



AT WORK

EINIGE EPISODEN AUS DER TÄGLICHEN PRAXIS BEI BOSKALIS

WIR TUN ES GEMEINSAM! TRAVAILLER ENSEMBLE!

Wenn der Projektmanager Frans Thomassen nur ein Motto auf ein Schild schreiben dürfte, dann wäre es dieses: „Wir tun es gemeinsam“. An seinem aktuellen Projekt an der Grenze zwischen Togo und Benin sagt man dazu: „travailler ensemble“. Das ist an allen Details abzulesen: von der Vertragsform bis hin zur Kommunikationsstruktur mit der lokalen Bevölkerung, die er eingerichtet hat.

Bericht über ein Projekt mit großen Herausforderungen.



Frans Thomassen - Projektmanager



Togo und Benin sind zwei von insgesamt sieben Ländern, die die Weltbank für die Finanzierung von Projekten ausgewählt hat, welche die klimawandelbedingten Folgen von Küstenerosion angehen (www.wacaprogram.org). Der sich ändernde Wellenschlag führt auf lokaler Ebene zu einer Küstenabtragung von zwei bis zehn Metern pro Jahr und stellt dadurch eine Bedrohung für das Überleben der Bevölkerung vor Ort dar. Ihre fruchtbaren Ackerflächen verschwinden und sie müssen ihre Häuser umsetzen, um dem Wasser einen Schritt voraus zu sein. Das Projekt, an dem Boskalis mitarbeitet, ist bestrebt, 50

Kilometer Küstenlinie zu schützen. Der Küstenstreifen ist in vier Abschnitte unterteilt, in denen ein jeweils anderer Ansatz verfolgt wird. Es wird mit Wellenbrechern aber auch mit einem

Sandmotor gearbeitet. Boskalis arbeitet hier mit einem Kernprojektteam und lokalen Mitarbeitern (100 der 150 Mitarbeiter), die die Arbeiten ausführen. Mittlerweile wurden viele Tonnen >>>



Steine per Lkw geliefert (insgesamt 265.000 Tonnen) und im späteren Verlauf wird die Willem van Oranje für die auf See zu erledigenden Arbeiten hinzustoßen.

HARMONIE

Neben der Weltbank sind auch der beninische und der togoische Staat Auftraggeber. „Alle Parteien haben eigene Regeln und Vorschriften“, erklärt der Projektingenieur Tranquillin Mensah, der für die Qualität verantwortlich ist.



| Tranquillin Mensah - Projektingenieur

„Das stellt uns bezüglich der Dokumentation vor große Herausforderungen“, berichtet er im Rahmen einer Teams-Sitzung mit seiner SHE-Q-Kollegin Judith Koukpo, die im Bereich Sicherheitsvorschriften dieselben Erfahrungen macht. Zusätzlich zu diesen großen Akteuren gibt es noch Interessengruppen, die näher dran sind am Projekt, z. B. die lokalen Bürgermeister, die seit jeher in der laufenden Verwaltung eine wichtige Rolle spielen. Und natürlich die lokale Bevölkerung, mit Fischern, die täglich ausfahren, um so Ihren Lebensunterhalt zu verdienen.

Frans Thomassen möchte, dass alle involvierten Parteien es als ihr Projekt betrachten. Dafür setzt er sich besonders

„Wir wollen nicht nur eine gut geschützte Küste hinterlassen, sondern auch ein höheres Sicherheitsbewusstsein. Damit wollen wir einen bleibenden Effekt erzielen.“

stark ein. Das hat schon beim Vertrag angefangen, erzählt er. „Zu Beginn war angedacht, die 50 Kilometer lange Küstenlinie als ein großes Arbeitsgebiet zu betrachten. Das hätte aber enorme Konsequenzen für die Fischer gehabt. Darum wollte ich das Gebiet aufteilen, sodass sie jederzeit weiterarbeiten können. Der Vertrag wurde dementsprechend geändert.“ Das war absolut der richtige Weg, sagt Frans: „Während eines Radioprogramms über dieses Projekt wurde mir exakt diese Frage von einem Hörer gestellt: Nehmt ihr uns unser täglich Brot weg? Ich konnte ihn beruhigen und erklären, wie wir arbeiten und warum wir so arbeiten. So gibt es unzählige Beispiele, die zeigen, dass das Projektteam aktiv daran arbeitet, das Vertrauen zu stärken, damit das Motto „travailler ensemble“ Hand und Fuß bekommt. Das schönste Beispiel ist laut Tranquillin, dass das Team an der Segnung des Projekts durch lokale Voodoo-Priester teilgenommen hat.



| voodoo ceremony

„So zeigt man, dass man die Arbeiten hier mit Respekt vor und in Harmonie mit den Menschen vor Ort ausführen möchte.“ Exakt für diesen Aspekt hat das



Projektteam Komplimente von der Weltbank bekommen.

SICHERHEITSRISIKEN

Das größte Sicherheitsrisiko dieses Projekts ist die Tatsache, dass die Bevölkerung im Grunde auf der Baustelle wohnt und die Gefahren nahezu nicht erkennt. Tranquillin erinnert das an seine eigene Jugend und er erzählt folgende Anekdote: „Wenn früher Lkw durch unser Dorf fahren, rannten wir auf sie zu und versuchten die Reifen anzufassen. Wir waren uns der Risiken nicht bewusst. Das sieht man hier jetzt auch.“ Dieser Mangel an Sicherheitsbewusstsein erfordert strikte Regeln und Maßnahmen zum Schutze der Menschen, z. B. Zäune und Absperrungen, aber vor allem auch viel Aufklärungsarbeit. „Sicherheit ist eine Haltung, und daran können wir arbeiten“, so Tranquillin und Judith.



| Judith Koukpo - SHE-Q

Deshalb besuchen sie beispielsweise Schulen, wo sie Kinder erfahren lassen, das man aus der Fahrerkabine eines Lkw nicht alles sehen kann. Darüber hinaus wird seit dem Projektstart wöchentlich ein Treffen mit den Bewohnerinnen vor Ort organisiert, in dessen Rahmen die Arbeit besprochen wird. Das ist laut Frans sehr sinnvoll: „Wir haben ‘grievance-Kästen’ aufgestellt, auf der Arbeit und im Dorf, in denen Menschen Ihre Beschwerden >>>



auch tatsächlich hinterlassen. Wir hörten beispielsweise, dass der Transport (zu) viel Staub verursacht, was uns dazu veranlasst hat, unsere Wasserwagen häufiger fahren zu lassen.“

BEOBACHTUNGEN

Um auch die Unterauftragnehmer darin zu schulen, Risiken zu erkennen / wiederzuerkennen und sie dazu zu bringen, ihr Verhalten zu ändern, erhalten sie u. a. NINA-DO-IT-Schulungen, erzählt Judith.



„NINA hilft uns allen, sicherer zu arbeiten. Wiederholung ist das

Schlüsselwort. Deswegen beenden wir den täglichen Safety Talk immer laut mit dem Slogan: *‘safety first, safety first, safety first’*.“ Das zahlt sich aus: auch Unterauftragnehmer, Lkw-Fahrer und Ingenieure füllen mittlerweile SHOC-Karten aus, weiß Frans zu berichten: „Das bedeutet, dass ihnen Dinge auffallen. Und dass sie sich trauen, diese anzusprechen.“ Ein weiteres Sicherheitsrisiko bringt das Arbeiten auf See mit sich: Piraterie. Deswegen werden an Bord der Willem van Oranje einige Marinesoldaten stationiert.

BLEIBENDER EFFEKT

„In dieser Umgebung ist es sehr wichtig, mit gutem Beispiel voranzugehen“, verrät Frans. „Damit senden wir auch die Botschaft, dass wir es von oben bis unten gemeinsam tun.“ Aus diesem Grund wurden bereits mehrere Sitzungen des Führungsprogramms NINA Safety Leadership Expedition organisiert, für eine breite Vertretung der

Mitarbeiterinnen. Judith freut das: „Ich brauche den Einsatz des Managements, um meine Arbeit gut ausführen zu können.“

Im Großen und Ganzen sind Frans, Tranquillin und Judith mit dem Lauf der Dinge in Sachen Sicherheit nicht unzufrieden. Während des Transports gab es bisher, bis auf zwei umgekippte Lkw, wenig Vorfälle. Der wichtigste Teil der Arbeit, am Strand, muss allerdings noch erledigt werden. „Gerade dort ist awareness sehr wichtig“, sagt Judith, die *‘No Injuries, No Accidents’* zu ihrem persönlichen Ziel erklärt hat. Frans blickt noch weiter voraus: „Wir wollen nicht nur eine gut geschützte Küste hinterlassen, sondern auch ein höheres Sicherheitsbewusstsein. Damit wollen wir einen bleibenden Effekt erzielen.“ ■



Season's Greetings

To everyone on our vessels, projects, offices and at home a safe and healthy 2023!

Nina