



SPEDITIONEN



Mit BBS auf der Überholspur

Seit Jahren setzen Gefahrgutspediteure das Behaviour-Based-Safety-Programm um. So erhöhen sie die Sicherheit, sparen im Endeffekt Kosten und stärken die Kundenbindung.

Ein Tanklastzug rast ungebremst in das Stauende. Nur wenige Minuten später explodiert das Fahrzeug. Eine riesige Stichflamme färbt den Himmel rot. Wrackteile fliegen durch die Luft. Der Lkw brennt völlig aus. Ein Horrorszenerario, das jeder aus Serien wie „Alarm für Cobra 11 – Die Autobahnpolizei“ oder diversen Actionfilmen kennt,

in denen nahezu alles in die Luft fliegt, was vier und mehr Reifen besitzt. Mit der Realität hat das nicht viel zu tun. Gefahrgutspediteure und deren Fahrer tragen trotz allem ein besonderes Risiko, wenn sie ihre Fracht transportieren. Ein Unfall mit einem mit Chemikalien beladenen Lkw kann verheerende Folgen haben.

Die BBS-Richtlinie hat bis heute nicht an Aktualität und Bedeutung verloren.



Michael Schaaf, Bay Logistik: „BBS ist mehr als nur Ausbildung.“

Die Unternehmen nehmen diese Verantwortung ernst. Viele setzen bereits seit Jahren die Behaviour-Based-Safety(BBS)-Richtlinien um – mit dem Ziel: die Sicherheit zu erhöhen, den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren, die Kundenbindung zu stärken.

Obwohl die freiwillige Richtlinie bereits seit vielen Jahren existiert, hat sie bis heute nicht an Aktualität und Bedeutung verloren.

Im Gegenteil: Die Gefahrgutspeditionen arbeiten kontinuierlich an der Umsetzung von BBS, erweitern Schulungsmaßnahmen und bilden ihre Fahrer immer besser aus – wovon sie jetzt doppelt profitieren. Denn im September 2009 ist das Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG) in Kraft getreten. Bildung ist seitdem nicht

BILDUNG IST PFLICHT

● Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz

Seit 10. September 2009 ist es so weit: Berufskraftfahrer müssen eine besondere Qualifikation nachweisen. Betroffen vom so genannten Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz sind Fahrer von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen, sofern sie:

- aus einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union stammen oder
- für ein Unternehmen mit Sitz in einem EU-Mitgliedsstaat arbeiten.

Konkret heißt das: Führerschein-Neulinge, die bis zu diesem Datum noch keine Fahrerlaubnis erworben haben, müssen einen der folgenden Wege einschlagen:

- eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer absolvieren oder einen staatlich anerkannten Ausbildungsberuf abschließen, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse vermittelt werden oder
- eine theoretische und praktische Prüfung bei der zuständigen Industrie- und Handelskammer erfolgreich ablegen.

Gefahrgutspeditionen arbeiten kontinuierlich an der Umsetzung von BBS.



SPEDITIONEN

GEFAHR / GUT - INTERVIEW

„BBS-Trainings bringen wirtschaftliche und ökologische Vorteile“



Doris Haak, Qualitätsmanagementbeauftragte bei Kube & Kubenz, über sichere Transporte, Kostenvorteile dank BBS und die Anforderungen der verladenden Industrie an ihre Dienstleister.

tigkeit. Unter diesen Gesichtspunkten spielen Sicherheit und vorausschauendes Fahren eine große Rolle.

Gefahr/gut: Seit wann setzt Kube & Kubenz die BBS-Richtlinien um? Konnten Sie durch die Umsetzung Vorteile für Ihr Unternehmen generieren?

Doris Haak: Kube & Kubenz setzt die BBS-Richtlinie seit 2003 um. Die BBS-Trainings erhöhen nicht nur die Sicherheit im Straßenverkehr, sondern bringen auch wirtschaftliche und ökologische Vorteile. Umsichtiges und vorausschauendes Fahren hat den Spritverbrauch um durchschnittlich 2,4 Liter auf 100 Kilometer gesenkt und damit auch den CO₂-Ausstoß.

Gefahr/gut: Welche Bedeutung hat BBS für Kube & Kubenz?

Doris Haak: Das Fahrertraining BBS spielt für die Spedition Kube & Kubenz eine entscheidende Rolle. Gerade im Bereich Gefahrguttransporte sind die Anforderungen an das Fahrpersonal sehr hoch. Kube & Kubenz legt großen Wert darauf, seine Fahrer für Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren und das Fahrverhalten regelmäßig zu überprüfen. Durch das BBS-Training erhöht sich nicht nur die Sicherheit, sondern vorausschauendes Fahren reduziert auch den Kraftstoffverbrauch und den Verschleiß der Fahrzeuge.

Gefahr/gut: Welche Erfahrungen haben Sie bisher gemacht? Löhnen sich die finanziellen Belastungen überhaupt?

Doris Haak: Bisher sind unsere Erfahrungen mit BBS durchweg positiv. Auch unsere Fahrer selbst sehen den großen Nutzen des Trainings. Die kurzfristigen finanziellen Aufwendungen amortisieren sich längerfristig, denn eine höhere Sicherheit bedeutet weniger Ausfall, geringeren Verschleiß der Fahrzeuge und einen verminderten Kraftstoffverbrauch.

Gefahr/gut: Welche Anforderungen stellen die Verlager an Ihr Unternehmen und damit an einen Gefahrgutspediteur?

Doris Haak: Unsere Verlager erwarten von uns Zuverlässigkeit, Flexibilität, Transparenz, Kosteneffizienz und zunehmend unternehmerische Nachhal-

Das Interview führte Tanja Strauß

FOTOS: LAABS, BAY LOGISTIK, KUBE & KUBENZ



Alle Fahrer von Lkw über 3,5 Tonnen sind vom BKRFGQ betroffen.

Außerdem müssen alle Kraftfahrer im gewerblichen Bereich innerhalb von fünf Jahren eine Weiterbildung absolvieren, um weiter in ihrem Beruf arbeiten zu dürfen. Die neue Vorschrift soll in erster Linie die Verkehrssicherheit verbessern, den Kraftstoffverbrauch durch defensiveres Fahrverhalten reduzieren sowie qualitative Mindeststandards für den Beruf des Kraftfahrers schaffen.

mehr Ehren-, sondern Pflichtsache. Dank der Umsetzung von BBS sind viele Gefahrgutspediteure ihren Kollegen, die „normale“ Güter transportieren, einen Schritt voraus.

Das neue Gesetz löst die bisher freiwilligen Ziele ab

„Unter gewissen Voraussetzungen können BBS-Trainings als Weiterbildungsmaßnahme im Sinne des BKRFGQ anerkannt werden“, erklärt Sabrina Robba, SHEQ-Manager bei der Hoyer Group. Grundsätzlich würden die Inhalte der BBS-Richtlinien in vielen Punkten den Anforderungen der nun verpflichtenden Weiterbildungsmaßnahmen für Berufskraftfahrer entsprechen. Michael Schaaß, Geschäftsführer von Bay Logistik, sieht das BKRFGQ als Bestätigung für die Bemühungen in Bezug auf die BBS-Richtlinie. „Somit hat das Gesetz einen Teil der bisher freiwilligen und unternehmenspolitischen Ziele abgelöst“, sagt Schaaß.

BBS reiche jedoch noch ein Stück weiter als das BKRFGQ. „Denn BBS ist mehr als nur die Ausbildung des Fahrpersonals. Die Bewusstseinssteuerung und die Grundausbildung werden nicht so stark im BKRFGQ betont.“ Das Inkrafttreten des Gesetzes habe deshalb auf seinen Betrieb kaum Auswirkungen. „Als Gefahrgutspediteur müssen wir keinen Mehraufwand nach dem Gesetz vorweisen, jedoch ist der Themenschwerpunkt mehr auf Gefahrgut ausgerichtet“, erklärt Schaaß.

Einen wichtigen Vorteil habe das BKRFGQ der Bay Logistik jedoch beschert. Die Fahrer würden nun die BBS-Trainings noch positiver beurteilen. „Nun sagt ja auch der Gesetzgeber, dass das Fahrpersonal qualifizierter werden muss. Ohne die Qualifizierung und Teilnahme an den Schulungen nach BKRFGQ verliert der Fahrer seine Qualifikation als Fahrer und die Möglichkeit, Geld zu verdienen“, erklärt der Geschäftsführer der Spedition aus Waiblingen. Kube & Kubenz hingegen sieht das BBS-Training unabhängig von den Anforderungen



des BKrFQG. „Das ist auch daraus abzuleiten, dass wir bereits in 2003 mit der Implementierung des BBS-Programmes begonnen haben und es als Bestandteil unserer Unternehmensleitlinien betrachten“, erklärt Qualitätsmanagementbeauftragte Doris Haak. Das BBS-Training würde in der Praxis im laufenden Straßenverkehr und nicht in der Theorie auf der Schulbank stattfinden. Ein eventuelles Fehlverhalten könnte so an Ort

BEHAVIOUR BASED SAFETY

● Ziele, Fakten, Vorteile

Oberstes Ziel des BBS-Programms ist die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr. Dies soll über eine positive Beeinflussung des Fahrerverhaltens mittels Beobachtung, Schulung und Kommunikation erreicht werden. Das BBS-Programm richtet sich in erster Linie an europäische Transportunternehmen, die sich auf den Transport von Chemikalien spezialisiert haben. Idealerweise wird das Programm dauerhaft implementiert und als ein kontinuierlicher Vorgang individuell umgesetzt. Transportunternehmen profitieren nicht nur von einer höheren Sicherheit, sondern auch von einem reduzierten Kraftstoffverbrauch und damit verbundenen Einsparungen wie niedrigeren Instandhaltungskosten und Versicherungsprämien.

BBS - U M S E T Z U N G

● So setzen Sie BBS in Ihrem Unternehmen um

Wer das BBS-Programm in seinem Unternehmen umsetzen will, sollte einen ganzheitlichen Ansatz verfolgen. CEFIC (European Chemical Industry Council), ECTA (European Chemical Transport Association) und EPCA (European Petrochemical Association) empfehlen folgende Schritte:

- Die Geschäftsleitung entwickelt einen BBS-Ausführungsplan und ein Schulungsprogramm, die auf den Prinzipien der BBS-Richtlinien basieren.
- Interne oder externe Fahrertrainer führen Schulungen gemäß den beschriebenen Richtlinien durch.
- BBS-Trainer führen individuelle Schulungen mit den Fahrern durch.
- Die Fahrertrainer erstellen einen Beurteilungsbericht für jeden geschulten Fahrer. Die Ergebnisse werden in einer Datenbank erfasst.
- Die Fahrer erhalten eine Kopie der Beurteilung und haben die Möglichkeit, ihre persönlichen Akten einzusehen.
- Das Unternehmen stellt Maßstäbe der Leistungsindikatoren wie Unfall- und Störfallstatistiken, Benzinverbrauch, Instandhaltungskosten, Versicherungsprämien und Bußgeldbescheide auf.
- Die durch das Management analysierten Ergebnisse des BBS-Programms bieten ein nützliches Werkzeug für Entscheidungen im Sinne ständiger Verbesserung.
- Die Umsetzung des BBS-Programms wird während einer SQAS-Bewertung des Transportunternehmens geprüft, welche alle drei Jahre stattfindet.

Unternehmen kontinuierlich in die Ausbildung des Personals und damit in BBS.

Bereits 2005 stellte Laabs einen Fahrertrainer ein, der die Aus- und Weiterbildung überwacht. Die Lkw-Fahrer müssen regelmäßig an Schulungen teilnehmen, Prüfungen absolvieren und bestehen. Seit 2007 arbeitet das Unternehmen außerdem mit der VA Verkehr + Ausbildung zusammen und bietet Vertiefungslehrgänge für Tankwagenfahrer an. „Die Fahrerrekutierung erfolgt ausschließlich aus diesen Lehrgängen, sodass nur gut ausgebildetes und motiviertes Personal eingestellt wird“, erklärt Lenz.

Auch die Hoyer Group setzt BBS konsequent um. So genannte Masterdriver führen Fahrerschulungen durch und weisen neue Fahrer in ihre Tätigkeiten ein. „Jeder Fahrer wird in regelmäßigen Abständen von einem BBS-Trainer mindestens einen halben Tag begleitet. Der Trainer kontrolliert Fahrzeug und Ausrüstung und bewertet den Fahrer bei seinen Tätigkeiten im Fahrzeug sowie bei Be- und Entladetätigkeiten“, erklärt Sabrina Robba. Im Anschluss werden die Ergebnisse ausgewertet und mögliche Gefahrenquellen oder Unzulänglichkeiten durch Gespräche, aber auch zusätzliche Qualifizierungsmaßnahmen behoben.

und Stelle vom Fahrtrainer mit dem Fahrer besprochen werden. Hinzu komme laut Doris Haak: „Die EU-Directive 2003/59/EC ist eine gesetzliche Verpflichtung und der Fahrer ist hierfür verantwortlich, während das BBS-Training eine freiwillige Verpflichtung ist und in der Verantwortung des Unternehmens liegt.“

In einem sind sich die Unternehmen jedoch einig: Sicherheit hat oberste Priorität. Mittels Verfahrensweisungen, Dokumenten und Aufzeichnungen hat die Spedition Hans Lechner GmbH die BBS-Philosophie in das Managementsystem implementiert. „Diese fließen in unser jährliches Managementreview ein. So können wir schnell erkennen, ob die Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit, Gesundheit, Umwelt und Qualität gegriffen haben und die vorgegebenen Ziele erreicht wurden“, erklärt Ge-

fahrtgutbeauftragter Ümit Sengüler. Mit Erfolg: Ein Rückgang der Unfälle und mehr Sicherheit hätten bestätigt, dass die Maßnahmen greifen und die Fahrer sensibler mit dem Thema umgehen.

Bei allen Unternehmen hat die Sicherheit klare Priorität

„Die Firma Laabs GmbH Spedition hat schon immer sehr großen Wert auf sichere und qualitativ hochwertige Transporte gelegt“, so der stellvertretende Geschäftsführer Jürgen Lenz. Dazu würden neue Fahrzeuge, technisch hochwertiges Equipment und gut ausgebildete Kraftfahrer – „das größte Kapital einer Spedition“ – zählen. Deshalb investiert das



**Ümit Sengüler,
Spedition Lechner:
Rückgang der Unfälle.**

Kube & Kubenz hat sich mit dem Unternehmen „Green duck“ für die BBS-Fahrertrainings einen Partner ins Boot geholt. „Die BBS-Trainings finden alle drei Jahre statt, bei Bedarf auch häufiger“, erklärt Doris Haak. Zudem würde jeder Fahrer alle drei Jahre an einem „Roll-over-training“



teilnehmen. Dieses Training finde auf speziellen Übungsplätzen statt und schule die Fahrer in besonderen Gefahrensituationen. Alle Fahrer von Kube & Kubenz erhalten darüber hinaus jährlich ADR- und Sicherheitsschulungen.



Jürgen Lenz, Spedition Laabs: „Das Ansehen steigt enorm.“

Gutes Personal hat seinen Preis, aber der Aufwand lohnt

Die kostspieligen Weiterbildungsmaßnahmen rechnen sich. Denn die Kunden fordern ein hohes Maß an Sicherheit. Wer das nicht bieten kann, wird auf Dauer nicht im Markt bestehen können. „Die Verlader erwarten zu Recht gut ausgebildete sicherheitsbewusste Fahrer und nehmen BBS nach und nach in ihre Anforderungsprofile auf“, so Sabrina Robba.

Das kann Jürgen Lenz bestätigen: „Durch die konsequente Anwendung sparen wir nicht nur Geld, sondern das Ansehen der Firma Laabs in der Öffentlichkeit und speziell bei den Kunden steigt enorm.“ Schäden würden durch gut ausgebildete Fahrer minimiert oder ganz verhindert. Dennoch bezeichnet er die Maßnahmen als kostenintensiv.

Dank der gesteigerten Qualität der Arbeit ließen sich die Kosten schnell einsparen. „Fehlerfreie Transporte ohne nennenswerte Schäden erhöhen die Effektivität und stärken die Kundenbindung.“ Michael Schaaf kennt aber auch die Probleme, die mit qualifizierten und gut ausgebildeten Fahrern einhergehen: „Gutes Personal kostet Geld.“ Die Kunden können oder wollen dies jedoch nicht immer ak-

zeptieren. „Gerade in der jetzigen krisengeschüttelten Zeit spielt oft nur der Preis eine Rolle. Aber die Fahrerpersonalkosten sind mit über 30 Prozent der größte Kostenanteil beim Einsatz eines Lkw“, so Schaaf. Dazu kommt: Die BBS-Schulungen dürfen das tägliche Geschäft nicht beeinträchtigen und müssen deshalb so geplant werden, dass sie den Arbeitsablauf nicht unterbrechen oder stoppen. „Ansonsten würden die Ausbildungskosten immense Maße annehmen“, erklärt Ümit Sengüler von der Spedition Hans Lechner. Im Durchschnitt würden die Ausbildungskosten pro Fahrer und Ausbildung, die alle drei Jahre anfällt, rund 500 Euro betragen. Sicherheitsmaßnahmen sind eben nicht nur nicht umsonst, es gibt sie auch nicht für umsonst. ■

Tanja Strauß

Die Autorin ist Fachjournalistin mit den Schwerpunkten Verkehr, Spedition und Logistik

Anzeige

Nächste GG-Schulung in 5 Jahren

Ihr jährliches Gefahrgut-Update

Experten raten: „Alle 5 Jahre zur Auffrischungsschulung? Das ist nicht genug!“

- Die kompakte Arbeitshilfe für unterwegs**
- Kalender 2010 mit Fahrverboten in Europa
 - aktuelle (Gefahrgut-)Länderinformationen für Europa
 - Vielfältige Anleitungen und Übersichten zu Abläufen und rechtlichen Grundlagen
 - Hilfe in der Not – die wichtigsten Infos, Tipps und Notrufnummern immer griffbereit

- Neu in 2010:**
- Glossar zu wichtigen Sachverhalten und Begriffen
 - Der Unfallbericht: Alles was der Fahrer beachten muss
 - Arbeitsschutz für Fahrer mit neuem Beispiel Heben und Tragen
 - Merkblatt „Verhalten in Tunneln“
 - Viele Sonderthemen, die im Gefahrgutalltag des Fahrers eine wichtige Rolle spielen

Gefahrgut Fahrer unterwegs 2010

Jahrbuch für Fahrer von Gefahrgut-Transporten

Bordbuch

Gefahr/gut

Gefahrgutfahrer unterwegs 2010
 Taschenbuch, 300 Seiten
 Menge | Stückpreis
 1 € 14,90
 ab 10 € 14,16
 ab 20 € 13,41
 ab 50 € 13,11
 (zzgl. MwSt.)
 Bestell-Nr. 26033

Mit 11 Checklisten als Kopiervorlage

Bestellen Sie jetzt!
www.heinrich-vogel-shop.de
 tel. 0180/526 26 18 (0,14€/Min*)
 fax: 0180/599 11 55 (0,14€/Min*)