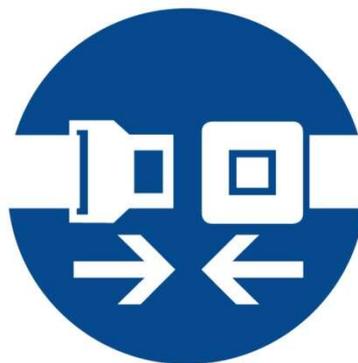


# Konzernstandard

## Sicheres Fahren

Anwendungsbereich:	<b>konzernweit</b>
Verfasser:	<b>Group Human Resources, H&amp;S</b>
erstellt:	<b>10/2010</b>
<b>Revision 1:</b>	<b>11/2017</b>
<b>Revision 2:</b>	<b>11/2019</b>
Version	<b>4.0</b>



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zweck .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Zielsetzung.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Anwendungsbereich .....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Funktionen und Verantwortlichkeiten .....</b>	<b>3</b>
<b>5</b>	<b>Begriffsbestimmungen .....</b>	<b>4</b>
<b>6</b>	<b>Sicherheitsmaßnahmen für Fahrer .....</b>	<b>5</b>
<b>6.1</b>	<b>Konzentration und Verhindern von Ermüdung .....</b>	<b>6</b>
<b>6.2</b>	<b>Drogen und Alkohol .....</b>	<b>6</b>
<b>6.3</b>	<b>Sitzgurte.....</b>	<b>6</b>
<b>6.4</b>	<b>Mitfahrende Personen und Tiere.....</b>	<b>6</b>
<b>6.5</b>	<b>Ladungen.....</b>	<b>7</b>
<b>6.6</b>	<b>Beachtung der Straßenverkehrsordnung und der Straßenschilder (innerbetriebliche und außerbetriebliche Transporte).....</b>	<b>7</b>
<b>6.7</b>	<b>Mobiltelefone und Zweiwegekommunikationsgeräte .....</b>	<b>7</b>
<b>6.8</b>	<b>Persönliche Schutzausrüstung.....</b>	<b>7</b>
<b>7</b>	<b>Sicherheitsmaßnahmen für das Linienmanagement .....</b>	<b>8</b>
<b>7.1</b>	<b>Qualifizierung und Auswahl der Fahrer.....</b>	<b>8</b>
<b>7.2</b>	<b>Schulung und Beurteilung der Fahrer .....</b>	<b>8</b>
<b>7.3</b>	<b>Auswahl der Fahrzeuge und Spezifikation .....</b>	<b>9</b>
7.3.1	Leichte Nutzfahrzeuge .....	10
7.3.2	Schwere Nutzfahrzeuge (Lastkraftwagen für den öffentlichen Straßenverkehr) .....	10
7.3.3	Schwere mobile Geräte.....	11
<b>7.4</b>	<b>Service und Wartung der mobilen Maschinen .....</b>	<b>12</b>
<b>7.5</b>	<b>Überprüfungen vor Antritt der Fahrt.....</b>	<b>12</b>
<b>7.6</b>	<b>VDR-Systeme (Vehicle Data Recorder System oder Black Box) für schwere Nutzfahrzeuge (Lastwagen).....</b>	<b>13</b>
<b>7.7</b>	<b>Management der innerbetrieblichen Verkehrswege und des innerbetrieblichen Verkehrs</b>	<b>13</b>
<b>7.8</b>	<b>Fahrtenrisikomanagement.....</b>	<b>15</b>
<b>8</b>	<b>Management von Transportunternehmen/ Speditionen .....</b>	<b>17</b>
<b>9</b>	<b>Umsetzungsprozess und Kontrolle .....</b>	<b>18</b>
<b>10</b>	<b>Zusatzinformationen .....</b>	<b>19</b>

Änderungen gegenüber der früheren Fassung sind gelb markiert.

## 1 Zweck

Mit diesem Konzernstandard werden den verantwortlichen Linienmanagern und Funktionen wie HTC, CCM, CCR, Einkauf und Logistik Richtlinien für Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrsicherheit bei unseren eigenen und bei externen Transportaktivitäten innerhalb wie außerhalb betrieblicher Standorte an die Hand gegeben. Er enthält die zu beachtenden Mindestanforderungen.

Zur Umsetzung dieses Standards müssen vor Ort Maßnahmen umgesetzt werden, die stets in Übereinstimmung mit allen anwendbaren Gesetzen und Bestimmungen sowie mit den HeidelbergCement-Standards und Richtlinien stehen müssen. Sollten sich Abweichungen zwischen den nationalen Gesetzen / Bestimmungen und den vorliegenden Mindestanforderungen ergeben, müssen die Betriebsabläufe den jeweils strengeren Vorgaben entsprechen.

## 2 Zielsetzung

HeidelbergCement verpflichtet sich zur Vermeidung von Verletzungen und Todesfällen durch Unfälle im Zusammenhang mit Fahrtätigkeiten oder durch Fahrzeuge. Erreicht werden muss dies durch die Umsetzung der in diesem Dokument dargelegten Maßnahmen, die nachweislich geeignet sind, Verkehrsunfälle und Unfälle mit mobilen Maschinen innerhalb und außerhalb unserer Betriebsgelände zu verringern.

## 3 Anwendungsbereich

Dieser Konzernstandard gilt für alle Standorte und Betriebsabläufe, über welche die HeidelbergCement AG die Managementkontrolle ausübt (HeidelbergCement-Standorte und Prozesse), innerhalb und außerhalb unseres Betriebsgeländes.

Dieser Standard gilt für alle Arten von mobilen Maschinen, einschließlich schwerer Nutzfahrzeuge, Bergbaumaschinen und leichter Nutzfahrzeuge (z. B. Firmenfahrzeuge, Pickups und Transporter) die durch und im Auftrag von HeidelbergCement betrieben werden.

Für HeidelbergCement tätige Auftragnehmer müssen über diesen Standard informiert werden und sind verpflichtet, diesem Folge zu leisten. Sie sind in derselben Verantwortung wie die Mitarbeiter und das Management von HeidelbergCement, sich an diesen Standard sowie an weitere HeidelbergCement-Standards, die ihre Arbeiten betreffen, zu halten.

## 4 Funktionen und Verantwortlichkeiten

Hinsichtlich der Fahrsicherheit gibt es klare Festlegungen der Aufgaben, Verantwortungsbereiche und Verantwortlichkeiten der einzelnen Führungskräfte innerhalb der Managementstruktur:

### Vorstand und Landesgeschäftsführung

Die erste und wichtigste Voraussetzung für den nachhaltigen und dauerhaften Erfolg aller Sicherheitsprogramme, einschließlich dieses Standards für sicheres Fahren, ist die sichtbare Führung, das Commitment und die Beteiligung des Vorstands von HeidelbergCement sowie der Landesgeschäftsführung.

### Senior Management und Logistikmanager

Die Verantwortung und Rechenschaftspflicht für die Umsetzung dieses Konzernstandards liegt bei den Senior Managern des lokalen Linienmanagements, den Einkaufsleitern und den Führungskräften aus beteiligten Funktionen, z.B. HTC, CCM oder CCR.

Das lokale Linienmanagement muss sicherstellen, dass angemessene und wirksame Maßnahmen umgesetzt sind und eingehalten werden. Es ist dafür verantwortlich, dass alle betroffenen Personen mit den Anforderungen dieses Standards vertraut sind und entsprechend geschult werden.

Es muss durch vertragliche Regelungen sichergestellt werden, dass Auftragnehmer und Nachunternehmer dafür verantwortlich sind, dass ihre Mitarbeiter alle nachstehend aufgeführten Regeln einhalten. Die zuständigen Linienmanager von HeidelbergCement müssen dafür sorgen, dass die vertraglich vereinbarten Transporttätigkeiten den HeidelbergCement-Standards entsprechen.

**Sicherheitsfachkräfte**

Die Sicherheitsfachkräfte unterstützen, beraten, hinterfragen und arbeiten eng mit den Führungskräften zusammen. Die Umsetzung des Standards fällt jedoch in die Verantwortlichkeit und Rechenschaftspflicht des Linienmanagements.

**Mitarbeiter und von HeidelbergCement beauftragte Dritte**

- müssen die Sicherheitsvorschriften beachten und befolgen und die erforderliche persönliche Schutzausrüstung verwenden,
- müssen etwaige von ihnen festgestellte Sicherheitsgefahren der zuständigen Führungskraft oder dem Aufsichtsführenden melden,
- müssen dafür sorgen, dass die mobilen Maschinen auf Mängel überprüft werden,
- müssen die mitgebrachten oder bereitgestellten Ausrüstungen und Sicherheitsvorrichtungen ordnungsgemäß entsprechend der Einweisungen oder Anweisungen verwenden,
- müssen die Benutzung aller Fahrzeuge stoppen, wenn sie der Überzeugung sind, dass diese unsicher sind, und dies unverzüglich ihrem direkten Vorgesetzten, Ansprechpartner, dem Aufsichtsführenden oder der verantwortlichen Person melden.

**5 Begriffsbestimmungen**

Einweiser	eine Person, die dem Fahrer mit Handsignalen anzeigt, wie dieser sein Fahrzeug zu manövrieren hat.
Auftragnehmer	natürliche Personen, Unternehmen und Konzerne, die mit der HeidelbergCement AG und/oder deren Tochterunternehmen Verträge über bestimmte, von ihnen zu erbringende Tätigkeiten mit kurzer Laufzeit (einzelne Tätigkeit) oder mit längerer Laufzeit schließen
Fahrerschulung	Ein formelles Schulungsprogramm zur Sicherstellung, dass Fahrer qualifiziert sind und die Kompetenz besitzen, Fahrzeuge einer bestimmten Klasse zu führen. Die Schulungsprogramme bestehen aus einem theoretischen Unterrichtsteil und aus einer Beurteilung des praktischen Fahrverhaltens.
Fahrer	Personen, die beruflich für ein Unternehmen ein Fahrzeug fahren
Randschutz/Beramen	ein Randschutz in Form von eigens angebrachter Schutzplanken oder aus geeigneten Materialien bestehend, um ein Fahrzeug abzubremesen, sollte es von den ausgewiesenen Rampen oder Straßen abkommen.
FOPS/ROPS	Eine Schutzvorrichtung gegen herabfallende Gegenstände (FallingObjectiveProtectiveStructure) ist ein System oder eine Konstruktion, die den Bediener des Geräts vor Verletzungen durch herabfallende Gegenstände, z. B. Steine, schützt, während die Überschlagsschutzvorrichtung (RollOverProtectiveStructure) ein System oder eine Konstruktion ist, die den Bediener des Geräts vor Verletzungen durch Umkippen oder Überschlagen des Fahrzeugs schützt.
schwere Nutzfahrzeuge (Lastkraftwagen)	Jedes Fahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t mit Kofferaufbau oder Sattelaufleger. Dazu gehören auch Lastkraftwagen für den außerbetrieblichen Transport wie Betonmischfahrzeuge und Silofahrzeuge.

Schwere mobile Geräte (Heavy Mobile Equipment = HME)	Für Arbeitsabläufe eingesetzte mobile Maschinen, die öffentliche Verkehrswege normalerweise nicht befahren dürfen. Dazu gehören unternehmenseigene, geleaste oder gemietete Baustellenfahrzeuge oder Vertrags-Baustellenfahrzeuge wie Kipper, Bagger, Bohrmaschinen, Bulldozer, Tankwagen, Schrapper, Planierer, Gabelstapler, Schwerlastkraftwagen (SKW).
Fahrtenrisikomanagement	ein für alle Fahrten anzuwendendes System zur Sicherstellung der Risikobeurteilung, der Risikominimierung und der Dokumentation
Fahrerlaubnis	ein gesetzliches Dokument, das die identifizierte Person zum Führen von Fahrzeugen der angegebenen Klassen berechtigt
leichte Nutzfahrzeuge	Fahrzeuge (einschließlich Minibusse) unter 7,5 t . Dazu gehören für betriebliche Zwecke eingesetzte Personenkraftwagen, Pickups, Transporter und Vertragsfahrzeuge, die für betriebliche Zwecke eingesetzt werden
mobile Maschinen	jedes Fahrzeug und jede Maschine, die über einen eigenen Antrieb verfügt und von einem Fahrer oder Bediener gesteuert wird
öffentlicher Verkehrsweg	jede Straße und jeder öffentliche Weg, der nicht von den HeidelbergCement-Standorten kontrolliert wird
Rangierer/ Weichensteller	eine Person, die eine vor oder hinter Waggons gekoppelte Lokomotive zum An- oder Abkuppeln von Waggons bedient oder steuert
Tachograph	Ein Gerät, das die Funktionen einer Uhr und eines Tachometers verbindet. Ein in einem Fahrzeug eingebauter Tachograph zeichnet die Fahrzeuggeschwindigkeit auf und registriert, ob es bewegt wurde oder stillstand. Es ermöglicht auch die Aufzeichnung der gefahrenen Stunden eines Fahrzeugs.
Zweiwegekommunikationsgerät	jedes für die elektronische Kommunikation zwischen zwei oder mehreren Personen genutzte Gerät, einschließlich unter anderem (funkzellen- oder satellitengestützte) Mobiltelefone, Funkgeräte und SMS-fähige Geräte
Vehicle Data Recorder = VDR	ein mechanisches und/ oder elektronisches Aufzeichnungssystem, das die wichtigsten Fahrleistungsdaten der einzelnen Fahrer wie zum Beispiel Fahrzeiten und Geschwindigkeit aufzeichnet. Die einzelnen Funktionen hängen vom jeweils verwendeten VDR-Gerät ab.
Unterlegkeile	Keile aus festem Material, die unmittelbar vor oder hinter ein Rad gelegt werden, um eine unbeabsichtigte Bewegung zu verhindern

## 6 Sicherheitsmaßnahmen für Fahrer

Dieses Kapitel betrifft die Sicherheitsmaßnahmen für Fahrer, die von den Unternehmen der HeidelbergCement AG und ihren Auftragnehmern ergriffen werden müssen.

Diese Sicherheitsmaßnahmen bestehen zusätzlich zu den Anforderungen der vor Ort gültigen Rechtsvorschriften und/ oder den lokalen Standortvorschriften. Im Falle einer Unvereinbarkeit oder eines Widerspruchs zwischen den Sicherheitsmaßnahmen und den vor Ort gültigen Rechtsvorschriften und/ oder den lokalen Standortvorschriften, sind die gültigen Rechtsvorschriften/ Standortvorschriften zu beachten, wobei aber mindestens ein diesem Standard (sofern dieser sich in Übereinstimmung mit den vor Ort gültigen Rechtsvorschriften/Standortvorschriften befindet) gleichwertiges Sicherheitsniveau gewahrt sein muss. HeidelbergCement ist gehalten, bei der Umsetzung dieses Standards, in Zusammenarbeit mit den Branchenverbänden, den Auftragnehmern von HeidelbergCement und den zuständigen Behörden eng zusammenzuarbeiten, soweit dies angemessen und sinnvoll ist.

## 6.1 Konzentration und Verhindern von Ermüdung

**Fahrer dürfen Fahrzeuge nur dann fahren, wenn sie hinreichend ausgeruht, konzentriert, fahr- und arbeitsfähig sind.**

Die Unternehmen der HeidelbergCement AG müssen die Fahrer darin schulen, wie sie Anzeichen der Ermüdung und des Konzentrationsmangels erkennen und was sie dann tun können. Lenk- und Ruhezeiten sind entsprechend der gesetzlichen Vorschriften einzuhalten.

Die Unternehmen der HeidelbergCement AG müssen sicherstellen, dass Bonusregelungen so gestaltet sind, dass sie die Fahrer nicht zu überlangen Fahrzeiten und somit zum Fahren im Zustand der Müdigkeit oder Erschöpfung verleiten.

## 6.2 Drogen und Alkohol

**Es ist nicht gestattet, unter dem Einfluss von Alkohol, Drogen und allen sonstigen Substanzen oder Medikamenten, durch die die Fähigkeit zur sicheren Bedienung des Fahrzeugs beeinträchtigt sein könnte, zu fahren.**

Es sind alle Gesetze, lokalen Verordnungen und die Vorschriften des Unternehmens bezüglich Drogen, Alkohol und Rauchen zu beachten.

Nach Unfällen, an denen Fahrzeuge beteiligt sind, können Tests durchgeführt werden, sofern dies gesetzlich erlaubt ist und über eine Betriebsvereinbarung geregelt wurde.

## 6.3 Sitzgurte

**Fahrer und die in einem Fahrzeug mitfahrenden Personen müssen die vorhandenen Sitzgurte jederzeit während der Fahrt angelegt haben.**

Jeder Fahrzeuginsasse muss sicherstellen, dass sich alle mitfahrenden Personen vor Beginn der Fahrt anschnallen.

Taxen und Busse/ Reisebusse, die nicht mit Sitzgurten ausgestattet sind, dürfen nur benutzt werden, wenn keine Alternative verfügbar ist. Um das Risiko möglichst gering zu halten, dürfen die vorderen Fahrgastsitze (nahe bei der Windschutzscheibe) und die neben den Türen befindlichen Sitze in Bussen nur benutzt werden, wenn sie mit Sitzgurten ausgestattet sind.

Sitzgurte sind in der angegebenen Weise zu benutzen. Die Benutzung von Vorrichtungen zur Sperrung oder Lockerung oder Änderung der ordnungsgemäßen Funktion der Sitzgurte ist untersagt.

Für Lastkraftwagen mit Schlafkojen gilt Folgendes, falls relevant: Wenn die Koje von einer Person benutzt wird, um sich dort während der Fahrt auszuruhen, müssen für diesen Zweck zertifizierte Rückhaltmittel vorhanden sein und jederzeit während der Fahrt benutzt werden.

## 6.4 Mitfahrende Personen und Tiere

**Es ist den Fahrern nicht gestattet, Personen oder Tiere mitzunehmen, während sie für das Unternehmen unterwegs sind, sofern sie nicht von einem verantwortlichen Manager von HeidelbergCement die Erlaubnis dazu erhalten haben.**

Es ist Fahrern nicht erlaubt, mitfahrende Personen, Helfer/ Auszubildende, oder auch Tiere in einen HeidelbergCement-Standort mit hineinzunehmen, sofern sie nicht vom lokalen Linienmanagement die Erlaubnis dazu erhalten haben.

## 6.5 Ladungen

**Die auf Lastkraftwagen befindlichen Ladungen müssen unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften gesichert werden (Ladungssicherung). Außerdem ist das zulässige Höchstgewicht zu beachten.**

Die Unternehmen der HeidelbergCement AG müssen geeignete Mittel zur Verfügung stellen, damit sichergestellt ist, dass Fahrer die Ladung sicher auf- und abladen können, insbesondere wenn mit diesem Prozess Arbeiten in Höhen verbunden sind<sup>1</sup>, z. B. durch die Nutzung von Seilsicherungssystemen oberhalb des Fahrzeugs oder von Plattformen entlang des Fahrzeugs.

## 6.6 Beachtung der Straßenverkehrsordnung und der Straßenschilder (innerbetriebliche und außerbetriebliche Transporte)

Die Fahrer müssen überall dort, wo sie mit dem Fahrzeug unterwegs sind, mit der Straßenverkehrsordnung, mit den Gesetzen und Verordnungen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Stoppschilder usw.) vertraut sein und sie beachten (siehe Kapitel 7.1).

## 6.7 Mobiltelefone und Zweiwegekommunikationsgeräte

**Die Benutzung von Handgeräten wie Mobiltelefonen und Mobilgeräten ist den Fahrern während des Fahrens grundsätzlich untersagt.**

Passives Zuhören und Antworten auf betriebliche Notfälle mittels Mobiltelefonen oder Funksprechgeräten kann erlaubt sein; allerdings ist die Nutzung dieser Geräte auf das zur Mitteilung und Kontrolle der Gefahren und Risiken der unternommenen Fahrt erforderliche Minimum zu beschränken. Das Fahrzeug muss sich in jedem Fall in einer Halteposition befinden, bevor Funksprüche oder Anrufe beantwortet werden.

Die Benutzung von Mobilgeräten kann beim Fahren ablenken und das Risiko eines Fahrzeugunfalls beträchtlich erhöhen. Auch wenn die Benutzung von Freisprecheinrichtungen gesetzlich erlaubt ist, besteht bei HeidelbergCement die Überzeugung, dass Gespräche ablenken und ein konzentriertes Fahrverhalten verhindern. Die Unternehmen der HeidelbergCement AG empfehlen daher, Mobilgeräte während der Fahrt auch nicht über Freisprecheinrichtungen zu benutzen.

## 6.8 Persönliche Schutzausrüstung

**Das Tragen von Warnschutzkleidung ist an allen operativen Arbeitsplätzen von HeidelbergCement zwingend vorgeschrieben.**

Die zwingenden Mindestanforderungen der HeidelbergCement Group<sup>2</sup> hinsichtlich der persönlichen Schutzausrüstungen umfassen Schutzhelm, Schutzbrille, Sicherheitshalbstiefel und Warnschutzkleidung.

Alle Fahrer müssen diese Regeln oder die lokalen Anpassungen befolgen, die für den Bereich, in dem sie arbeiten oder laden sollen, erforderlich sind. Darüber hinaus sind Fahrer von schweren Nutzfahrzeugen, die für HeidelbergCement Unternehmen tätig sind (sowohl eigene als auch beauftragte Fahrer), verpflichtet, die Mindest-PSA zu tragen, wenn sie sich außerhalb ihrer Kabine bei einem Kunden oder einer Baustelle aufhalten.<sup>3</sup>

Die gesamte persönliche Schutzausrüstung muss sich in einem guten Zustand befinden. Die Warnkleidung muss die Anforderungen erfüllen, die hinsichtlich ihrer Benutzung bei Tag und bei Nacht

<sup>1</sup> siehe den Konzernstandard „Arbeiten in Höhen“

<sup>2</sup> siehe HeidelbergCement-Grundsätze für Arbeits- und Gesundheitsschutz

<sup>3</sup> Hier können vor Ort gültige Vorschriften gemäß den Regelwerken des Kunden oder Auftragnehmers, der die Kontrolle über diesen Standort innehat, zu beachten sein.

bestehen, und beispielsweise gemäß den gültigen lokalen oder internationalen Standards mit einer Kombination von fluoreszierendem und reflektierendem Material versehen sein.

## 7 Sicherheitsmaßnahmen für das Linienmanagement

In diesem Kapitel werden die Sicherheitsmaßnahmen für das Linienmanagement dargelegt, die von allen Unternehmen der HeidelbergCement AG und von ihren Auftragnehmern ergriffen werden müssen, um die Sicherheit bei Fahrtätigkeiten langfristig zu verbessern.

### 7.1 Qualifizierung und Auswahl der Fahrer

**Die Fahrer müssen qualifiziert und zu einem sicheren Fahren nach vorgegebenen Kriterien in der Lage sein.**

Das Auswahlverfahren der Fahrer für Fahrzeuge, die auf öffentlichen Verkehrswegen benutzt werden (z. B. leichte Nutzfahrzeuge, schwere Nutzfahrzeuge/ Lastkraftwagen)

- muss sicherstellen, dass der Bewerber die Fahrerlaubnis für die Klasse der von ihm zu fahrenden oder zu bedienenden Fahrzeuge besitzt (dies gilt für eigene als auch für Fahrer von beauftragten Fremdspediteuren),
- muss vor der Auswahl für das Bewerbungsgespräch eine Überprüfung früherer Unfälle oder Verstöße umfassen, sofern solche Informationen verfügbar sind,
- muss gegebenenfalls eine Prüfung der Kenntnisse des Fahrers der vor Ort gültigen Straßenverkehrsordnung umfassen,
- muss sicherstellen, dass die Fahrer über die einschlägigen Konzerngrundsätze und -standards von HeidelbergCement informiert werden.

Durch den Qualifizierungsprozess für SKW und schwere mobile Geräte (z.B. Erdbaumaschinen) muss sichergestellt werden,

- dass die Fahrer dieser Maschinen ordnungsgemäß geschult sind und die Kompetenz für die Bedienung dieser Ausrüstung besitzen,
- dass alle rechtlichen Anforderungen an die Bedienung der Maschinen erfüllt sind.

### 7.2 Schulung und Beurteilung der Fahrer

**Alle Fahrer von schweren Nutzfahrzeugen, SKWs und schweren mobilen Geräten, welche die Fahrzeuge für das Unternehmen fahren bzw. bedienen, müssen zuvor eine Fahrschulung (Einführung) erhalten haben. Dies geschieht in Verbindung mit einer laufenden Schulung, die auf der Risikobeurteilung beruht<sup>4</sup>.**

Bei Hochrisikobereichen und Spezialfahrzeugen kann ein zusätzlicher Schulungsbedarf bestehen.

Die Fahrschulung umfasst mindestens das Folgende:

- Besprechen der HeidelbergCement-Unternehmensgrundsätze und -standards zum Thema Fahren
- Aufarbeitung der aus früheren Unfällen und Unfalltrends gewonnenen Erkenntnisse
- Hinweise für die Meldung von Unfällen, Beinaheunfällen und unsicheren Situationen
- Techniken des defensiven Fahrens (einschließlich der sicheren Fahrabstände, der Augenbewegungen und der Fokusslänge, Vorausschau, Bremsen, Möglichkeiten zur Vermeidung des Umkippen)
- Bedeutung der toten Winkel für die Sichtbarkeit

<sup>4</sup> Die Fahrschulung kann je nach den ländereigenen Vorschriften, den Ergebnissen der Risikobeurteilung oder der bisherigen Unfallbilanz eines Fahrers und auch für die Fahrer von leichten Nutzfahrzeugen vorgesehen werden.

- Vorbeugung gegen Müdigkeit und Erschöpfung
- Auswirkung von Medikamenten- und Substanzmissbrauch und die HeidelbergCement-Vorschriften bezüglich Drogen und Alkohol
- Fahrzeugrückhaltesysteme (Sitzgurte) und Sicherheitsausrüstung
- Überprüfungen vor Fahrtbeginn, Inspektion und Mängelmeldungen
- ordnungsgemäße Sitzposition
- Techniken des Fahrtenrisikomanagements (sofern zutreffend)
- sicheres Fahrverhalten in Steinbrüchen (für die Fahrer von leichten Nutzfahrzeugen, sofern zutreffend)
- lokale Fahr Risiken (einschließlich der persönlichen Sicherheit), Vorschriften und kulturelle Besonderheiten
- Ladungssicherheit

Der Bedarf an Auffrischungsschulungen und dessen Beurteilung richtet sich nach der Fahrleistung des einzelnen Fahrers und nach der Gefährdungsbeurteilung, wobei die Auffrischungsschulungen so zu planen sind, dass sie in geeigneten Zeitabständen, mindestens jedoch jährlich stattfinden. Wenn sich ein unzureichendes Fahrvermögen und Fahrverhalten nicht durch Schulung und Coaching verbessern, werden die Fahrer nicht mehr für Fahrten eingesetzt.

Jedes HeidelbergCement-Unternehmen vor Ort muss:

- einen qualifizierten internen Trainer oder einen durch eine anerkannte Stelle zertifizierten Trainer einsetzen,
- den Inhalt der Schulungsmaßnahmen individuell gestalten, um spezifischen Anforderungen Rechnung zu tragen,
- das Schulungsniveau regelmäßig überprüfen, um die Qualität und Relevanz der Schulung zu verbessern,
- ein Fahrerhandbuch erstellen (angepasst an die länderspezifischen Anforderungen), das allen Fahrern ausgehändigt wird

### 7.3 Auswahl der Fahrzeuge und Spezifikation

Integrierte Dreipunktsitzgurte für alle Sitze in einem Fahrzeug müssen zum Zeitpunkt des Kaufs spezifiziert sein.

Die nachträgliche Ausstattung eines ohne Sitzgurte oder nur einem Beckengurt gelieferten Fahrzeugs mit einem Dreipunktrückhaltesystem kann hinsichtlich der Fahrzeugzulassung zu Konformitätsproblemen führen und erfordert eine enge Kooperation mit dem Hersteller, den Behörden und/oder den Versicherungsgesellschaften. Für den Fall, dass eine Risikobeurteilung die Notwendigkeit eines Dreipunktrückhaltesystems ergibt und eine Nachrüstung nicht möglich ist, wird empfohlen, eine in geeigneter Weise konstruierte Maschine zu beschaffen und die Benutzung der derzeitigen Maschine einzustellen.

Die Unternehmen der HeidelbergCement AG und ihre Auftragnehmer sind verpflichtet, ergänzend zu der jeweiligen gesetzlich geforderten Ausrüstung die folgende zusätzliche Sicherheitsausrüstung für Fahrzeuge zu berücksichtigen und die Fahrer in ihrer Benutzung zu unterweisen:

- Feuerlöscher (sofern für erforderlich gehalten),
- Erste-Hilfe-Kasten DIN 13164 und Scheinwerfer/ Taschenlampe,
- ein geeignetes Ersatzrad und einen geeigneten Ersatzreifen (sofern diese für erforderlich gehalten werden),
- ein Satz Werkzeuge und Fahrzeugsatzteile (Leuchtmittel, Sicherungen, sofern diese für erforderlich gehalten werden),
- Warndreieck/e (entsprechend der jeweiligen gesetzlichen Vorschriften).

### 7.3.1 Leichte Nutzfahrzeuge

In jedem neu erworbenen leichten Nutzfahrzeug muss die folgende Mindestausstattung vorhanden sein:

- **Dreipunktgurt für alle Sitze**
  - Kopfstützen (für alle Sitze)
  - Airbags (mindestens für den Fahrer- und den Beifahrersitz)
  - Seitenspiegel auf der Fahrer- und der Beifahrerseite
  - Antiblockiersystem

Die Unternehmen der HeidelbergCement AG und möglichst auch ihre Auftragnehmer müssen die Nutzung der Privatfahrzeuge der Mitarbeiter für Unternehmenszwecke einschränken, es sei denn, dass ein Privatfahrzeug den obigen Anforderungen gerecht wird.

Wenn die Risikobeurteilung ergibt, dass leichte Nutzfahrzeuge, die in Bereiche mit schweren mobilen Geräten (HME) einfahren, gefährdet sind, dann müssen diese mit Folgendem ausgestattet sein<sup>5</sup>:

- eine Sicherheitsantenne (Buggy Whip) (2,5 m lange Stange mit einem reflektierenden/ roten Warndreieck),
- eine Rundumkennleuchte ,
- retro-reflektierende Streifen mindestens hinten am Fahrzeug.
- **Kommunikationsmittel beim Betreten/ Befahren von Steinbrüchen (CB-Funk, Handfunkgerät, nur in stationärer Position zu verwenden)**

**Bei häufigem Einsatz in der Nähe von SKW oder schweren Nutzfahrzeugen (z. B. in Steinbrüchen) gilt: Neue leichte Fahrzeuge müssen in Wagenfarben gekauft werden, die sich nicht in den Hintergrund einfügen, um eine gute Sicht zu gewährleisten (z. B. kein Schwarz), und mit einer rückwärts gerichteten akustischen Warnanlage (alle Fahrzeuge mit eingeschränkter Rücksicht) ausgestattet sein.**

### 7.3.2 Schwere Nutzfahrzeuge (Lastkraftwagen für den öffentlichen Straßenverkehr)

**Damit die Transporte effektiv und mit einem möglichst geringen Risiko für den Fahrer, die Ladung und die anderen Verkehrsteilnehmer durchgeführt werden können, muss das für die Tätigkeit geeignete Fahrzeug gewählt werden (unter Berücksichtigung der Art und der Dauer der Fahrten sowohl in Bezug auf den Fahrer als auch das Fahrzeug).**

Die nachstehende Mindestausrüstung entspricht dem Stand der Technik und wird zum Einbau in neu erworbene schwere Nutzfahrzeuge (über 7,5 t) empfohlen. Vorhandene Fahrzeuge müssen nachgerüstet und diese Nachrüstung entsprechend einer Kosten-Nutzen-Abwägung priorisiert werden.

- **Dreipunktgurt in allen Sitzen**
  - linker und rechter Außenspiegel und Konvexspiegel für tote Winkel
  - **Spiegel, der die Front des Fahrzeuges einsehbar macht (bis 1,5 m vor dem Fahrzeug)**
  - Airbags (mindestens für den Fahrer), wie von den Herstellern als Standardausrüstung erhältlich
  - Antiblockiersysteme
  - akustischer Alarm bei Rückwärtsfahrt (alle Fahrzeuge mit einem beschränkten hinteren Sichtfeld)
  - Rückfahrkamera – zusätzliche vordere und seitliche Kameras sind für einen 360°-Überblick empfohlen
  - Unterlegkeile (werden für routinemäßige Be- und Entladevorgänge zur Sicherung empfohlen)
  - Tachograph (ein Gerät zur Aufzeichnung der von einem Fahrzeug zurückgelegten Entfernung und der Fahrdauer)
  - Gummibelag auf allen Pedalen (z. B. Kupplung und Bremse), um ein Wegrutschen zu verhindern

<sup>5</sup> **Alternativ ist ein auf einer Gefährdungsbeurteilung basierender Ansatz akzeptabel, wobei die Bewertungen standortspezifisch sind und lokal durchgeführt werden.**

- hinterer Unterfahrschutz zum Schutz vor Beschädigungen bei Auffahrunfällen und Verhinderung des Kontakts des auffahrenden Fahrzeugs mit den Fahrzeuglängsträgern (bei Fahrzeugen über 12,5 t)
- seitlicher Unterfahrschutz, um zu verhindern, dass Motor-/Fahrradfahrer unter die Hinterräder gelangen können
- Reifen, die die gesetzlichen Anforderungen an die Mindestprofiltiefe erfüllen (keine runtergerollten Reifen auf der Lenkachse)
- Ladungssicherungssysteme, um unkontrollierte Bewegungen der Ausrüstung in der Kabine zu verhindern
- Schmutzfänger und Spritzlappen
- Warnschilder für Radfahrer, sofern praktikabel
- Planen oder andere Mittel zur Abdeckung des Ladebereichs bei Fahrten auf öffentlichen Verkehrswegen, um ein potenzielles Wegfliegen oder Herunterfallen von Material, Staub und Schutt zu verhindern (die Handhabung der Abdeckungen darf nicht mit Arbeiten in Höhen verbunden sein), sofern dies zweckmäßig erscheint
- Muldenkipper müssen mit automatischen Ladeklappen und automatischen Abdecksystemen ausgestattet sein.

Wenn eine Gefährdungsbeurteilung ergibt, dass die Gefahr des Umkippens auf Grund der Gelände- verhältnisse, der Fahrzeugart oder der Arbeitsbedingungen höher als üblich ist, dann muss ein ange- messen ausgelegter Überrollschutz innen oder außen installiert sein.

Lose Teile, die bei einem Unfall möglicherweise zu einer Verletzung führen könnten, dürfen nicht im Fahrer-/ Passagierbereich von Fahrzeugen mitgeführt werden. Jedes Fahrzeug mit einem nicht abge- schlossenen Ladungsbereich ist mit einem Lastennetz oder einer ähnlichen Vorrichtung auszustatten, um den Ladungsbereich vom Fahrer-/ Passagierbereich zu trennen.

### 7.3.3 Schwere mobile Geräte

#### **Neu gekauftes schweres mobiles Gerät**

In dem nachstehenden Dokument des HTC findet sich eine Liste der dringend empfohlenen Sicher- heitsmerkmale für alle neu erworbenen schweren mobilen Geräten. **Diese Liste wird von Experten des HTC, CCM und CCR überprüft und bei Bedarf aktualisiert, vorzugsweise jährlich. Abweichungen von diesen Vorgaben sind nur auf der Grundlage lokaler Gefährdungsbeurteilungen zulässig und müssen vom General Manager in Zusammenarbeit mit dem Leiter Arbeitssicherheit genehmigt wer- den:**

[http://unite.grouphc.net/wok/hs/HS\\_goodPrac/HTC\\_Yellow%20Machine-safetylist-31Okt2014.pdf](http://unite.grouphc.net/wok/hs/HS_goodPrac/HTC_Yellow%20Machine-safetylist-31Okt2014.pdf)

Die Liste umfasst die folgenden Aspekte:

- Ein- und Ausstieg,
- Wartung,
- Sicht (Spiegel, Kameras, Scheinwerfer),
- Sicherheitsausrüstung,
- Service,
- Arbeitsumgebung (Kabine, Kommunikation).

#### **Komplettüberholung von gebrauchtem schweren Gerät**

**Um die Sichtbarkeit schwerer mobiler Geräte zu verbessern, müssen sie mindestens auf der Rückseite mit retro-reflektierenden Markierungen versehen und mit einer rückwärts gerichteten akustischen Warnanlage (Rückfahrsignalton) nachgerüstet werden. Dies ist eine Anforderung für alle schweren mo- bilen Geräte, größer als 1 Tonne, einschließlich Traktoren.**

Aufgrund des erhöhten Risikos, dass Personen beim Rückwärtsfahren von schweren mobilen Geräten (> 10 Tonnen) erfasst werden, müssen diese zudem mit Rückfahrkameras, einschließlich der schweren mobilen Geräte von Auftragnehmern, nachgerüstet werden.

#### 7.4 Service und Wartung der mobilen Maschinen

**Die Unternehmen der HeidelbergCement AG müssen sicherstellen, dass sich alle Fahrzeuge in einem straßentauglichen Zustand befinden und im Rahmen eines planmäßigen Wartungsprogramms regelmäßig inspiziert werden.**

Die Unternehmen der HeidelbergCement AG müssen einen geregelten Verfahrensablauf für Fahrzeuginspektionen, einschließlich täglicher und wöchentlicher Überprüfungen durch die Fahrer, entwickeln und Wartungspläne mit klaren Standards und den maximalen Inspektionsintervallen aufstellen. Fahrzeuge sind durch amtliche Stellen zu prüfen und müssen die gültigen Prüfplaketten besitzen, wenn die gesetzliche Vorschrift dies verlangt.

Sofern nicht bereits durch die vorgeschriebenen behördlichen Inspektionen abgedeckt, hat das lokale Management sicherzustellen, dass für alle gummibereiften schweren mobilen Geräten, SKWs und Lastkraftwagen, die an den Standorten von HeidelbergCement eingesetzt werden, regelmäßige (spätestens alle 6 Monate) Bremsentests durchgeführt werden.

Die Wartungen sind regelmäßig zu bewerten und zu dokumentieren. Dazu gehört auch, dass sichergestellt werden muss, dass Ersatzteile von Erstausrüsterqualität insbesondere für sicherheitskritische Teile wie Bremsen und Reifen vorhanden sind. Dabei sind auch die Beständigkeit der Teile und das etwaige Fortbestehen von Fahrzeugmängeln zu überwachen, damit Probleme und Problementwicklungen rechtzeitig erkannt werden können.

„In-house“-Service und Wartung dürfen nur von geschulten, qualifizierten und/ oder autorisierten Personen und nur in den ausgewiesenen Wartungsbereichen durchgeführt werden. Dabei ist stets das entsprechende Wartungshandbuch des Herstellers zugrunde zu legen.

Jede unbefugte Wartung an den Standorten der Unternehmen der HeidelbergCement AG durch eigene Fahrer oder durch Auftragnehmer oder deren Fahrer ist untersagt. Notreparaturen durch andere Personen sind unverzüglich zu überprüfen und von einem zugelassenen oder bevollmächtigten Mechaniker sobald wie möglich freizugeben.

#### 7.5 Überprüfungen vor Antritt der Fahrt

**Die Unternehmen der HeidelbergCement AG müssen sicherstellen, dass Arbeitsanweisungen erstellt werden, damit vor Antritt der Fahrt sichergestellt ist, dass sich die Maschinen in einem straßentauglichen/sicheren Zustand befinden.**

Im Einzelnen ist das Folgende anzuwenden:

- die Überprüfung und die Inspektion der schweren Maschinen jeglicher Art (Lastkraftwagen, schwerem mobilem Gerät und SKW) vor Nutzungsbeginn durch den Fahrer/Bediener anhand einer standardisierten Checkliste,
- die Dokumentation der Ergebnisse der Inspektion zur Überprüfung durch die verantwortlichen Aufsichtspersonen/Manager und für Auditzwecke,
- die Festlegung von Kriterien hinsichtlich der Umstände und der Vorgehensweise bei der Außerbetriebnahme, der Aussonderung, der Kennzeichnung und der Außerbetriebnahme von Maschinen bis zur Beseitigung der festgestellten Mängel,
- die Sicherstellung, dass die unternehmenseigenen Fahrzeuge vor Antritt der Fahrt überprüft werden.

Bei Lastkraftwagen, die auf öffentlichen Verkehrswegen gefahren werden, muss die Überprüfung vor Antritt jeder größeren Fahrt oder bei Einsatz des Fahrzeugs über mehrere Schichten oder wenn die

gesetzliche Vorschrift dazu besteht täglich durchgeführt werden. Alle sonstigen mobilen Maschinen müssen zu Beginn einer Schicht überprüft werden.

Die Überprüfung vor Antritt der Fahrt muss bei guten Lichtverhältnissen durchgeführt werden, damit etwaige Defekte oder Mängel nicht übersehen werden.

## 7.6 VDR-Systeme (Vehicle Data Recorder System oder Black Box) für schwere Nutzfahrzeuge (Lastwagen)

**Diejenigen Unternehmen der HeidelbergCement AG, die möglicherweise Unfallschwerpunkte haben<sup>6</sup>, deren Ursachen im Fehlverhalten des Fahrers begründet sind oder in geographischen Gebieten tätig sind, die mit einem hohen oder sehr hohen Risiko verbunden sind, müssen die Ausstattung der Fahrzeuge mit zugelassenen IVMS- (In Vehicle Monitoring System) oder VDR-Systemen (Vehicle Data Recorder) erwägen. Diese erzeugen Fahrtdaten, die zur Analyse und zum Feedback gegenüber den Fahrern und Aufsichtspersonen zur Verfügung stehen.**

Die Klassifizierung von Ländern als geographische Gebiete, die mit einem hohen oder sehr hohen Risiko verbunden sind, beruht auf den Daten, die von der Weltgesundheitsorganisation zur Verfügung gestellt und von International SOS in Kooperation mit der Partnerorganisation Global Road Safety in einer interaktiven Karte visualisiert werden<sup>7</sup>.

Diese Tools ermöglichen, gestützt auf eine Fahreridentifikationsnummer oder einen Fahreridentifikationschlüssel, die Aufzeichnung der Geschwindigkeit, jeder plötzlichen Beschleunigung, der gefahrenen Route, Kilometer und der Fahrtstunden.

Diese Systeme zur Datenerfassung beinhalten Folgendes:

- Verfahrensanweisungen, damit sichergestellt ist, dass die Kontrollgeräte installiert sind, ordnungsgemäß funktionieren, gegen Diebstahl gesichert und die Warnstufen auf die Fahrbedingungen vor Ort eingestellt sind.
- Die Daten der Kontrollgeräte werden heruntergeladen, analysiert und mitgeteilt, um ein Fahrleistungsfeedback zur Verbesserung und Weiterentwicklung der Kompetenzen zu ermöglichen.

Die schrittweise Einführung der VDR-Systeme in bestimmten Fuhrparks für bestimmte Betriebsabläufe kann nach einem risikobasierten Ansatz erfolgen.

Die in diesem Abschnitt gegebenen Empfehlungen unterliegen der Bedingung, dass sie in Übereinstimmung mit den vor Ort gültigen Rechtsvorschriften / Standortvorschriften (z.B. datenschutzrechtliche Bestimmungen) stehen. Werden diese Geräte in die Fahrzeuge eingebaut, so sind die Fahrer in jedem Fall zu informieren, bevor sie ein Fahrzeug übernehmen.

## 7.7 Management der innerbetrieblichen Verkehrswege und des innerbetrieblichen Verkehrs

**Die Unternehmen der HeidelbergCement AG müssen ihren innerbetrieblichen Verkehr durch eine geeignete Verkehrswegeplanung organisieren.**

An den Unternehmensstandorten von HeidelbergCement muss es die folgenden Kontrollen geben:

- **Bewegungs-, Verkehrs- und Routenplan** – Muss am Eingang/ der Einfahrt des Standortes in geeigneter Weise kenntlich sein. Ein Ausdruck muss verfügbar sein und den Fahrern bei ihrer Ankunft am Standort erforderlichenfalls ausgehändigt werden.

<sup>6</sup> Das kann dann der Fall sein, wenn die Unfallanalyse erkennen lässt, dass unangemessenes Fahrverhalten die Hauptursache für schwere Unfälle ist.

<sup>7</sup> interaktive Karte: <http://www.travelriskmap.com/>, wählen Sie den Karten-Layer „Straßensicherheitsrisiko“

- **Beschilderung** – Eine gut sichtbare und geeignete Verkehrswegeföhrung, Vorschriften für die Benutzung der Verkehrswege (Vorfahrt gewähren), standortspezifische Vorschriften (Anforderungen hinsichtlich der persönlichen Schutzausrüstung), Lage der Anmeldung/ des Abfertigungsterminals, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Wende- und Parkbereiche, Sperrzonen.
- **Fahrvorschriften** – Die Geschwindigkeitsvorschriften sind deutlich sichtbar an allen relevanten Orten innerhalb des Standorts auszuschildern. Sie müssen den Standortbedingungen Rechnung tragen. Die Vorschriften beispielsweise für das Überholen von mobilen Maschinen, die Mindestfahrabstände und das Parken von Maschinen sind festzulegen und durch geeignete Mittel bekannt zu machen.
- **Beleuchtung** – Die Beleuchtung muss auf der Gefährdungsbeurteilung beruhen, angemessen sein und den gesetzlichen Vorschriften entsprechen. Sie ist für die Fahrwege, für die Fußgängerwege, Gehwege und Parkbereiche vorzusehen und muss sehr gute Sichtverhältnisse und somit mehr Sicherheit für Menschen und Fahrzeuge ermöglichen.
- **Parkbereiche/ Ruhezonen für Fahrer** – Deutlich als solche bezeichnet, ausgeschildert und entfernt von den Hauptfahrwegen und Gefahrenbereichen. Es muss jede Anstrengung unternommen werden, um das Fahrzeug so zu parken, dass das Fahrzeug beim Verlassen des Parkplatzes zunächst geradeaus fährt. Ist ein Rückwärtsfahren erforderlich, so sind die Fahrzeuge durch Rückwärtsfahren in die ausgewiesenen Parkbuchten zu fahren, sofern irgend möglich.
- **Kunden** – Der Zutritt von Kunden und ihre Bewegungen sind an den HeidelbergCement-Standorten möglichst auf klar festgelegte Bereiche, die vom normalen Werksverkehr getrennt sind, zu beschränken.
- **Fußgängerbereiche** – Sichere Fußgängerbereiche und Gehwege sind deutlich auszuschildern und zu kennzeichnen, damit Personen zu keinem Zeitpunkt in die Nähe von bewegten Maschinen gelangen. Es ist für die Sicherheit dieser Bereiche, beispielsweise durch die Entfernung von Eis und Schnee im Winter, zu sorgen.
- **Randschutz/Bermen** – Wenn die Gefährdungsbeurteilung ergeben hat, dass die Gefahr besteht, dass SKW und schwere mobile Geräte von den ausgewiesenen Rampen oder Fahrwegen unabsichtlich abkommen können, dann muss ein Randschutz aus geeignetem Material errichtet werden. Der Randschutz muss entweder 1,5 m hoch oder so hoch wie 2/3 des Durchmessers des größten Rades sein, je nachdem, was höher ist.
  - Das vordere Profil des Randschutzes muss so beschaffen sein, dass das Fahrzeug nicht die Vorrichtung hoch und über sie hinaus gelangen kann.
  - Blöcke allein reichen als Randschutz nicht aus. Sie können aber zur Markierung der Transportwege um die flachen Bereiche des Steinbruchs herum oder zusammen mit stützendem Abraum verwendet werden.
  - Höhere Bermen sind immer dann zu installieren, wenn die Wahrscheinlichkeit besteht, dass ein Fahrzeug den Randschutz durchbrechen kann.
- **Fahrwege für SKW und schwere mobile Geräte** – Eine einzelne Fahrbahn (Einbahnstraße) muss mindestens 2,5-mal so breit wie das breiteste Fahrzeug sein. Für den zweiseitigen Verkehr (zwei Fahrbahnen) muss die Fahrbahn 3,5-mal so breit sein wie das breiteste Fahrzeug. Bei Biegungen und Ecken muss die Breite das Vierfache des breitesten Fahrzeugs betragen.
  - An Straßenrändern müssen bei Arbeitsabläufen, die bei ungünstigen Lichtverhältnissen oder nachts durchgeführt werden, reflektierende Marker benutzt werden.
- **Vorfahrtsregeln** – Die Standorte müssen geeignete Vorfahrtsregeln auf der Grundlage der Risikobeurteilung und unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Bergbaumaschinen, von Spezialtransporten (z. B. Sprengstoffe), von Rettungswagen/ Feuerwehrwagen und Fußgängern aufstellen.
- **Rückwärtsfahren** – Durch eine Einwegstreckenführung oder ausgewiesene Wendebereiche muss vermieden werden, dass die Fahrzeuge rückwärtsfahren müssen. Die Tätigkeit ist bei Bedarf einer Risikobeurteilung zu unterziehen und es müssen geeignete Kontrollmaßnahmen ergriffen werden, die das Folgende umfassen:

- angepasste Schweinwerfer, Konvexspiegel, Videokamera, akustischer Rückfahrwarner und (optional) Backscan-Radarsysteme (es können Ultraschall-Rückfahrtsensoren verwendet werden),
- ausgewiesene Rückfahrtbereiche mit hinreichend Platz und angemessenem Randschutz.
- Bei Bedarf müssen gemäß den Ergebnissen der Risikobeurteilung Einweiser eingesetzt werden. Diese Aufgaben dürfen nur von eigenen Mitarbeitern übernommen werden, die geschult und mit einer angemessenen Sicherheitsausrüstung ausgestattet sind und sich über die vor Ort vorhandenen Risiken im Klaren sind.
- **Eisenbahnverkehr** – Die Standorte müssen geeignete Maßnahmen ergreifen, um zu verhindern, dass Fußgänger oder mobile Maschinen durch den Eisenbahnverkehr, welcher Art auch immer, zu Schaden kommen.
  - Eingebettete Gleise sind entweder durch geeignete Mittel (z.B. Schranken oder Geländer) zu sichern oder die Züge sind, beispielsweise durch einen Rangierer, durch den Standort zu lenken.
  - Es müssen geeignete Überwege über die Gleise vorhanden sein, die den Arbeitern ein sicheres Überqueren ermöglichen.
  - Stellen, an denen die Gleise von Lastwagen gekreuzt werden, sind in geeigneter Weise zu sichern.
- **Kommunikation** – Es sind klare Regeln und Prozeduren für die Kommunikation zwischen den verschiedenen Beteiligten (z. B. Einweiser, Rangierer, Fahrer von leichten Nutzfahrzeugen und Bediener von Bergbaumaschinen, Auftragnehmer, Nachunternehmer usw.) festzulegen, um Missverständnisse zu vermeiden.
- **Gefahrenbewusstsein und Schulung** – Die Sicherheitsunterweisung für Mitarbeiter, Auftragnehmer, Kunden und andere Besucher des Standorts muss Informationen über den Verkehrswegeplan des Standorts und andere standortspezifische Verkehrssicherheitsvorschriften umfassen:
  - Sitzgurte müssen jederzeit angelegt sein.
  - Keine unbefugte Wartung von Lastwagen vor Ort
  - Unter geparkten Fahrzeugen oder in ihrer Nähe darf nicht geschlafen werden. Dieses Verbot muss in diesen Gefahrenbereichen auch gut sichtbar ausgeschildert sein.
  - Die Benutzung von Kopfhörern/ In-Ears für Radios, iPods oder MP3-Playern ist untersagt.
  - Aufzeigen der Gefahren, die mit der Benutzung von Mobiltelefonen oder Zweibegekommunikationsgeräten in der Nähe von bewegten oder geparkten Fahrzeugen verbunden sind

Das Standortpersonal muss alle Personen, die das Gelände betreten (Mitarbeiter, Auftragnehmer, Kunden und Dienstleister), darauf hinweisen, dass das Fahren auf dem Betriebsgelände mindestens dieselbe, wenn nicht noch mehr Umsicht erfordert als der öffentliche Straßenverkehr.

## 7.8 Fahrtenrisikomanagement

**Fahrten auf öffentlichen Verkehrswegen in Risiko- und Hochrisikoländern<sup>8</sup>, insbesondere Nachtfahrten und Fahrten bei ungünstigen Wetterverhältnissen, sind einer Beurteilung zu unterziehen und es sind Maßnahmenpläne aufzustellen.**

Gefährdungsbeurteilungen sind insbesondere für Langstreckentransporte, Nachtfahrten, Fahrten auf Hochrisikorouten und durch Hochrisikogebiete oder bei ungünstigen Wetterverhältnissen usw. durchzuführen. Ein auf den Ergebnissen der Risikobeurteilung beruhender Fahrtenmanagementplan muss

<sup>8</sup> siehe 7.7. - interaktive Karte: <http://www.travelriskmap.com/>, wählen Sie den Karten-Layer „Straßensicherheitsrisiko“

zumindest für Fahrten aufgestellt werden, die durch Länder führen, die als Risiko- oder Hochrisikoland eingestuft wurden. Die Fahrten sind so zu planen, dass die Arbeitszeiten eingehalten werden können und nicht im Ermüdungszustand gefahren wird.

Der Fahrtenmanagementplan muss Folgendes sicherstellen:

- Es muss ein Fahrtenmanager benannt werden (z.B. der Schichtleiter).
- Vor Antritt der Fahrt müssen der Fahrer und der Schichtleiter etwaige Änderungen besprechen, die das Folgende betreffen können: die Routen, die Stopps, die Gefahren, die Ladungen und die Mitarbeiter und Notfallpläne für unterwegs eintretende Notfälle (z. B. Verfahrensanweisungen bei Pannen).
- Die Route muss klar festgelegt und aufgezeichnet werden.
- Potenzielle Fahrtrisiken und insbesondere gefährliche Kreuzungen sind im Voraus zu identifizieren, wobei die Geländeverhältnisse, die Tageszeiten, das Wetter, die bekannten Gefahrenbereiche (Gefahrenpunkte), Geschwindigkeitsbeschränkungen, Feiertage (insbesondere wenn diese mit Fasten oder Alkoholmissbrauch verbunden sein können) zu berücksichtigen sind.
- Für die Fahrten sind unter Berücksichtigung der identifizierten Gefahren geeignete Fahrzeuge einzusetzen.
- Es dürfen nur qualifizierte Fahrer eingesetzt werden, die eine gültige Fahrerlaubnis für die Klasse des zu benutzenden Fahrzeugs besitzen.
- Es müssen geeignete Mittel für die Kommunikation zwischen dem Fahrer und dem Fahrtenmanager zur Verfügung stehen und es muss ein Kommunikationsprotokoll vereinbart werden (z. B. Festlegung der Kommunikation mit dem Fahrer/Fahrzeug).
- Die Fahrzeuge sind vor Antritt der Fahrt zu inspizieren (siehe „Überprüfungen vor Antritt der Fahrt“).
- Zwischenstopps sind zur Erholung einzuplanen.
- Es wird eine voraussichtliche Ankunftszeit genannt, über welche die Personen am Zielort informiert werden. Diese Personen müssen einen Notfallplan anwenden, wenn der Fahrer nicht zur voraussichtlichen Ankunftszeit eintrifft.
- Sämtliche Fahrten, die bei Dunkelheit oder eingeschränkter Sicht durchgeführt werden, müssen hinsichtlich der Risiken systematisch überprüft werden. Bei der Risikobeurteilung sind die Gefahren von Schneeverwehungen, Staub, Rauch, Nebel und von heftigen Regenfällen, die Gefahren für die Sicherheit und die vor Ort gültigen Fahrvorschriften und alle sonstigen nach vernünftigem Ermessen vorhersehbaren Risiken zu berücksichtigen.
- Die Fahrer müssen physisch und mental fit sein, wobei insbesondere die Lenk- und Ruhezeiten, die geleistete Arbeitszeit, die eingehaltenen Schlafenszeiten und die Tageszeit zu berücksichtigen sind.
- Der Fahrer muss wissen, dass er verpflichtet ist, dem Fahrtenmanager oder dem Planer das Ende der Fahrt zu melden.

Die Fahrer müssen die Beleuchtung der Maschinen im Bedarfsfall jederzeit eingeschaltet halten, sofern dies gesetzlich zulässig ist oder vom lokalen Unternehmen der HeidelbergCement Group verlangt wird.

Die Unternehmen der HeidelbergCement AG müssen bei der Planung neuer Routen mit den Fahrern Rücksprache halten und sie zu einem fortlaufenden Feedback auffordern, damit alle bekannten und potenziellen Fahrtrisiken erkannt und verringert werden können.

Die Unternehmen müssen mit den lokalen Stellen oder Behörden zusammenarbeiten, wenn die Situation dies erfordert, um auf diese Weise zu einer Verbesserung der Sicherheit des Verkehrsnetztes und der Straßenbeschilderung beizutragen.

Es ist wichtig, dass Vorgesetzte, Planer und Mitarbeiter keinen Druck auf die Fahrer ausüben, um sie zu übereilem Fahren oder zur Inkaufnahme inakzeptabler Risiken zu verleiten, und solches Verhalten nicht dulden.

## 8 Management von Transportunternehmen/ Speditionen

Der außerbetriebliche Transport durch Auftragnehmer kann im Hinblick auf die Einhaltung der geltenden Sicherheitsvorschriften durch die Unternehmen der HeidelbergCement Group mit beträchtlichen Herausforderungen verbunden sein. Dennoch ist ein aktives Management notwendig, da Fremdtransporte zu tödlichen Unfällen und Personenschäden auf Seiten des Fremdunternehmens und Dritter führen können.

HeidelbergCement ist der Auffassung, dass sich die Sicherheit aller verbessern wird, wenn die beauftragten Transportunternehmen ähnliche Maßnahmen für die Fahrsicherheit in ihrem Unternehmen ergreifen wie wir.

Es liegt zweifelsfrei in der Verantwortung des Auftragnehmers, diese Maßnahmen für den eigenen Fuhrpark und die eigenen Transporttätigkeiten einzuführen; allerdings müssen die Unternehmen der HeidelbergCement AG die Anwendung dieses Standards im Rahmen des Transportvertragsmanagements fördern, sofern dies mit dem vor Ort gültigen Vertragsrecht vereinbar ist und keine potenzielle Haftung auf Seiten von HeidelbergCement entstehen kann.

Die Unternehmen der HeidelbergCement Group müssen im Einzelnen sicherstellen,

- dass die Auftragnehmer-Fahrsicherheit als Teilbereich in die Vorqualifizierung der Auftragnehmer aufgenommen wird,
- dass die Auftragnehmer-Fahrsicherheit in die Vertragsgestaltungs- und Vertragsvergabephase aufgenommen wird,
- dass die Auftragnehmer-Fahrsicherheit in die Gefährdungsbeurteilung in der Phase vor Auftragsbeginn aufgenommen wird,
- dass die Auftragnehmer-Fahrsicherheit während der Vertragserfüllung überprüft wird,
- dass die Auftragnehmer-Fahrsicherheit bei der nachvertraglichen Überprüfung berücksichtigt wird,
- dass alle Unfälle, an denen Auftragnehmer während ihrer Tätigkeit für die Unternehmen der HeidelbergCement AG beteiligt waren (innerbetriebliche und außerbetriebliche Transporte), dem betreffenden Ansprechpartner bei HeidelbergCement und der zuständigen Fachkraft für Arbeitssicherheit gemeldet werden.

Die obigen Prozessschritte sind in Einklang mit den Bestimmungen des HeidelbergCement-Standards „Besucher- und Auftragnehmersicherheit“, der weitere Details zum Fremdfirmenmanagement enthält. Sie sind auch an das zweite CSI-Dokument „Recommended Good Practice on Contractor Safety Management“, das 2009 von HeidelbergCement unterzeichnet wurde, angepasst.

Bei der Bewertung der Eignung eines Auftragnehmers für die Erbringung von Transportdienstleistungen müssen die Verantwortlichen in den Unternehmen der HeidelbergCement AG mit den wichtigsten Dienstleistungsabteilungen in ihrer Organisation wie zum Beispiel Recht, Einkauf und Logistik zusammenarbeiten. Diese Abteilungen können betriebliche Unterstützung in der Weise leisten, dass die Erwartungen und die Leistungen bezüglich der Fahrsicherheit und die Anforderungen bezüglich einschlägiger Zusicherungen in die Vertragsverhandlungen einbezogen werden, dass die Verträge weiterentwickelt oder geändert werden und Coaching-Maßnahmen und Leitlinien verfügbar sind, wenn Risiken zu erkennen sind.

Kriterien für die Auswahl von Auftragnehmern und Transportdienstleistern sind die Folgenden:

Das Auftragsunternehmen verfügt über Fahrsicherheitsgrundsätze oder über eine diesbezügliche Verpflichtungserklärung mit den folgenden Merkmalen:

- Diese Dokumente enthalten die Verpflichtung zur Beachtung der einschlägigen Rechtsvorschriften;
- sie sind der Art und dem Risikoumfang des Unternehmens angemessen;
- sie berücksichtigen die spezifischen Kundenanforderungen;

- sie dokumentieren die Verpflichtung zur Verbesserung der Fahrsicherheit.

Das Auftragsunternehmen verfügt über einen Prozess für die Verwaltung der Fahrsicherheit, der das Folgende vorsehen muss:

- Die Fahrer sind geschult, verfügen über einen aktuellen Schulungsnachweis, eine gültige Fahrerlaubnis und sind gesundheitlich in der Lage, ein Fahrzeug zu fahren.
- Die Fahrer sind ausgeruht und konzentriert.
- Die Fahrzeuge werden inspiziert; Mängel werden beseitigt.
- Es gibt einen Notfallmaßnahmenkatalog für Fahrzeugunfälle.
- Die mit den Fahrten verbundenen Risiken werden bewertet und es finden hinreichende Kontrollen statt.
- Die Leistung der Fahrer wird in angemessener Weise gewürdigt (Belohnungen/ Sanktionen).

## 9 Umsetzungsprozess und Kontrolle

Eine Gap-Analyse im Hinblick auf neue Anforderungen aufgrund der Revision muss innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der überarbeiteten Fassung dieses Standards erfolgen. Um etwaige identifizierte Lücken zu schließen, ist ein Maßnahmenplan mit den Verantwortungsbereichen und Fälligkeitsterminen umgehend aufzustellen und innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens umzusetzen.

Einige spezifische Fristen für neue Anforderungen in der Version 4.0 dieser Norm:

### 7.2 Fahrertraining

- Erstellung und Verteilung eines Fahrerhandbuchs bis Ende 2020

### 7.3.1 Leichte Nutzfahrzeuge

- Neue leichte Fahrzeuge, die häufig in Steinbrüchen eingesetzt werden, werden in Farben gekauft, geleast oder gemietet, die sich vom Hintergrund abheben.

### 7.3.2 Schwere Nutzfahrzeuge

- Betrifft alle neuen Logistikfahrzeuge, die nach Veröffentlichung der Version 4.0 dieses Standards gekauft, geleast oder gemietet werden sollen.
- Alle bestehenden Logistikfahrzeuge von HeidelbergCement, die bis Ende 2020 auf den neuen Standard gebracht werden müssen.
- Alle Fahrzeuge von Auftragnehmern, die im Auftrag von HeidelbergCement transportieren, müssen bis Ende 2020 - oder bei vorheriger Vertragsverlängerung früher - nachgerüstet werden.

### 7.3.3 Schwere mobile Geräte

- Alle neuen HeidelbergCement Maschinen, die mit der Ausgabe der Version 4.0 dieser Norm nach dem erforderlichen Standard gekauft, geleast oder gemietet werden.
- Alle bestehenden HeidelbergCement eigenen/ geleasten/ gemieteten HME-Fahrzeuge die bis Ende 2020 aufgerüstet werden müssen.
- Alle Auftragnehmer, die in unserem Auftrag HME-Fahrzeuge einsetzen, müssen diese bis Ende 2020 nachrüsten, bei vorheriger Vertragsverlängerung früher.

### 7.4 Wartung und Inspektion

- Regelmäßige Bremsleistungstests für alle HME-Fahrzeuge an den HeidelbergCement Standorten müssen bis spätestens Ende 2020 eingeleitet werden.

Für die oben genannte Anforderung kann der General Manager Ausnahmen erteilen. Die Ausnahmegenehmigung kann nur bis Ende 2022 erteilt werden.

Die Umsetzung und Einhaltung dieses Standards muss zukünftig durch geeignete Maßnahmen wie z. B. Audits des H&S-Managementsystems kontrolliert werden.

Vertragsvorlagen sind unter Berücksichtigung der Anforderungen dieses Standards zu überprüfen und, soweit erforderlich oder zweckdienlich, anzupassen, spätestens jedoch bei der Überarbeitung der Verträge.

## **10 Zusatzinformationen**

Für Schulungszwecke benötigte weitere Informationen stehen auf der H&S-Homepage des Konzerns zur Verfügung. Sie können auch vom nachstehend genannten Ansprechpartner angefordert werden: (in Bearbeitung)

Homepage: <http://unite.grouphc.net/wok/hs/Pages/default.aspx>

### **Kontakt und weitere Informationen:**

Dr. Klaus Hormann

Group H&S Manager

Group Human Resources

Phone: +49 6221 481 32007

[klaus.hormann@heidelbergcement.com](mailto:klaus.hormann@heidelbergcement.com)



Anhang 1: Genehmigungsschreiben (zum Öffnen der Datei bitte auf [http://unite.grouphc.net/wok/hs/HS\\_polguide/CEO%20statement%20on%20safety%2014Oct2009.pdf](http://unite.grouphc.net/wok/hs/HS_polguide/CEO%20statement%20on%20safety%2014Oct2009.pdf) klicken)

