



# RUHE BEWAHREN!

## Mensch, Technik und Organisation in einer Firma sind Faktoren, die das Unfallaufkommen beeinflussen.

Text | Jan Bergrath

Der Fahrer eines weißen Container-tankzugs will gerade nach rechts auf das Firmengelände der Spedition Köppen in Duisburg einbiegen, da nähert sich von hinten eine junge Frau auf einem Fahrrad. Sie achtet offenbar nicht auf den gesetzten Blinker am Lkw und fährt stur geradeaus. Als sie die Höhe des Actros erreicht, zieht der Fahrer nach rechts – und steht fast zeitgleich auf der Bremse. Die junge Frau reißt noch fluchend den linken Arm hoch, dann ist sie bereits aus der Gefahrenzone.

Zum Glück ist diese Situation, wie sie sich in Deutschlands Städten immer wieder ereignet, nur gespielt. Die Radfahrerin heißt

Maike und arbeitet bei Köppen in der Disposition. Der Lkw-Fahrer, Christian Schulz, weiß um die Gefahr im toten Winkel. Die kurze Szene entstand bei den Dreharbeiten zum Film „Vier Lkw-Fahrer – heute und morgen“ aus der ZF-Zukunftsstudie FERNFAHRER. Sie dokumentiert, lange bevor der „Blind Spot Assist“ von Mercedes-Benz Serienreife erreicht, wie sich ein Unternehmer dafür einsetzen kann, dass seine Lkw mit allen Fahrassistenzsystemen ausgestattet sind, die der Markt anbietet.

Die kleine Kamera im rechten Einstieg, die aktuell allerdings erst nachträglich beim Händler eingebaut werden muss, liefert permanent Bilder auf ein Display im Armaturenräger, also ins Sichtfeld des Fahrers. Nicht nur diese Investition hat sich für Unternehmer Jochen Köppen gelohnt. Die seriemäßige Standklimaanlage trägt im Sommer dazu bei, dass die Fahrer einen kühlen Kopf behalten. Vor allem aber sind es die permanenten Fahrerschulungen in der Spedition mit 40 Lkw, die am Ende Schäden verhindert haben. Das wiederum bedeutet Geld, das Köppen bei der Versicherungsprämie einspart. Diese hübsche Summe investiert er,



Eine Kamera im Einstieg des Actros erfasst Radfahrer auch im toten Winkel.

um mit seinen Fahrern im Rahmen der gesetzlichen Weiterbildungsmaßnahmen ein Fahrsicherheitstraining zu absolvieren.

Ende des vergangenen Jahres war Köppen bei einem Workshop zum Thema Riskmanagement in Stuttgart und hielt vor interessierten Fuhrparkleitern einen beachtenswerten Vortrag. Der Tenor: Mensch, Technik und Organisation in einem Transportunternehmen sind drei wesentliche Faktoren, die das Unfallaufkommen beeinflussen. „Wer also einen Fahrer haben möchte, der sicher fährt, der muss ihm zunächst einmal sichere Lkw



Zu geringer Abstand ist laut Polizei immer wieder der Grund für schwere Lkw-Unfälle.

zur Verfügung stellen“, sagt Köppen. Und weiter: „Die Wertschätzung der Mitarbeiter ist eine entscheidende Grundvoraussetzung, dass die Fahrer ihren Beruf gerne ausüben.“

Dazu zählen notwendige Gespräche nach Feierabend, bei denen die Fahrer dem Chef auch schon einmal ihre Sorgen schildern können. „Man muss versuchen, soweit es möglich ist, die Fahrer von ihren persönlichen Problemen zu entlasten. Denn sonst sind sie unkonzentriert. Das kann im schlimmsten Fall zu Schäden oder sogar zu Unfällen führen“, erklärt der Firmenchef.

Beispiele aus dem Alltag gibt es genug: Da reißt auf einer Autobahnbaustelle der Fahrer eines Sattelzuges eine Schilderbrücke ab, weil die Kippmulde nicht tief genug abgelassen war. Ein Pkw-Fahrer rast in die Trümmer und stirbt. Da passt ein weiterer Fahrer einen Moment nicht auf und donnert in ein Fahrzeug der Straßenmeisterei. Und immer wieder kracht irgendwo in Deutschland ein Lkw in das Ende eines Staus.

Immer öfter beklagt die Autobahnpolizei neben zu geringem Abstand, dass die Fahrer am Steuer unaufmerksam sind. Das vielleicht größte Unfallrisiko ist jedoch – da sind sich alle Referenten einig – die Hetze. Hektik entsteht, weil die Zeit, die in einem Stau oder an einer Rampe verloren gegangen ist, wieder hereingeholt werden soll. Nicht zuletzt setzt offenbar das enge Korsett der Lenk- und



Jochen Köppen setzt auf Assistenzsysteme und Wertschätzung der Mitarbeiter.

Ruhezeiten die Fahrer bei der Einhaltung von Terminen unter Stress. Dagegen hilft nur: Ruhe bewahren!

„Eine Tour dauert mit und ohne Stress die gleiche Zeit“, erklärt Köppen. Und so hat er auch in seiner Disposition die Anordnung ausgegeben, Sätze wie „Gib Gas, der Kunde wartet“ zu vermeiden. „Disponenten sind immer im Zwiespalt, Umsatz zu machen und die Touren regelkonform zu planen. Riskmanagement war bei uns bislang nie ein Thema, aber

## „Eine Tour dauert mit und ohne Stress stets die gleiche Zeit“

wahrscheinlich haben wir es instinktiv immer schon gemacht“, sagt Köppen.

Angesichts steigender Schadenquoten in den Flotten der Transportunternehmen ziehen die Versicherer die Prämien an. Das wiederum schmälert die Umsatzrendite. Riskmanagement soll nun deshalb dazu beitragen, Schäden im Vorfeld zu vermeiden. Auch René Efinger und Simon Baumann, die Fuhrparkleiter der Spedition Ihro aus Neuenstein, nahmen am Workshop teil. 170 Volumenzüge umfasst die Flotte mit dem roten Elefanten als Logo. Und doch waren im vergangenen Jahr bei 12,2 Millionen zurückgelegten Kilo-



Kai Ihro nimmt seinen Fahrern den Druck durch eine durchdachte Tourenplanung.

metern nur 70 Schäden zu vermerken, die meisten Bagatellen. Aber auch die können in Summe die Versicherungskosten erhöhen.

Aus Fehlern lernen heißt deshalb die Devise von Geschäftsführer Kai Ihro. „Jeder Fahrer, der einen Schaden – und sei er noch so klein – verursacht, muss einen Schadenbericht schreiben“, erklärt er. „Die Schäden werden anonym von der Fuhrparkleitung bei unseren Schulungen besprochen, um bei der Belegschaft ein Bewusstsein zu schaffen. Das nehmen sich die Fahrer schon zu Herzen.“

Ansonsten hat Ihro seinen Disponenten ebenfalls eine spezielle Losung vorgeschrieben: den Fahrern den Rücken freihalten. Eine große Unfallgefahr verbirgt sich hinter drei Worten – schnell, schnell, schnell. Ihro hat im Unternehmen eine freiwillige Selbstbeschränkung in der Flotte auf 85 Stundenkilometer durchgesetzt.

Doch immer öfter merken Unternehmer und die Fahrer auf den überlasteten Autobahnen, dass die vielen Baustellen mit den Staus die beste Planung zunichtemachen. „Auf der A 6 ist es besonders schlimm“, erzählt Ihro, „da geht schnell eine halbe Stunde verloren, die der Fahrer im Korsett des digitalen Tachos nicht aufholen kann. Also haben wir am Ende mit dem Kunden darüber verhandelt, den gesamten Rundlauf neu zu organisieren, dass unsere Fahrer durch äußere Umstände nicht in Stress geraten.“



Fuhrparkleiter und Versicherungsexperten diskutieren in Stuttgart über Riskmanagement.