

Kein Glas Wein zum Mittagessen

Sobunt wie das Leben sind bei der Schweizer Chemiespedition Bertschi vielleicht bald auch die Sicherheitsgurte. An schwarzen Gurten hat das Unternehmen generell nichts auszusetzen. Tragen Fahrer aber Pullover im gleichen Farbton, ist von außen nur schwer zu erkennen, ob sie ange schnallt sind oder nicht. Deshalb prüft die Firma den Einsatz von farbigen Gurten. Es will mit ihnen bewusst ein Zeichen setzen und nach außen hin sichtbar machen, dass sich die Fahrer vorschriftsmäßig angegurtert haben und eine Vorbildfunktion einnehmen.

»Wir überlegen sogar, ob wir die Gurte deshalb künftig mit einem dicken gelben Längsstreifen versehen«, sagt Heinz Munder, der den Bereich Qualität und Sicherheit für die gesamte Bertschi-Gruppe verantwortet. Auch kündigt er im Gespräch mit *trans aktuell* an, dass in neuen Zugmaschinen ein Warnsignal nachlässige Fahrer an die Gurtpflicht erinnern soll. Derzeit zählen 1.100 ziehende Einheiten zur Flotte, hinzu kommen 10.500 Silo- und Tankcontainer. Bertschi mit Zentrale im Schweizerischen Dürrenäsch im Kanton Aargau beschäftigt mehr als 1.600 Mitarbeiter in 20 Ländern und gilt als Marktführer für intermodale Chemietransporte in Europa.

Um das Engagement für mehr Sicherheit auch nach außen zu dokumentieren, hat Bertschi als eines der ersten Logistikunternehmen vor knapp drei Jahren die EU-Charta für Verkehrssicherheit unterzeichnet. »Wir sehen es als einen wichtigen Beitrag – auch gegenüber sonstigen am Verkehr beteiligten Personen – an, als verantwortungsbewusstes Unternehmen mehr für die Sicherheit im Straßenverkehr zu tun«, erläutert Munder. Dabei fokussiert Bertschi seine Sicherheitsbemühungen nicht nur auf die eigenen Mitarbeiter, sondern auch auf Dritte. An den 2006 bei verschiedenen Kunden durchgeführten »Safety Days« etwa hätten mehrere hundert Interessenten teilgenommen.

Sicherheit: Das Schweizer Logistikunternehmen Bertschi will Maßstäbe bei Transporten mit Gefahrgut setzen. Es hält seine mehr als 1.000 Fahrer an, einen Beitrag für mehr Sicherheit zu leisten. Die Fahrer haben absolutes Alkohol- und Telefonierverbot. Sie müssen das Tagfahrlicht einschalten und beim Be- und Entladen eine Schutzausrüstung tragen.



Bertschi hat 1.100 Zugmaschinen und sieht sich als Marktführer bei intermodalen Chemietransporten in Europa.

Mit der Unterschrift auf der Charta will Bertschi die EU dabei unterstützen, die Zahl der Verkehrstoten in Europa bis 2010 auf 25.000 zu halbieren sowie die Anzahl der Verkehrsunfälle insgesamt wesentlich zu reduzieren. Geschäftsführer Hans-Jörg Bertschi hat das Ziel, die Unfallzahlen zu halbieren, auch auf sein Unternehmen übertragen. Er verordnete der Firma bereits im Jahr 2002, die Zahl der Unfälle innerhalb von fünf Jahren um mindestens 50 Prozent zu senken und dabei die begleitenden Maßnahmen entsprechend festzulegen. »Wir sind auf einem guten Weg, aber noch nicht am Ziel«, sagt Munder.

der. 2005 aber sei die Quote bereits um 28 Prozent gesenkt worden.

Die Initiative im Rahmen der EU-Charta basiert auf drei Säulen. Einmal legt Bertschi großen Wert auf eine qualifizierte und einheitliche Ausbildung des gesamten Fahrpersonals. »Unser Bestreben ist es, in Ost- und Westeuropa dasselbe hohe Ausbildungsniveau zu erreichen«, sagt Munder. Zum anderen baut das Unternehmen auf technische Innovationen zur Erhöhung der Sicherheit – etwa am Fahrzeug selbst. Der dritte Punkt umfasst eine regelmäßige Kontrolle, ob die eingeleiteten Maßnahmen auch umgesetzt werden und wirksam sind. In alle drei Pfeiler hat Bertschi entsprechende Prinzipien gemeißelt.

Prinzip Nummer eins lautet: Kein Alkohol – ohne Toleranz. »Gegen ein Glas Bier abends auf dem Autohof sagt keiner etwas«, räumt Qualitätsmanager Munder ein. Sobald der Fahrer aber in die Kabine steigt, gilt eine Null-Promille-Regel – unabhängig davon, wo der Chauffeur gerade unterwegs ist. Hier mussten die Bertschi-Verantwortlichen in den einzelnen Regionen reichlich Überzeugungsarbeit leisten. »In Italien und Spanien ist das Glas Wein zum Mittagessen ein Bestandteil der Kultur«, erzählt Munder. Zudem gibt es den Rebensaft oft gratis zum Menü, während die alkoholfreien Getränke Geld kosten. »Das mussten die Fahrer erst mal lernen«, berichtet Munder.

An zweiter Stelle steht der Grundsatz, beim Fahren stets den Sicherheitsgurt anzulegen. Auch hier mussten sich vor allem langjährige Chauffeure erst einmal einen Ruck geben. »Wir haben allen Fahrern unmissverständlich klar gemacht, dass es bei diesen Prinzipien nicht nur um die Sicherheit von Dritten geht, sondern auch um ihre eigene«, sagt Munder. Bereits bei Auffahrunfällen mit 30 Stundenkilometer könnten sich ungeschützte Fahrer lebensbe-

drohliche Verletzungen zuziehen. Was beim Fahren der Gurt ist, ist beim Be- und Entladen die persönliche Sicherheitsausrüstung. Auch sie ist bei Bertschi vorgeschrieben. Immerhin haben es die Fahrer an den Be- und Entladestellen mit chemischen Substanzen zu tun. Neben einer speziellen Arbeitsuniform ist das Tragen von Schutzbrille, Sicherheitsschuhen, Arbeitshandschuhen und Sicherheitshelm vorgeschrieben. Allein die Helmpflicht habe dazu geführt, dass die Zahl der Kopfverletzungen bereits deutlich gesunken sei, heißt es.

Fahrer müssen überdies den Verlockungen der Handys widerstehen. Telefonate während der Fahrt sind tabu. Die Fahrer bekommen alle Instruktionen als Kurzmitteilung aufs Mobiltelefon geschickt und können sie am nächst gelegenen Rastplatz abrufen. »Durch intelligenten Telematikeinsatz besteht keine Notwendigkeit mehr, mit dem Disponenten oder dem Auftraggeber zu sprechen«, teilt die Firma mit. Darüber hinaus sind die Fahrer angehalten, das Tagfahrlicht einzuschalten, um von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen zu werden.

Neben dem Fahrer muss auch die Spezifikation der Lastwagen bestimmte Anforderungen erfüllen. Das fällt unter die Rubrik »technische Innovation«. Tote-Winkel-Spiegel gehören ebenso zur Standardausrüstung wie seitlich und hinten am Lkw angebrachte Warnleuchten.

Damit sich die Fahrer auch an die Vorgaben halten, baut Bertschi auf ein internes Kontrollsystem. Jeder Niederlassungsleiter ist dabei einmal im Monat auf Achse. Im eigenen Pkw folgt er den Fahrern und macht sich ein Bild davon, ob die Fahrer die Sicherheitsprinzipien während der Fahrt beziehungsweise beim Be- und Entladen einhalten. Auf regelmäßige Alkoholtests müssen sich die Chauffeure ebenfalls einstellen.

Nach getaner Arbeit müssen die leitenden Mitarbeiter ihre Beobachtungen protokollieren – ob sie nun positiv oder negativ ausfallen. »Die Vorgabe lautet, dass jeder Fahrer mindestens einmal im Jahr kontrolliert werden soll«, sagt Bertschi-Vertreter Munder. Bei ihrem Beurteilungsgespräch mit dem Vorgesetzten werden die Fahrer dann mit den Ergebnissen konfrontiert. Haben sie sich muntergültig verhalten, winkt ein Bonus. Zwar ist das Sicherheitsbewusstsein nicht das einzige Thema bei der jährlichen Fahrerbeurteilung. »Aber ein ganz zentrales Kriterium im Rahmen des Beschäftigungsverhältnisses«, sagt Munder.

Insgesamt 4.322 individuelle Checks haben die Bertschi-Mitarbeiter im vergangenen

Jahr durchgeführt. Zwischen 95 und 99 Prozent der Fahrer erfüllten dabei die einzelnen Anforderungen – sei es mit Blick auf das Tagfahrlicht, die Gurtpflicht oder den Verzicht auf Alkohol. Von Jahr zu Jahr fallen die Prüfergebnisse nach Angaben von Bertschi besser aus. Aus Erfahrung weiß Firmenvertreter Munder aber, dass dies kein Anlass ist, um die Kontrollen wieder zu verringern. »Sobald Sie damit aufhören, wird das Sicherheitsbewusstsein leider wieder nachlassen und sich der positive Trend wieder ins Gegenteil verkehren«, weiß er.

Der Aufwand für mehr Sicherheit allerdings ist immens. Allein für entsprechende Fahrerschulungen gibt die Firma einen Betrag von 1,2 Millionen Schweizer Franken (etwa 0,8 Millionen Euro) aus. Bei der Fortbildung orientiert sich Bertschi dabei an den Standards der Chemieindustrie und schult die Fahrer nach dem Prinzip der verhaltensbasierten Sicherheit (Behaviour Based Safety – BBS).

Ziel dabei ist es, die Fahrweise unter anderem durch Begleitung von Trainern positiv zu beeinflussen – was wiederum der Sicherheit zugute kommt. Zum Beispiel lernen es die Fahrer, dass es den Stressfaktor senkt, wenn sie ihren Lastzug fünf bis zehn Stundenkilometer langsamer fahren als gesetzlich vorgesehen – was auch den Spritverbrauch drosselt. Jährlich sind Fahrer zudem gehalten, ein bis zwei Tage lang ihre Kenntnisse unter professioneller Anleitung aufzufrischen. Fünf Vollzeitausbilder und 15 Fahrerausbilder stehen Bertschi in den einzelnen Regionen dafür zur Verfügung.

Dass sich der damit verbundene Aufwand bei der Sicherheit auszahlt, ist auch für die Geschäftsleitung selbstverständlich. »Nur mit herausragenden Ergebnissen im Bereich der Qualität und Sicherheit wird man längerfristig eine führende Stellung innerhalb eines vereinten Europas einnehmen können«, heißt es in einem Newsletter des Unternehmens. »Somit dient dies letztendlich dem Erhalt der Arbeitsplätze.« Dafür dürfen die Fahrer auch bereit sein, einen entsprechenden Beitrag zu leisten – und auf das Glas Wein am Mittagstisch zu verzichten.

Matthias Rathmann

DAS UNTERNEHMEN

Die Bertschi AG mit Hauptsitz im Schweizerischen Dürrenäsch ist mit 42 Niederlassungen und 15 eigenen Containerterminals in 20 Ländern vertreten. Das 1956 gegründete Unternehmen versteht sich als Marktführer im intermodalen Transport von flüssigen und granulierten Chemierprodukten. Hans-Jörg Bertschi leitet die Firma in der zweiten Generation. Sie beschäftigt mehr als 1.600 Mitarbeiter. Zum technischen Equipment gehören 1.100 Zugmaschinen sowie 10.500 Tank- und Silocontainer. Bertschi wickelt die Transporte überwiegend intermodal durch Nutzung der Schiene oder des küstennahen Seeverkehrs ab. Nur vereinzelt, etwa bei kurzfristigen Anfragen, kommt die Ware ausschließlich auf dem Landweg zum Kunden. Sämtliche operative Hubs sind durch ein Netzwerk an intermodalen Verkehr angebunden. Die höchsten Steigerungsraten erzielt Bertschi nach eigenen Angaben derzeit mit Verkehren von und nach Osteuropa. Seit der EU-Erweiterung im Mai 2004 registrierte das Unternehmen ein Wachstum von mehr als 80 Prozent gegenüber den Vorjahren.



Anschauungsunterricht mit Kunden: Bertschi-Mitarbeiter klären über den richtigen Umgang mit Gefahrgut auf.

EU-CHARTA VERPFLICHTET

Die Bertschi AG will die EU dabei unterstützen, die Zahl der Verkehrstoten in der Union bis 2010 auf 25.000 zu halbieren. Ihr Beitrag im Rahmen der EU-Charta für Verkehrssicherheit basiert auf drei Pfeilern:

hohe Qualität der Aus- und Weiterbildung beim Fahrpersonal

- ◆ fachgerechte Ausbildung vor dem Ersteintritt und individuelle Weiterbildung, verbunden mit regelmäßigen Nachschulungen nach der Behaviour Based Safety-Leitlinie (BBS) aus der chemischen Industrie mit regelmäßigen Nachschulungen
- ◆ Null Promille Alkohol am Steuer
- ◆ Anlegen von Sicherheitsgurten
- ◆ Verzicht auf Telefonate während der Fahrt
- ◆ Tragen von vorgeschriebener Arbeitskleidung, Sicherheitshelm, Schutzbrille, Arbeitshandschuhen und Sicherheitsschuhen während der Be- und Entladung
- ◆ Anschalten des Tagfahrlichts
- ◆ vorausschauende und zurückhaltende Fahrweise (Defensive Driving Principle), hat im Tagesgeschäft Vorrang vor Termindruck

technische Innovationen

- ◆ Tote-Winkel-Spiegel an den Fahrzeugen
- ◆ Warnleuchten hinten und an den Seiten der Fahrzeuge

Kontrolle der Umsetzung

- ◆ regelmäßige Überprüfungen: Die Niederlassungsleiter aller operativen Stützpunkte müssen mindestens einmal im Monat umfangreiche und persönliche Kontrollen durchführen und die Ergebnisse dokumentieren
- ◆ Jahresbeurteilungsgespräche mit den Fahrern