

# Trainer gesucht

Das Maßnahmenpaket „SQAS Straße“ der Chemischen Industrie wird im nächsten Jahr um einen neuen Faktor erweitert: VERHALTENSBASIERTE SICHERHEIT (BBS).

Von Uwe Heins

**S**owohl die Chemische Industrie als auch ihre Logistikpartner haben ein großes Interesse an allen Aspekten der Sicherheit. Neben dem Eigeninteresse, nicht mit Unfallmeldungen in die Presse zu kommen und eine reibungslose Produktlogistik zu erzielen, stehen alle Beteiligten auch in der Pflicht, Umwelt und Allgemeinwohl zu schützen.

In den letzten 15 Jahren haben Transportunternehmen, die für die Chemische und Petrochemische Industrie tätig sind, gewaltige finanzielle und personelle Mittel aufgewendet, um dokumentierte Managementsysteme und Verfahren, verbessertes Equipment und umfangreiche Ausbildungs- und Trainingsprogramme zu realisieren. Mit der Einführung der *Safety and Quality Assessment Systems* (SQAS) 1995 konnte die Sicherheit bei Chemietransporten weiter beträchtlich erhöht werden.

Allerdings stagnieren die Unfallzahlen auf der Straße in den letzten Jahren mit einem Trend zum erneuten Anstieg. Gründe dafür liegen im insgesamt gestiegenen Transportvolumen, erhöhten Termindruck sowie in generell zu beobachtenden Veränderungen der Verhaltensweisen von Lkw-Fahrern. Die Anforderungen an das Fahrpersonal sind heute komplexer und akuter denn je.

Um die Anzahl von Unfällen beim Straßenverkehr weiter zu reduzieren, bedarf es nach Ansicht der europäischen Verbände CEFIC und ECTA\* neuer Impulse. Sie haben eine Initiative der DOW zur Implementierung der Prinzipien von *Behaviour Based Safety* (BBS) – verhaltensbasierter Sicherheit – aufgegriffen. Dieses System, das bei Exxon-Mobil (Bereich Mineralöl) bereits seit einigen Jahren erfolgreich angewendet wird, findet im dritten Quartal 2004 Eingang in die SQAS Road-Richtlinien.

## Was ist BBS?

BBS ist ein Programm mit dem Ziel, die Sicherheit beim Straßenverkehr durch positive Beeinflussung des Fahrerhaltens zu erhöhen. Die Maßnahmen umfassen

- Beobachtung (*observation*)
- Begleitung (*coaching*)
- Kommunikation.

Angesprochen sind alle europäischen Chemie-Transportunternehmen. Es handelt sich nicht um eine einmalige Aktion, sondern um einen kontinuierlichen Prozess innerhalb jedes einzelnen Unternehmens.

Zur Umsetzung des BBS-Programms müssen zunächst ein Einführungsplan und ein Trainingsplan erstellt werden. Interne oder externe BBS-Trainer sind zu engagieren/zu benennen, die ihrerseits gemäß BBS-Leitlinien zu unterweisen sind. Diese Trainer – Praxiswert: ein Vollzeit-Trainer pro 70-80 Fahrer – erteilen den Fahrern individuelle Trainings (*one on one*) und erstellen darüber zu jedem Fahrer einen Bericht, der Eingang in eine betriebsinterne Datenbank findet. In diese Datenbank werden auch Daten zu weiteren Leistungsmerkmalen eingegeben: Unfall-/Vorfall-Statistik, Spritverbrauch, Reparatur- und Wartungskosten, Versicherungsprämien und Bußgelder.

Die Analyse der so gewonnenen Daten soll eine wertvolle Entscheidungshilfe für weitere Schritte innerhalb der kontinuierlichen Sicherheitsoptimierung abgeben.

Die solchermaßen vorgenommene Umsetzung des BBS-Programms wird schließlich in den dreijährlich erfolgenden SQAS-Audits der Unternehmen überprüft.

Die Initiatoren des Programms gehen davon aus, dass BBS nicht nur das Sicherheitsniveau anheben wird, sondern positive Effekte zeitigen wird:

- geringerer Treibstoffverbrauch,
- Verschleißreduzierung,
- geringere Versicherungsprämien.

Ein Pilotversuch mit einem holländischen Transportunternehmen ergab Einsparungen von 4-8 Prozent Treibstoff, einen Rückgang der Unfälle um über 40 % und insgesamt Einsparungen von jährlich 1.000 Euro pro Fahrer.

Mit dieser Rechnung wird auch vorsorglich die Frage beantwortet, wer das alles bezahlen soll: das Transportunternehmen selbst. Schätzungen aus dem Pilotbetrieb besagen, dass die zusätzlichen Aufwendungen sich nach zwei bis zweieinhalb Jahren amortisieren sollen.

## Sicherheitsgewinn ist garantiert

Lässt man die Kostenseite einmal unberücksichtigt, ist in jedem Fall ein Gewinn an Sicherheit vorhersehbar. Exxon-Mobil, im Mineralöltransport seit Jahren ein Pionier in Sachen BBS, kann auf eindrucksvolle Zahlen verweisen:

Jährlich legen Mineralöl-Tankfahrzeuge im Auftrag von Exxon/Esso innerhalb Europas 120 Millionen Kilometer zurück. 1993 lag die Unfallquote bei 1,61 Unfällen pro gefahrene Million Kilometer. Durch stufenweise Einführung von fahrerbezogenen Sicherheitsprogrammen – wie sie jetzt in BBS zusammengeführt sind – konnte die Unfallquote binnen zehn Jahren auf 0,29 Unfälle pro gefahrene Million Kilometer gesenkt werden.

Selbst beeindruckt von den hervorragenden Ergebnissen, ist die Mineralölsparte von ExxonMobil inzwischen dazu übergegangen, ihre Ausschreibungen für Transportaufträge umzustellen: Tender-Unterlagen der Transportunternehmen sind in zwei verschiedenen Kuverts abzugeben – eines mit dem kaufmännischen Angebot, das andere mit einer Aufstellung getroffener Maßnahmen zur Sicherstellung von Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz (*Safety, Health and Environment* – SHE). Zunächst wird ausschließlich das SHE-Paket geprüft. Erst wenn dieses für gut befunden wurde, wird der Umschlag mit dem Preis-Angebot geöffnet. Anderherum – ist das SHE-Paket nicht überzeugend, wird das Preis-Angebot gar nicht erst in Augenschein genommen!

## BBS Trainingsprogramm

Ziel des allgemeinen Trainingsprogramms ist die Sensibilisierung von Fahrern und Disponenten für den Nutzen der verhaltensbasierten Sicherheit. Dazu muss der Gedanke Eingang in die

\* CEFIC = European Chemical Industry Council  
ECTA = European Chemical Transport Association

gesamte Unternehmenskultur finden. Schließlich hat auch schon das Verhalten z.B. des Werkstattpersonals oder des Disponenten unmittelbaren Einfluss auf die Stimmung und damit die Befindlichkeit des Fahrers. Herrscht eine kollegiale Atmosphäre, ist dies ein guter Start in einen stressfreieren Arbeitstag. Die sog. Softfaktoren werden gleichermaßen beeinflusst durch z.B. Vermeidung von

- Überstunden,
- ad-hoc-Aufträgen,
- verspäteten Anweisungen,
- unrealistischen Zustellungszeiten.

Das eigentliche Fahrertraining gestaltet sich vielleicht ähnlich einer Nachschulung mit einem Fahrlehrer: Der Trainer beobachtet die routinierten Handlungen des Fahrers. Stellt er dabei Verhaltensweisen fest, die zu unsicheren Situationen oder Zuständen führen könnten, korrigiert er diese im Gespräch mit dem Fahrer.

Ein großes Maß an Einfühlungsvermögen und sozialer Kompetenz seitens des Trainers ist hier sicherlich unerlässlich. Die Qualifikation der Trainer wird insgesamt ein Problemfeld bilden.

Das Training setzt sich zusammen aus einer mündlichen Einführung in BBS (15-30 min). Es schließt sich an eine äußere Überprüfung des Fahrzeugs (15-30 min). Hauptaugenmerk gilt dem eigentlichen Fahren unter normalen Ar-



beitsbedingungen (120 min). Ein weiterer Punkt ist das Rangieren (60 min). Abgeschlossen wird das Training durch ein Gespräch, in dem der Fahrer auch Kritikpunkte zwecks Optimierung künftiger Trainings äußern sollte. Der Trainer erstellt am Ende seinen Bericht, der dem Vorgesetzten des Fahrers zugeleitet wird.

Insgesamt soll das Training nicht weniger als einen halben Tag dauern. Die Wiederholfrequenz wird mit 1 bis 3 Jahren angegeben, abhängig vom individuellen Ergebnis des Fahrers.

## Sicherung von Vorteilen – Vermeidung von Nachteilen

Soviel ist klar: Mit einer effektiven Umsetzung von BBS kann die Chemische Industrie der EG-Direktive zur Fahrerausbildung, mit der für 2007 zu rechnen ist, auf freiwilliger Basis vorgehen.

Vorausschauende Transportunternehmen haben die Chance bereits erkannt. Sie werden BBS mit Leib und Seele anwenden und verinnerlichen, um sich letztlich einen Wettbewerbsvorteil zu schaffen, wie es schon früher bei der Diskussion um ISO 9000 und SQAS der Fall war. DOW Benelux weiß zu berichten, dass bereits 24 Kontraktoren ihre Bereitschaft signalisiert haben.

Durch die Integration in das SQAS-Verfahren wird BBS ganz schnell zu einer Selbstverständlichkeit in der Transportbranche werden. Sich dagegen zu wehren, ist quasi zwecklos.

Die Richtlinien zu BBS mit allen Detailinformationen auch zur Trainer-Qualifikation sind (in englischer Sprache) gedruckt erhältlich von:

CEFIC

Avenue E. van Nieuwenhuysse 4

B-1160 Brussels

Tel: +32-2/676 73 79

Fax: +32-2/676 74 32

Kontakt: Danny De Cock

eMail: ddc@cefic.be



## Gefahrgut

- ▶ Zeitschriften
- ▶ Bücher
- ▶ Software
- ▶ Training

[www.storck-verlag.de](http://www.storck-verlag.de)



Storck Verlag Hamburg

# Wissen ist Sicherheit.