



EUROPEAN CHEMICAL  
TRANSPORT ASSOCIATION

### Warum Mitglied werden?

ECTA Mitgliedschaft:

- Stellt einen Beitrag zur Anerkennung der chemischen Transportindustrie und seiner Geschäftsbedürfnisse dar
- Schafft Zugang zu Informationen aus erster Hand über neueste Entwicklungen zum Thema Transport und Logistik chemischer Produkte in Europa
- Ermöglicht die Teilnahme an der proaktiven Entwicklung "Best Practices" im Transport und in der Logistik chemischer Waren in Europa und deren Anwendung
- Ermöglicht einzigartiges Networking



EUROPEAN CHEMICAL  
TRANSPORT ASSOCIATION

Für weitere Informationen: [www.ecta.be](http://www.ecta.be) unter "Contact Us" oder telefonisch + 32 2 741 86 60.

ECTA a.i.s.b.l.  
Tervurenlaan 149 • B-1150 Brussels Belgium  
Tel. +32 2 741 86 60 • Fax +32 2 741 86 80  
[www.ecta.be](http://www.ecta.be) • [ecta@epca.be](mailto:ecta@epca.be)



Erstellt von EPCA a.i.s.b.l.

Design: [www.sabook.be](http://www.sabook.be)

## Ein Tag im LKW-Fahrerleben

[www.ecta.be](http://www.ecta.be)

# Ein Tag im LKW-Fahrerleben

### 🕒 22 : 00 Uhr > kurz vor dem Einschlafen

Heute ist Donnerstag und ich bin bereits seit Sonntagabend unterwegs. Da ich morgen früh entladen muss, warte ich in der Nähe meiner Entladestelle auf einem Parkplatz. Nach dem Entladen, werde ich mich beeilen müssen, um so schnell wie möglich an meine Rückladung zu kommen. Das Ladezeitfenster für 11:00 Uhr ist etwas knapp bemessen, aber meine verbleibende Schicht- und Arbeitszeit wird es mir ermöglichen, am Freitagabend nach Hause zu fahren. Es ist schon lange her, dass ich bereits an einem Freitagabend nach Hause gekommen bin. Mit diesen Gedanken schlafe ich ein.

### 🕒 11 : 00 Uhr > sehr lange Sicherheitsüberprüfung an der Rampe

Ich kenne die Ladestelle bereits und ohne sie suchen zu müssen, erreiche ich sie gerade noch rechtzeitig. Dann beginnt die Sicherheitsüberprüfung. Normalerweise ist dies ein reibungsloser Ablauf, aber heute dauert es länger. Endlich kann ich mich anmelden. Ich werde gebeten, im LKW zu warten.

### 🕒 05 : 30 Uhr > Ankunft früh morgens

Am Freitagmorgen um 05:30 Uhr fahre ich direkt zur Entladestelle. Mit dem Entladen wird um 07:00 Uhr begonnen. Da es keine Zeitfenster gibt, wird der Reihe nach entladen. Es warten schon zwei LKWs vor mir. Das sieht gut aus!

### 🕒 Zwischen 11 : 45 Uhr und Nachmittag > Warten am Eingangstor und am Telefon

Ohne Informationen warte ich um 14:00 Uhr immer noch. Ich frage nach, aber niemand kann Auskunft geben, wie lange es noch dauern wird. Es gibt weder Kantine noch Kaffeemaschine. Weil telefonieren auf dem Areal untersagt ist, gehe ich zurück zum LKW, um meine Firma über die Situation zu informieren.



### 🕒 15 : 30 Uhr > Beladung beginnt

Endlich! Um 15:30 Uhr kommt der Aufruf zur Beladung. Eine Begründung für die Verzögerung erhalte ich nicht. Es spielt jetzt auch keine Rolle mehr. Mein Fahrzeug ist nach eineinhalb Stunden beladen und ich erhalte meine Dokumente. Leider habe ich nur noch wenig Schicht- und Fahrzeit zur Verfügung. Durch das Warten habe ich viel von meiner Arbeitszeit verloren.

### 🕒 07 : 00 Uhr > Entladung

Um 07:00 Uhr wird mit den Entladungen begonnen und ich stehe an dritter Stelle. Bevor die Entladung beginnt, schiebe ich die Unterlegkeile vor die Räder. Nach erfolgreich abgeschlossener Entladung, mache ich mich um 9.00 Uhr mit unterschriebenem Frachtbrief (CMR) auf den Weg zur neuen Ladestelle.

### 🕒 zwischen 09 : 00 Uhr - 11 : 00 Uhr > Stau

Die neue Ladestelle liegt am anderen Ende der Stadt. Wenn die Beladung gut läuft, könnte ich ungefähr um Mittag auf dem Rückweg und zeitig zu Hause sein. Endlich ein langes Wochenende! Leider gerate ich in einen Verkehrsstau. Stillstand! Endlich wieder etwas Bewegung, aber sehr langsam...



### 🕒 früher Abend > Halt machen

Nach kurzer Fahrt werde ich meinen LKW an einem sicheren Ort abstellen müssen und meine Fahrt erst nächste Woche fortsetzen können. Wieder ein ruiniertes Wochenende!

## Diese Geschichte

### “Ein Tag im LKW-Fahrerleben” ist in vielen Fällen der Alltag

Die Fernverkehrsfahrer sind regelmäßig solchen und ähnlichen Situationen ausgesetzt. Viele Stunden Arbeitszeit verbunden mit endlosen Wartezeiten, oft weit weg von zu Hause. Dies ist mit ein Grund, warum diese Arbeit mit dem Familienleben schwer zu vereinbaren ist. Die Fahrer sind einer hohen Stressbelastung ausgesetzt und müssen allen eventuellen Anforderungen gerecht werden. Die sichere Anlieferung bei Einhaltung der Be- und Entladezeiten wird vorausgesetzt, ohne Berücksichtigung von unsicheren Zeitfenstern und übermäßigem Verkehrsaufkommen auf den Straßen. Zusätzlich unterscheiden sich Abläufe und Vorschriften an Be- und Entladestellen und sind nicht immer klar vorgegeben. Lange Wartezeiten für den Empfang der Frachtpapiere oder die Untersuchung der Produktprobe oder Laboranalysen der Ladung sind keine Seltenheit. Durch unzureichende Informationen über die oben beschriebenen Situationen und Umstände, ist es für den Fahrer oft sehr schwierig, seinen Arbeitsablauf in gesetzlich vorgeschriebenem Rahmen, an den er aber gebunden ist, zu optimieren.

In einer von der ECTA (European Chemical Transport Association) organisierten Arbeitsgruppe wurden Fahrer aus ganz Europa befragt.

#### Bereiche, die von den Fahrern als besonders kritisch bezeichnet wurden, sind:

- Verbesserung der persönlichen Betreuung und sozialen Interaktion beim Empfang und während der Wartezeiten an der Be- und Entladestelle
- Sicherheit und Schutz bei Transport und bei der Be- und Entladung
- Die Abstimmung und Kombination von Arbeit und Privatleben
- Aus- und Weiterbildung in Bezug auf neue Techniken und deren Einsatz
- Negatives Bild des Straßentransportes in der Öffentlichkeit

Um auch in Zukunft eine gut funktionierende Transportkette mit einem hohen Sicherheitsstandard gewährleisten zu können, muss die Situation der Fahrer noch mehr thematisiert werden. Die Geschichte zum Alltag eines LKW-Fahrers ist ein erster Schritt. Sie macht deutlich, warum es immer schwieriger wird, qualifiziertes und engagiertes Fahrerpersonal zur Beförderung chemischer Güter in Europa zu finden. Im Weiteren schafft sie Verständnis für die Anliegen der LKW-Fahrer und zeigt die Möglichkeiten zur Verbesserung des Arbeitsumfeldes auf.

Die beteiligten Parteien (Transportunternehmen/Chemische Industrie) erhalten nun die Möglichkeit, die Situation in den genannten Bereichen zu überprüfen. Verbesserungsvorschläge und deren Umsetzung könnten helfen, die bisherige Logistikleistung wesentlich zu verbessern. Zur Unterstützung dieses Vorgehens werden in der Uebersicht verschiedene Verbesserungspotentiale dargestellt wobei einige die Transportunternehmen, andere die Chemische Industrie betreffen. Daraus ergeben sich mögliche Felder der Zusammenarbeit beider Parteien. Nicht berücksichtigt sind externe Einflüsse, wie Verkehrssituation, Vorschriften und Vorgaben, welche durch die Parteien nicht beeinflusst oder kontrolliert werden können.

Die Verbesserungspotentiale sind nach Schwerpunkten geordnet, beginnend mit denen, deren Umsetzung selbstverständlich scheint.

Die Tabelle gilt als Vorschlag und soll den Einstieg in das Thema für alle Parteien erleichtern. Es gilt den Weg des respektvollen Austausches zu gehen, um in Zukunft den Arbeitsplatz des LKW-Fahrers im Chemiebereich aufzuwerten.



## VERBESSERUNGSPOTENTIALE

Transportunternehmen

Kooperationsfelder

Chemische Industrie

### Verbesserung der sozialen Interaktion

Respektvoller Umgang (ein Lächeln zur Begrüßung)

Sanitäranlagen (Toilette, warmes Wasser)

Kantine (Snacks, Getränke, Raucherzone)

Aufenthaltsräume (warm, sauber)

### Sicherheit / Wartezeiten

Behaviour Based Safety (BBS) driver training\*<sup>1</sup>

Behaviour Based Safety (BBS) loading/unloading\*\*<sup>2</sup>

Einheitliche Eingangskontrolle

Bericht über gefährliche Bedingungen beim Laden/Entladen

Effizient organisierte Dokumentenabwicklung

Sicheres Parken am Eingangstor / Zugang

Sichere Ladungs- / Entladungsbedingungen

### Arbeit und soziales Umfeld

Anpassung an Fahrerbedürfnisse und Ablaufplan im Planungsprozess

Erleichterter Kontakt Fahrer/ Firma

Flexible (Ent-)Ladezeiten (z.B. ausserhalb von Spitzenzeiten)

Information bei Verspätungen (wie lange und warum) an die Fahrer

### Schulungsbedarf

Einführungstraining für neue Fahrer

Die Fahrer für eigenes Training einladen

Schulung für technische Innovationen und Fahrerfertigkeiten

Bereitstellung ausreichender Produktinformation

### Imageverbesserung

Berufsentwicklung für Fahrer

PR Aktivitäten um den Transport in der Öffentlichkeit zu fördern

Anerkennung für die Fahrer, dass sie eine wichtige Rolle in der Logistikkette spielen

Allgemeinnützige Engagement z.B.: Teilnahme in Schulveranstaltungen

Der Fahrer ist der Repräsentant der chemischen Industrie auf der Straße, beim Kunden und in bei Tankinnenreinigungsunternehmen

\* ECTA/EPCA/Cefic Best Practices Guidelines auf [www.ecta.be](http://www.ecta.be)  
 1. Fahrerschulung (Sicherheitstraining) | 2. Sicherheitsvorkehrungen Laden/Entladen