

SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

3 | 2013

DAS THEMA
Schutz vor Überfällen im Taxi

Seite 8



SEMINARE
Das neue Programm der BG Verkehr

Seite 32



REPORTAGE

Baustellen in Wasser und Wind Seite 16





„Die Beitragssteigerung allein mit höheren Ausgaben zu begründen, wäre zu einfach.“

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der
BG Verkehr

Der Beitrag steigt

Die Entscheidungen des Vorstandes der BG Verkehr sind nicht nur für uns als Verwaltung, sondern auch für Sie als Unternehmer von erheblicher Bedeutung. Das betrifft vor allem die Beschlüsse der Frühjahrssitzung. Zu diesem Zeitpunkt liegen dem Vorstand die Ergebnisse der Entgeltmeldungen und umfangreiche Unterlagen zur Abwicklung des Haushaltsplanes vor.

Die Selbstverwaltung entscheidet anhand dieser Unterlagen über die Höhe des Beitrags und den Beitragsvorschuss. Nach intensiver Beratung haben die Mitglieder der Selbstverwaltung vor wenigen Tagen den Beitragsfuß auf 3,40 festgelegt. Das bedeutet nach drei Jahren stabiler Beiträge eine Erhöhung des Beitrags um rund drei Prozent.

Die Beitragssteigerung allein mit höheren Ausgaben zu begründen, wäre zu einfach. Zu Ihrem Verständnis möchte ich Ihnen gern ein etwas differenzierteres Bild vermitteln. Zu den externen und von uns nicht beeinflussbaren Faktoren zählte im vergangenen Jahr unter anderem die 3,5-prozentige Tarifierhöhung im öffentlichen Dienst. Höher als erwartet fiel auch die Summe der Beitragsausfälle aus; höhere Rentenleistungen an Versicherte und Mindereinnahmen bei Vermögensanlagen schlugen ebenfalls negativ zu Buche. Für einen Anstieg der Ausgaben sorgte auch die Entscheidung unseres Dachverbandes, die Zahlungstermine für Dienstleistungen an den Anfang des Jahres vorzulegen, so dass sie einmalig doppelt zu leisten waren. Nicht unerheblich fiel außerdem die Erhöhung der Nachlässe für unsere Unternehmer-, Zusatz- und freiwillige Versicherung aus, die von der Selbstverwaltung 2010 beschlossen worden war.

Dem Vorstand fiel angesichts der wirtschaftlichen Situation die Entscheidung, den Beitragsfuß anzuheben, nicht leicht. Er ist sich der Notwendigkeit bewusst, Kosten einzusparen. Seit vielen Jahren wird deshalb die BG Verkehr bei der Personalbemessung zum Beispiel durch externe Sachverständige begleitet. Um Verwaltungskosten zu sparen, hat der Vorstand außerdem entschieden, IT-Bereiche in einem Rechenzentrum mit anderen Unfallversicherungsträgern zusammenzulegen.

Die Mitglieder der Selbstverwaltung brachten zum Abschluss der Vorstandssitzung die Hoffnung zum Ausdruck, dass der beschlossenen Beitragssteigerung erneut eine Periode stabiler Beiträge folgt. Dieser Hoffnung schließe ich mich aus vollem Herzen an.

Herzliche Grüße Ihre

IMPRESSUM

Herausgeber:
Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka,
Hauptgeschäftsführerin

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Dorothee Pehlke, Renate Bantz,
Ute Krohne

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

Der SicherheitsProfi
erscheint acht Mal jährlich in der
Verkehrsrundschau,
Verlag Heinrich Vogel
Springer Fachmedien München
GmbH, Aschauer Str. 30,
81549 München



SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

Hauptverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0
Fax: 040 3980-1666
E-Mail: info@bg-verkehr.de
mitglieder@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de
Internet: www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwierte 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
Fax: 040 36137-204
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
Internet: www.dienststelle-
schiffssicherheit.de

ASD Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel.: 040 3980-2250
Fax: 040 3980-2257
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
Internet: www.asd-bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 325220-0
Fax: 040 325220-2699
E-Mail: hamburg@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hannover

Walderseestraße 5
30163 Hannover
Tel.: 0511 3995-6
Fax: 0511 3995-700
E-Mail: hannover@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Berlin

Axel-Springer-Straße 52
10969 Berlin
Tel.: 030 25997-0
Fax: 030 25997-299
E-Mail: berlin@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Dresden

Hofmühlenstraße 4
01187 Dresden
Tel.: 0351 4236-50
Fax: 0351 4236-581
E-Mail: dresden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wuppertal

Aue 96
42103 Wuppertal
Tel.: 0202 3895-0
Fax: 0202 3895-400
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wiesbaden

Wiesbadener Straße 70
65197 Wiesbaden
Tel.: 0611 9413-0
Fax: 0611 9413-106
E-Mail: wiesbaden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung München

Deisenhofener Straße 74
81539 München
Tel.: 089 62302-0
Fax: 089 62302-100
E-Mail: muenchen@bg-verkehr.de

Außenstelle Duisburg

Düsseldorfer Straße 193
47053 Duisburg
Tel.: 0203 2952-0
Fax: 0203 2952-135
E-Mail: praevention-duisburg@
bg-verkehr.de

OFFSHORE-WINDANLAGEN

werden auf hoher See gebaut, bei 40 Metern Wassertiefe. Dafür wurden neue Schiffe konstruiert und ausgeklügelte Sicherheitskonzepte ersonnen. Wie die Menschen auf diesen außergewöhnlichen Baustellen arbeiten und leben, lesen Sie in unserer Reportage auf Seite 16



SCHUTZ VOR ÜBERFÄLLEN Seite 8



BEITRAG FESTGELEGT Seite 26



NEU: SEMINARPROGRAMM Seite 32

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr

DAS THEMA

Schutz vor Überfällen

Gewalt im Taxigewerbe

Die Seele braucht Zeit

Der Psychologe Klaus Dilcher informiert über Traumatisierungen nach Arbeitsunfällen

GESUND UND SICHER

Unfall bei der Abfallsammlung

„Mitreißende Schüttungen“

DGVU Vorschrift 2

Gespräch mit dem Leiter Arbeitssicherheit der Nagel-Group

REPORTAGE

Baustellen in Wasser und Wind

An Bord des Errichterschiffs THOR

SEE & SICHERHEIT

Arbeitssicherheit in Windenergieanlagen

Tagung der BG Verkehr und BG ETEM

Seearbeitsübereinkommen

Informationen und Ansprechpartner

DER FAHRENSMANN

4 **Gefahrgutunfall in der Binnenschifffahrt** 24

5 Fluchtmöglichkeiten an Landanlagen

8 **Im Notfall sicher** 24

8 Rettungsmittel in der Fahrgastschifffahrt

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

10 **Beitrag für 2012 festgelegt** 26

10 Vorstand beschließt leichte Erhöhung

Selbstverwaltung im Portrait: Jörg Quecke 28

VERMISCHTES / RUBRIKEN

12 **Impressum** 2

14 **Neue Unterweisungskarten** 29

Fünf Fragen 30

Neu im Netz 30

16 **Die Zahl** 30

Nachbestellung SicherheitsProfi 30

Vorschau 31

22 **Neu: Testen Sie Ihr Wissen** 31

SEMINARE DER BG VERKEHR

23 **Das neue Seminarprogramm** 32



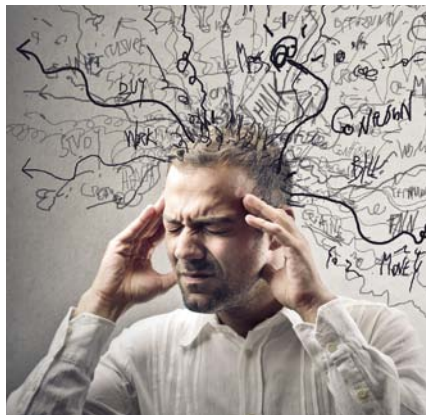
Die Schautafeln regen dazu an, sich mit dem eigenen Arbeitsalltag zu befassen und zu überlegen, was man tun kann, um Stress zu vermeiden.

Wanderausstellung zum Thema Stress

Schautafeln kostenlos buchbar

Stress durch Multitasking, Zeitdruck und Störungen bei der Arbeit ist für viele Unternehmen ein Thema. Manche Betriebe haben sich bereits das Ziel gesetzt, etwas für die Prävention psychischer Belastungen bei der Arbeit zu tun. Unterstützung bietet dabei eine neue Wanderausstellung der Initiative Gesundheit und Arbeit (iga).

Unter dem Titel „Für unsere Arbeit brauchen wir...“ regt die Ausstellung Beschäftigte und Arbeitgeber dazu an, sich mit dem Thema Stress auseinanderzusetzen und individuelle Handlungsmöglichkeiten zu entdecken. Ausgehend von einem zentralen Wegweiser illustrieren sechs Schautafeln, was den Arbeitsalltag beeinflusst, zum Beispiel ein gutes Team, klare Aufgabenstellungen oder persönliche Wertschätzung. Praxisbeispiele und Zitate machen die Ausstellung lebendig. In Aktionsnischen zwischen den Tafeln können die Betrachter sich mit dem Thema aktiv befassen und Ideen einbringen, wie Stress in ihrem Alltag verringert werden könnte.



© oily / Fotolia

Stress entwickelt sich in den Betrieben immer mehr zu einem Gesundheitsproblem.

Die Ausstellung ist ab dem 13. März 2013 bei der Initiative erhältlich. Die Buchung ist kostenlos, der Ausleiher muss nur die Transportkosten übernehmen. Zusätzlich steht Begleitmaterial mit Hintergrundinformationen bereit.

www.fuer-unsere-arbeit.de

Weltkongress zu Gast in Frankfurt am Main

Aufruf zur aktiven Beteiligung am Präventionskongress

Vom 24. bis 27. August 2014 wird der „XX. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit 2014: Globales Forum Prävention“ in Frankfurt am Main stattfinden. In einer ersten Ankündigung rufen die Veranstalter jetzt zur aktiven Beteiligung am Kongress auf und bieten einen Newsletter mit aktuellen Informationen an.



Insgesamt werden über 400 Referentinnen und Referenten aus aller Welt die unterschiedlichen Veranstaltungen auf dem Weltkongress gestalten. Drei Hauptthemen sind Basis für die Vorbereitung:

- ▶ Präventionskultur – Präventionsstrategien – Vision Zero
- ▶ Herausforderungen für die Gesundheit bei der Arbeit
- ▶ Vielfalt in der Arbeitswelt

Der Dachverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen – die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV – bereitet zusammen mit der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der internationalen Vereinigung für soziale Sicherheit (IVSS) den Kongress vor. Erste Informationen zur Anmeldung, zum Programm und über einen internationalen Wettbewerb der besten Filme und digitalen Medien zum Arbeitsschutz sind bereits online auf der Homepage verfügbar.

www.safety2014germany.com

© Thorsten Schmitt / Fotolia

DVR ERWEITERT ANGEBOT

Infos und Videos auf Facebook und YouTube

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat seinen Internetauftritt erweitert und bietet nun auch aktuelle Informationen und Videos zur Verkehrssicherheit bei YouTube und Facebook an. Auf dem Videoportal steht eine Auswahl an aktuellen und beliebten DVR-Filmen in bestmöglicher

Qualität zu Verfügung. Die Auswahl umfasst auch einige Klassiker, darunter etwa die „wartenden Geier“ aus der Aktion „Gelassen läuft's“. Es werden eigene Videos des DVR präsentiert, aber auch Videokampagnen zur Verkehrssicherheit aus anderen Ländern vorgestellt.

Geschnallt?



Jeder sechste Unfall endet tödlich

Universität wertete Falschfahrten auf Autobahn aus

© Focke Strangmann / dapd



Die meisten Falschfahrten beginnen durch falsches Auffahren auf die Autobahn.

Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen wertete die Universität Wuppertal Falschfahrten aus und griff dabei vor allem auf Falschfahrerermeldungen des Verkehrswarndienstes und Daten der Polizei zurück. Demnach kommt es jedes Jahr zu rund 1.950 Meldungen von Falschfahrten. Nach Hochrechnungen der Universität ist bei diesen Meldungen von 75 bis 80 Unfällen auf Autobahnen auszugehen. Bei der Hälfte davon handelt es sich um Unfälle mit Personenschaden. Etwa jeder sechste Unfall endet tödlich. Damit weisen Falschfahrerunfälle vergleichsweise schwerwiegende Unfallfolgen auf.

Die meisten Falschfahrten begannen durch falsches Auffahren an den An-

schlussstellen und Wenden auf der Autobahn. Über das Alter von Falschfahrern liegen in 356 Fällen polizeiliche Informationen vor. Ältere Fahrer über 65 Jahre sind dabei häufig vertreten (31 Prozent), gefolgt von der Gruppe der 18-35-Jährigen (14 Prozent). Falschfahrten älterer Verkehrsteilnehmer fanden verstärkt tagsüber statt, während Falschfahrten der jungen Altersgruppe überwiegend während der Nachtstunden auftraten. Für rund 180 Falschfahrten konnten die Begleitumstände der Falschfahrt ermittelt werden. Bei 66 Fällen standen die Falschfahrer unter Alkoholeinfluss.

www.bast.de

Fernbuslinienverkehre

Verbindungen nahezu verdoppelt

Nach Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zum 1. Januar 2013 werden bereits zahlreiche neue Fernbuslinien angeboten. Bis zum Stichtag 15. Februar 2013 haben die Bundesländer 23 neue innerdeutsche Verbindungen im Fernbuslinienverkehr genehmigt. Wie das Bundesverkehrsministerium mitteilte, gab es bis Ende 2012 insgesamt 86 innerdeutsche Fernbuslinien. Dabei handelte es sich vor allem um Linien von und nach Berlin sowie in Urlaubsregionen oder zu Flughäfen ohne Bahnanschluss. Neben den nun genehmig-



Das Angebot an Fernbusverbindungen boomt.

ten 23 neuen Verbindungen wurde für weitere 53 Verbindungen eine Genehmigung beantragt. Damit wird sich die Zahl der Verbindungen nahezu verdoppeln.

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Laderampe

Unfall beim Rangieren

Ein Berufskraftfahrer stellte seinen Gliederzug an der Laderampe ab. Anschließend wollte er den Hänger abkuppeln. Ohne auf den übrigen Rangierverkehr zu achten, stieg er aus und ging nach hinten. Deswegen bemerkte er nicht, dass ein Rangierer einen Auflieger rückwärts in die Lücke neben sein Fahrzeug setzte. Der Rangierer arbeitete ohne Einweiser, obwohl er im rechten Außenspiegel den Bereich des Aufliegers nicht einsehen konnte. Der Lkw-Fahrer konnte sich im letzten Moment zur Seite abwenden, aber er wurde vom Unterfahrerschutz des Aufliegers umgeworfen und mitgeschleift. Dabei zog er sich schwere Prellungen und Stauchungen zu.



© Marco2811 / Fotolia

Entsorgungsbetrieb

Radlader überfährt Mitarbeiter

Ein erfahrener Mitarbeiter war auf dem Werksgelände eines Entsorgungsunternehmens unterwegs, um die Funktion einer Anlage zu überprüfen. Wie alle Beschäftigten des Betriebs trug er Warnkleidung. Als er ein Tor passieren wollte, setzte der dort arbeitende Radlader zurück. Der Radlader war mit Spiegeln innerhalb und außerhalb des Führerhauses ausgestattet und gab beim Rückwärtsfahren automatisch einen hohen Ton von sich, um Personen in der Umgebung zu warnen. Diese Sicherheitsvorkehrungen entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik (siehe aktuelle Norm DIN EN 474-1 „Erdbauemaschinen - Sicherheit - Teil 1: Allgemeine Anforderungen“, gültig seit 1. Februar 2010). Das Fahrzeug erfasste und überrollte den Versicherten, weil der Maschinenführer den Beschäftigten nicht erkennen konnte. Nach dem Unfall rüstete der Unternehmer den Radlader mit einem Kamera-Monitor-System zur Erweiterung des Sichtfeldes aus. Außerdem wurde an weiteren Geräten neue Sicherheitstechnik eingebaut, die den Maschinenführer bei der Rückwärtsfahrt vor der Annäherung an Personen und Fahrzeuge warnt.

© Clemens Bilan / dapd

Handlungshilfe zur Gefährdungsbeurteilung

Allgemeiner Sicherheits-Check aktualisiert

Ab sofort gibt es den allgemeinen „Sicherheits-Check“ (BGI 5161) der BG Verkehr für alle Branchen in aktualisierter Fassung. Die Handlungshilfe unterstützt Unternehmen bei der Ermittlung und Beurteilung der mit der Arbeit verbundenen Gefährdungen und Belastungen und bei der Dokumentation. Die Inhalte wurden überarbeitet und an die aktuelle Rechtslage angeglichen, die Gefährdungen und Schutzmaßnahmen präzisiert. Die Bewertung der Sicherheitsmängel und die praktische Umsetzung der

Schutzmaßnahmen werden dadurch erleichtert. Eine ausfüllbare und speicherbare PDF-Datei des Sicherheits-Checks wird in Kürze als kostenfreier Download im Kompendium Arbeitsschutz der BG Verkehr zu finden sein.

- + BGI 5161: Sicherheits-Check**
www.bg-verkehr.de/medienkatalog
 E-Mail: mediensversand@bg-verkehr.de
 Download im Internet: kompendium.bg-verkehr.de



Europaweiter Notruf 112

Anruf ist gebührenfrei

Die Notrufnummer 112 ist seit Kurzem in allen europäischen Ländern rund um die Uhr aus dem Fest- und Mobilfunknetz gebührenfrei erreichbar. Der Anrufende wird direkt mit dem zuständigen Notrufdienst, der örtlichen Polizei, der Feuerwehr oder einem Notarzt verbunden. Die Anrufe können durch die Mitarbeiter vor Ort in verschiedenen europäischen Sprachen angenommen werden. Einige EU-Mitgliedstaaten wie Deutschland, Dänemark, Finnland und Portugal nutzen die 112 auch als nationale Hauptnotrufnummer, in den anderen Ländern gelten weiterhin die nationalen Notrufnummern. Die Notrufnummer wird auch außerhalb der Europäischen Union, unter anderem in der Türkei, Schweiz und Kroatien verwendet.



© vectorscheffe / Fotolia

Neue Geschäftsführerin in Berlin

Karin Tanger ist die neue Leiterin der Bezirksverwaltung Berlin

Die 42-jährige Juristin Karin Tanger hat am 15.04.2013 die Leitung der Bezirksverwaltung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft in Berlin übernommen. Sie tritt die Nachfolge von Matthi-



Karin Tanger ist die neue Geschäftsführerin der Bezirksverwaltung Berlin der BG Verkehr.

as Lehmann an, der zweieinhalb Jahre als Geschäftsführer der Bezirksverwaltung Hannover die Leitung in Berlin zusätzlich zu seinen Aufgaben übernommen hatte.

„Ich freue mich sehr auf meine neue Tätigkeit und kehre damit ein wenig zu den Wurzeln meiner Ausbildung zurück“, erklärte Karin Tanger kurz nach dem Umzug in ihre neue Heimat. Die Juristin hat nicht nur eine Ausbildung als Sozialversicherungsfachangestellte vorzuweisen, sondern war auch zwei Jahre als Berufshelferin in der Betreuung Schwerstverletzter tätig. Mit diesen Kenntnissen bringe sie ideale Voraussetzungen für ihre neuen Aufgaben mit und setzte sich damit gegen viele Mitbewerber durch. Karin Tanger war zuletzt in Tübingen als Leiterin der Stabsabteilung der Unfallkasse Post und Telekom tätig.

BEKANNTMACHUNGEN

Bekanntmachung der ab 1. Januar 2013 geltenden Bruchteile des Durchschnittsjahreseinkommens der nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 SGB VII versicherten Ehegatten oder Lebenspartner, der ab 1. Januar 2013 geltenden Durchschnittsätze des Jahreseinkommens für die nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 SGB VII versicherten Küstenschiffer sowie der ab 1. Januar 2013 geltenden monatlichen Durchschnittsätze für Beköstigung in der Seefahrt gemäß § 92 Abs. 4 SGB VII und dervom 1. Januar 2013 an geltenden Durchschnittsheuern für Seeleute in der Kauffahrt (Abschnitt A, Abschnitt G und L der Beitragsübersicht der Kauffahrt)
 Der Ausschuss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zur Festsetzung der seemännischen Durchschnittsheuern in der

Kauffahrt hat in der Sitzung am 14. Dezember 2012 neue Durchschnittsheuern für Seeleute in der Kauffahrt (Abschnitt A, G und L der Beitragsübersicht) beschlossen.
 Die Festsetzungen treten am 1. Januar 2013 in Kraft.

Das Bundesversicherungsamt hat die Festsetzungen am 14.02.2013 genehmigt.
 III 3 – 69330.9 – 306/2013 (Kauffahrt)
 III 3 – 69330.9 – 310/2013 (Küstenschiffer)
 Hamburg, den 21.02.2013, Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

8. Maritime Konferenz

Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung wird fortgesetzt

Auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz in Kiel forderten die Wirtschaftsvertreter vor allem für die Offshore-Windenergie und den Ausbau des Nord-Ostseekanals verlässliche finanzielle und planerische Rahmenbedingungen. Während dazu wenig Konkretes vereinbart wurde, hat Bundeskanzlerin Merkel zentrale Forderungen des Verbands Deutsche Reeder (VDR) aufgegriffen und ihre Unterstützung zugesagt. „Wir begrüßen die eindeutige Zusage der Bundeskanzlerin, die Fördermittel des Bundes von knapp 60 Millionen Euro dauerhaft zu verstetigen“, bekräftigt Michael Behrendt, Präsident des VDR. Die deutschen Reeder stellen trotz der Krise in der

Schifffahrtsbranche 30 Millionen Euro jährlich bereit, um Ausbildungsplätze, Weiterbildung und den Berufseinstieg für Offiziere an Bord zu fördern. Somit tragen Bundesregierung und Reeder gemeinsam mit insgesamt 90 Millionen Euro jährlich dazu bei, das maritime Know-how am Standort Deutschland zu erhalten und auszubauen.

Seit Jahren fordern die Reeder, die Kosten für die deutsche Flagge zu reduzieren und die Administration zu vereinfachen. In diesem Zusammenhang wurde eine neue Internetseite aller beteiligten Behörden präsentiert, die von der Dienststelle Schiffsicherheit maßgeblich mitgestaltet wurde (siehe Seite 30).



DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Reaktionen

Noch leicht zornig, nach der Lektüre einiger Unfallberichte aus einer Woche: Da zieht jemand einen Anhänger auf leicht abschüssigem Gelände 20 Meter über den Betriebshofs zum Zugfahrzeug, um ihn dort anzukuppeln. Kurz vor Erreichen des Fangmauls schlägt die Deichsel zu einer Seite aus, der Beschäftigte wird zwischen Anhänger und Zugfahrzeug eingeklemmt und schwer verletzt. Ein anderer Beschäftigter arbeitet in der Nähe eines Transportbandes, bemerkt, dass sich ein Gegenstand zwischen zwei Laufrollen verkeilt hat und will den eben mal entfernen. Er greift danach und seine Hand wird erfasst und eingezogen. Ob er sie je wieder benutzen kann ist noch unsicher. Ein Dritter will die Heckklappe seines Muldenkippers besonders heftig zuschlagen, damit sich feststehendes Ladegut löst. Dazu muss er sich mit einer Hand am Rahmen abstützen und sie rechtzeitig vor dem Zuschlagen der Klappe wegziehen. Hat diesmal leider nicht geklappt. Jeder der drei Betroffenen hätte – wenige Sekunden vor dem Unfall angesprochen – wahrscheinlich noch mit fester Stimme behauptet, ohne Probleme rechtzeitig und sicher reagieren zu können. Genau, und einen Gurt brauchen wir auch nicht, wir halten uns am Lenkrad fest.

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention



Gut, dass es Ersthelfer gibt

In Notsituationen kommt es auf entschlossenes Handeln an

Unternehmer sind zur Ausbildung und Beschäftigung von Ersthelfern im Betrieb verpflichtet. Wer diese Aufgabe wahrnimmt, erhält eine Ausbildung in Erster Hilfe und regelmäßige Auffrischkurse. Wie wichtig es ist, Menschen in der Nähe zu haben, die wissen, wie man Erste Hilfe leistet, haben Ersthelfer schon oft bewiesen. Dass ihr Einsatz nicht nur im Betrieb lebensrettend sein kann, zeigten kürzlich drei Ersthelfer der BG Verkehr.

In München eilten Alexander Baar und Rüdiger Curth einer älteren Dame zu

Hilfe, die direkt vor der Bezirksverwaltung in München zusammengebrochen war. Sie begannen sofort mit der Herzdruckmassage und Mund-zu-Mund-Beatmung und retteten so der Passantin das Leben.

In Hamburg bewies Selim Kocamanoglu Geistesgegenwart. Während der Mittagspause wurde er Zeuge, wie eine völlig aufgelöste junge Mutter laut um Hilfe rief. Ihr Kind wand sich in Krämpfen. Bis zum Eintreffen des Arztes sorgte der Ersthelfer dafür, dass das Kind nicht erstickte und sich nicht ernsthaft verletzen konnte.

Die „Überfallschutzkamera“ nimmt kein Video auf, sondern Einzelbilder, die nach spätestens 48 Stunden gelöscht werden.



Traurige Bilanz: Etwa ein Drittel der Taxifahrer wurde schon einmal bei der Arbeit angegriffen. Der SicherheitsProfi präsentiert neue Daten und ein erfolgreiches Präventionsprojekt.



Schutz vor Überfällen

Es gibt verschiedene Alarmsysteme, mit denen Taxis ausgestattet sein müssen oder können:

- ▶ Der vorgeschriebene laute Alarm soll durch Blinken und Hupen bei einem Überfall die Aufmerksamkeit von Dritten auf das Taxi lenken und den Angreifer in die Flucht treiben.
- ▶ Ein stummer Alarm ist im Fahrzeug nicht zu bemerken – durch das Blinken des Taxi-Schildes und zusätzlicher Signalleuchten sollen vor allem andere Taxis auf die akute Notsituation aufmerksam werden und für Hilfe sorgen.
- ▶ Ein GPS-Alarm informiert die Taxi-Zentrale oder das Unternehmen über die Notlage und den genauen Standort des Fahrzeugs.

Nachteil: Alle diese Systeme werden erst betätigt, wenn sich der Fahrer tatsächlich schon in einer Notlage befindet und auf Hilfe von außen angewiesen ist. Es ist allerdings fraglich, ob ein Fahrer im Notfall den Alarm unbemerkt auslösen kann. Und auch dann dauert es unter Umständen noch sehr lange, bis Hilfe vor Ort ist.

Taxi-Ruf Bremen: Abschreckung durch Kamera

Im Taxigewerbe wird deswegen nach einer Lösung gesucht, die Täter wirksam abschreckt, weil für sie kein Zweifel daran besteht, dass sie erkannt werden. Dazu haben die BG Verkehr und der Taxi-

Ruf Bremen gemeinsam eine Überfallschutzkamera in 470 Bremer Taxen erprobt. Das Prinzip ist einfach, aber sehr wirksam: Auf dem Armaturenbrett wird eine kleine Kamera installiert, die in regelmäßigen Abständen den Innenraum des Fahrzeugs fotografiert. Es handelt sich also nicht um eine Videoüberwachung! Diese Bilder werden auf einem Speicher abgelegt, der an einer schwer erreichbaren Stelle im Fahrzeug fest eingebaut und versiegelt ist. Wenn nichts Besonderes passiert, werden diese Bilder nach 48 Stunden automatisch gelöscht.

Falls es zu einem Gewaltdelikt mit anschließender Strafanzeige kommt, sind autorisierte Personen des Taxi-Rufs ermächtigt, den Bildspeicher auszulesen und die Daten der Polizei zur Verfügung zu stellen. In der Praxis kommt das kaum vor. Die Überfallschutzkamera wird nicht vorrangig zur Aufklärung von Straftaten eingebaut, sondern sie wirkt in erster Linie abschreckend, wie die Erfahrung aus Bremen beweist. Genauso wichtig wie die Kamera sind daher die hinweisenden Aufkleber auf den Fahrzeugtüren, die beim Einsteigen auffallen sollen, und die Informationsblätter, die der Fahrer für interessierte Fahrgäste bereithält. Die Bremer Fahrgäste akzeptieren das System wegen seiner Transparenz und empfinden auch für sich selbst einen Gewinn an Sicherheit.



INFORMATION

Den Abschlussbericht zum Projekt Videoüberwachung beim Taxi-Ruf Bremen, den gemeinsamen Standpunkt von BZP und BG Verkehr zum Thema Datenschutz sowie Hinweise auf Medien und Seminare finden Sie auf den Internetseiten der BG Verkehr. www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-und-gesundheitsschutz/brancheninfos/taxi

Presseinformationen, Materialien und Links zum Thema Überfallschutz im Taxi stellt Ihnen auch der Bundesverband der Taxi- und Mietwagen auf seiner Homepage zur Verfügung. www.bzp.org

Sensibler Umgang mit dem Datenschutz

Der Datenschutz ist bei der „Überfallschutzkamera“ ein zentrales Thema. Wenn gespeichert wird, wer wann und wohin fährt, kann das einen Eingriff in die schutzbedürftigen Interessen des Fahrgastes darstellen. Darum haben sich die Datenschutzbeauftragten der Bundesländer mit dem Thema auseinandergesetzt und einen Beschluss zur Videoüberwachung in und an Taxis gefasst. Problematisch erscheint darin die Forderung, nur das Anfertigen von Standbildern der Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen zu gestatten, die Aufzeichnung einer Reihe von Bildern dagegen nur in Notfallsituationen zu erlauben (der betroffene Fahrer soll über einen Schalter eine Aufzeichnung auslösen). „In 75 Prozent aller Fälle erfolgen

NEU: STUDIE ZU AGGRESSION UND GEWALT IM TAXIGEWERBE

Verlässliche Daten zur Gewalterfahrung von Taxifahrern in Deutschland sind für die Entwicklung und Beurteilung neuer Präventionsmaßnahmen von hoher Bedeutung. Deswegen hat die BG Verkehr in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Berlin und der Universität Hamburg eine Befragung von 741 Taxifahrern aus unterschiedlichen deutschen Großstädten zum Thema „Gewalt am Arbeitsplatz“ durchgeführt. Die Ergebnisse sind leider alles andere als erfreulich: **57 Prozent der Taxifahrer waren bereits einem „Beinahe-Angriff“ ausgesetzt, 29 Prozent einem direkten körperlichen Angriff. 79 Prozent der Angriffe erfolgten nachts, fast immer von männlichen Tätern, die häufig unter dem Einfluss von Drogen oder Alkohol standen.**

Nur bei einem Drittel der Fälle wurde Raub als ein mögliches Motiv für den körperlichen Angriff angegeben. Erfreulich: Ausländerfeindliche Motive scheinen keinen besonderen Einfluss zu haben. Interessant: Taxifahrerinnen werden deutlich seltener angegriffen als ihre männlichen Kollegen. Bei etwa 30 Prozent der körperlichen Angriffe wurde eine Waffe benutzt, am häufigsten ein Messer. Insgesamt musste sich etwa ein Drittel der überfallenen Taxifahrer einer ärztlichen Behandlung unterziehen. Die durchschnittliche Arbeitsunfähigkeit beträgt 15 Tage.

Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass nur etwa 80 Prozent der meldepflichtigen Arbeitsunfälle (d.h. es liegt eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen vor) der BG Verkehr gemeldet werden. Dabei hinterlassen die Übergriffe nicht nur körperliche Spuren, auch die psychische Beanspruchung der Taxifahrer nimmt nach einem Überfall deutlich zu. In die Entwicklung neuer Präventionskonzepte müssen daher auch die verbalen „Beinahe-Angriffe“ einbezogen werden, da auch diese eine Belastung für die Fahrer darstellen. Niemand sollte sich scheuen, in so einer Situation professionelle Hilfe in Anspruch zu nehmen (siehe dazu Artikel auf Seite 10).

Für die BG Verkehr sind die Ergebnisse der Studie Anlass, über neue Möglichkeiten zur Prävention von Gewalt im Taxigewerbe nachzudenken. Neben den bereits bestehenden Präventionsansätzen (wie z.B. der Einsatz von Alarmsystemen, Kameraüberwachung im Taxi, Schulungen und Deeskalationstrainings für die Fahrer) soll zukünftig auch die Wirksamkeit unterschiedlicher Maßnahmen genauer untersucht werden.

Dr. Claus Backhaus

die Überfälle so überraschend, dass eine Reaktion des Fahrers nicht mehr möglich ist“, kommentiert Michael Müller, Präsident des Taxi- und Mietwagenverbands. Außerdem ist es kaum möglich, mit einer fest installierten Kamera verwertbare Standbilder aufzunehmen (im Testlauf waren 80 Prozent unbrauchbar). Daher befürworten BG Verkehr und BZP das Bremer Modell:

- ▶ Aufzeichnung von Standbildern alle 15 Sekunden,
- ▶ maximal 48 Stunden Speicherzeit,
- ▶ Zugriff nur durch Befugte nach polizeilicher Anzeige,
- ▶ nach einem Notruf kann das Bild direkt gesendet werden,
- ▶ die Fahrzeuge sind deutlich sichtbar gekennzeichnet,
- ▶ Tonaufnahmen sind ausgeschlossen.

(dp)



Die Seele braucht Zeit

Der Psychologe Klaus Dilcher erklärt, warum Symptome wie Erinnerungslücken und Vermeidungsverhalten nach einem traumatischen Ereignis normal sind und wann Betroffene professionelle Hilfe in Anspruch nehmen sollten.

Herr Dilcher, was ist eine Posttraumatische Belastungsstörung?

Darunter versteht man eine Reaktion auf ein erlebtes Ereignis mit außergewöhnlicher Bedrohung. Traumatische Erlebnisse beinhalten eine drohende oder tatsächliche Gefahr. Sie wird entweder selbst erlebt oder bezieht sich auf eine andere Person. Beim Erleben reagieren die Betroffenen mit intensiver Angst, Furcht oder Entsetzen. Beispiele für traumatische Ereignisse können Verkehrsunfälle, Arbeitsunfälle, Überfälle, sexuelle und körperliche Gewalt sein. Personen, die so etwas erleben, zeigen anschließend häufig Symptome wie ungewolltes, lebhaftes Wiedererleben, sie haben Probleme mit der Erinnerung an das Ereignis, zeigen Vermeidungsverhalten, Gefühlstaugheit oder sind übererregt. Das ist alles normal und ein Zeichen dafür, dass das Erlebte verarbeitet wird.

Bei manchen Personen kommt dieser Prozess aber zum Stillstand. Sie haben längerfristig Beschwerden, die stark belasten oder einschränken. Wenn diese Symptome mindestens einen Monat anhalten, spricht man von einer Posttraumatischen Belastungsstörung.

Wie erkennt man, dass ein Mensch darunter leidet?

Obwohl jeder Mensch auf seine individuelle Art und Weise auf ein traumatisches Ereignis reagiert, gibt es typische Beschwerden und Probleme, die häufig vorkommen. Dazu gehören:

1. ungewolltes, belastendes Wiedererleben
2. Vermeidung von Gefühlen, Gedanken, Gesprächen, Personen, Situationen, Orten, Körperempfindungen, welche an das Trauma erinnern oder Schwierigkeiten, sich an Einzelheiten des Traumas zu erinnern

3. Interesseverlust, Gefühlstaugheit und Entfremdung

4. Übererregung in Form von Schlafstörungen, Konzentrationsstörungen, gesteigerter Reizbarkeit und Ärger, übermäßige Wachsamkeit und übertriebene Schreckhaftigkeit.

Wenn eine Person nach einem Trauma längere Zeit stark unter diesen Beschwerden leidet und keine Besserung eintritt, besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass eine Posttraumatische Belastungsstörung vorliegt.

Betroffenen fällt das Sprechen über das Ereignis und ihre Beschwerden oft schwer. Deshalb können plötzliche und beobachtbare Veränderungen im Verhalten Hinweise darauf sein. Dazu gehören zum Beispiel erhöhte Schreckhaftigkeit, Vermeidungsverhalten, Sicherheitsmaßnahmen und Rückzugstendenzen. Es ist aber wichtig zu wissen, dass es neben der Posttraumatischen Belastungsstörung auch zu anderen Traumafolgen kommen kann wie zum Beispiel Depression, Phobien und Panikanfälle, Alkohol-, Drogen- und Medikamentenkonsum oder zwischenmenschliche Probleme.

Ist den Betroffenen das Problem selbst bewusst?

Ja und nein. Die Beschwerden werden von den Betroffenen als sehr belastend und häufig bewusst erlebt. Es kommt aber auch oft vor, dass die Symptome nicht bewusst mit dem traumatischen Ereignis in Verbindung gebracht werden. Das kann – auch unbewusst – mit Vermeidung oder Scham in Verbindung stehen. Es gibt aber auch Symptome, die den Betroffenen nicht unmittelbar bewusst sind. Das nennt man dissoziatives Erleben. In solchen Phasen sind die Betroffenen der Meinung, dass sie noch voll funktionsfähig sind.

Wer sie gut kennt, bemerkt aber, dass sie das belastende Ereignis sozusagen abgespalten haben und versuchen, sich eher mechanisch wie früher zu verhalten. So als wäre nichts geschehen.

Kann man auch lange nach einem schrecklichen Erlebnis noch eine Störung entwickeln?

Anzeichen für eine Posttraumatische Belastungsstörung treten meistens schon in den ersten Stunden oder Tagen nach dem Ereignis auf. Bei manchen Betroffenen beginnen sie aber auch erst nach einer zeitlichen Verzögerung von einigen Wochen, Monaten oder sogar Jahren. Aber das ist eher sehr selten und wird meist durch Situationen ausgelöst, die sehr stark an das Trauma erinnern.

Kann man sich gegen ein Trauma wappnen?

Die meisten Menschen erleben in den ersten Tagen und Wochen nach einem belastenden Ereignis Reaktionen wie ungewolltes Wiedererleben, Schreckhaftigkeit, Interesselosigkeit, Schlaf- und Konzentrationsprobleme. In den meisten Fällen erholen sie sich zunehmend und werden immer besser mit dem Erlebten fertig. Zur Unterstützung der Selbstheilungskräfte kann man aber einiges tun:

- ▶ sich bewusst machen, dass diese starken Reaktionen auf das extreme, bedrohliche Ereignis normal und verständlich sind
- ▶ gut für sich sorgen – dazu gehören auch Schlaf und Ernährung – und den Alltag schrittweise zurückerobern
- ▶ Unterstützung von anderen annehmen und einfordern
- ▶ mit einer vertrauten Person über das Trauma sprechen oder schreiben – und zwar in einem Umfang, der einem gut tut.

Bleibt der Erholungsprozess aus oder liegen auch nach drei bis vier Wochen noch Symptome vor, ist es allerdings sinnvoll, professionelle Hilfe in Form einer Psychotherapie in Anspruch zu nehmen.

Woran erkenne ich, dass ich etwas tun muss?

Wenn die Beschwerden innerhalb des ersten Monats sehr stark beeinträchtigen – so dass zum Beispiel Arbeitsunfähigkeit besteht – und nicht schwächer werden, sollte eine psychotherapeutische Behandlung durchgeführt werden. Dabei gilt: Je früher sie beginnt, umso besser sind die Heilungschancen. Die BG Verkehr vermittelt in solchen Fällen zum Beispiel zügig eine Behandlung.

Nehmen wir an, ein Kollege hat eine Belastungsstörung, will aber partout nicht darüber reden. Was dann? Was kann ich tun, wenn sich der Betroffene ablehnend verhält?

Man kann natürlich niemanden zum Reden zwingen. Und tatsächlich fällt es Betroffenen aufgrund der Beschwerden oft schwer, darüber zu sprechen. Zunächst ist es deshalb wichtig, Unterstützung und Mitgefühl deutlich zu machen und die Bereitschaft zum Zuhören zu signalisieren. Wenn der- oder diejenige sich in der Lage fühlt, über die Erfahrungen zu sprechen, können Sie einfach aufmerksam zuhören. Fragen Sie, womit Sie unterstützen können. Ebenso sollte ein „Stopp“ akzeptiert werden. Ein mehrfaches wohlwollendes Nachfragen in den ersten Wochen ist aber gut, das wird von Betroffenen im Nachhinein bestätigt. (uk)



Klaus Dilcher (49) ist leitender Psychologe und psychologischer Psychotherapeut an der Klinik am Waldschlößchen in Dresden, einer Fachklinik für Psychosomatische Medizin und Zentrum für Psychotherapie. Sein Fachgebiet ist die Behandlung von Menschen mit Traumatisierungen nach Arbeitsunfällen.

TRAUMA-LOTSEN DER BG VERKEHR: KOMPETENTE INFOS UND RASCHE HILFE

Für Arbeitgeber und Vorgesetzte ist es wichtig, sich mit der Frage zu befassen, was im Ernstfall zu tun ist, um schnell und richtig zu handeln. Zögern Sie deshalb nicht, frühzeitig telefonisch Kontakt mit der BG Verkehr aufzunehmen. Besonders geschulte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Unfallabteilungen der Bezirksver-

waltungen geben gern auch telefonisch Auskunft über geeignete Therapeuten und Behandlungsmöglichkeiten. Wenden Sie sich bei Bedarf direkt an die Trauma-Lotsen in der zuständigen Bezirksverwaltung. Oder senden Sie eine Unfallanzeige – per Fax, per Brief oder online über das Extranet *BGdirekt*.

Ort/Ansprechpartner	Telefon	E-Mail	Ort/Ansprechpartner	Telefon	E-Mail
Berlin			Hannover		
Sybille Windhausen	030 25997-161	sybille.windhausen@bg-verkehr.de	Frank Erbse	0511 3995-76	frank.erbse@bg-verkehr.de
Anna-Lena Westphal	030 25997-166	anna-lena.westphal@bg-verkehr.de	Thomas Kraatz	0511 3995-721	thomas.kraatz@bg-verkehr.de
Dresden			Sebastian Nath	0511 3995-728	Sebastian.Nath@bg-verkehr.de
Claudia Hora	351 4236-718	claudia.hora@bg-verkehr.de	Astrid Vogel	0511 3995-719	astrid.vogel@bg-verkehr.de
Annette Wasewitz	0351 4236-820	annette.wasewitz@bg-verkehr.de	Wiesbaden		
Hamburg			Ralf Anandel	0611 9413-206	ralf.andel@bg-verkehr.de
Cathleen Liebig	040 325220-2621	cathleen.liebig@bg-verkehr.de	Steffen Traupel	0611 9413-259	steffen.traupel@bg-verkehr.de
Reinhold Bronsch	040 325220-2638	reinhold.bronsch@bg-verkehr.de	Wuppertal		
München			Marion Götzte	0202 3895-271	marion.goetze@bg-verkehr.de
Cornelia Brenninger	089 62302-133	cornelia.brenninger@bg-verkehr.de	Ellen Teichmann	0202 3895-238	ellen.teichmann@bg-verkehr.de
Doris Ulbrich	089 62302-134	doris.ulbrich@bg-verkehr.de	Andreas Küllmar	0202 3895-274	andreas.kuellmar@bg-verkehr.de



Abb. 1:
Hecklader-
Schüttung



Abb. 2:
Kammleiste mit
Klappenschalter
und Anschlag

Mitreißende Schüttungen

Bei der Abfallsammlung mit Müllfahrzeugen werden oft Hecklader genutzt, da sie eine große Bandbreite von Behältertypen aufnehmen können. Doch der Hecklader bringt nicht nur effektive Funktionalität mit sich, sondern er kann auch tückisch sein – und zwar für den Müllwerker.

Mit der Hecklader-Schüttung (siehe Abb. 1) können bei einer Abfallsammelfahrt zwei- bzw. vierrädrige Abfallbehälter mit einem Volumen von 60 Liter bis zu 1,1 m³ entleert werden. Die Behälter werden an der zweiteiligen Schüttung mit den sogenannten Hubwagen aufgenommen, wobei die 1,1 m³-Behälter über die Gelenkarme in den Aufbau entleert und zur heckseitigen Öffnung des Fahrzeugaufbaus gehoben werden. Je nach Bauart hängen die Müllwerker die Behälter also in die Kammleisten oder die aufgeklappten Gelenkarme der Hubwagen ein. Ist an der Kammleiste noch ein Klappenschalter angeordnet (siehe gelber Pfeil in Abb. 2), wird nach dem Einhängen eines zweirädrigen Behälters die Hubbewegung automatisch angesteuert. Die 1,1 m³-Behälter müssen die Müllwerker mit beiden Hubwagen aufnehmen, wobei deren Bewegung mittels Verriegelung synchron erfolgt. Um grundsätzlich das Einhängen von Abfallbehältern zu erleichtern, befinden sich bei beiden Hubwagen an den Außenkanten der Kammleisten senkrechte Anschläge (siehe roter Pfeil in Abb. 2). Und genau diese Anschläge können zu einer erheblichen Gefahr für den Müllwerker werden, wie das folgende Unfallbeispiel zeigt.

Behälteranschlag am Hubwagen erfasst Müllwerker

Bei einer Abfallsammelfahrt mit dem Müllfahrzeug war der hydraulische Antrieb der Hecklader-Schüttung auf Automatikbetrieb ge-

schaltet. Ein zuvor entleerter zweirädriger 120-Liter-Müllbehälter wurde mit dem Hubwagen wieder auf dem Boden abgesetzt. Anschließend wollte der Müllwerker Klaus Maihn* den Behälter von der Kammleiste aushängen und fasste mit der linken Hand an den Behältergriff. Nachdem der Behälterkragen sich bereits außerhalb der Kammleiste befand, sah Maihn, dass an der Verriegelungsleiste der Schüttung ein Abfallrest hing. Reflexartig streckte er seine rechte Hand zur Leiste aus, um den Rest zu entfernen. Dabei schob er unbeabsichtigt mit seinem Körper den Behälter erneut gegen den Klappenschalter der Kammleiste (siehe Abb. 3). Die Folge: Der Schalter wurde betätigt und die Bewegung des Hubwagens aktiviert. So konnte sich der Anschlag an der Außenkante der Kammleiste unter den Bund der Warnjacke von Klaus Maihn schieben (siehe Abb. 4).

Jetzt ging alles ganz schnell: Klaus Maihn schaffte es nicht mehr, den Not-Halt-Taster rechtzeitig zu betätigen und der Hubwagen erfasste ihn mit dem Anschlag. Danach wurde sein Körper an der Innenfläche der rechten seitlichen Abschrankung der Schüttung entlanggerissen. Der Müllwerker erlitt schwere Prellungen und war längere Zeit arbeitsunfähig.

Thomas Künzer

* Name von der Redaktion geändert



Abb. 3: Der Müllwerker hatte den Oberkörper leicht nach vorne geneigt, als sich der Unfall ereignete.

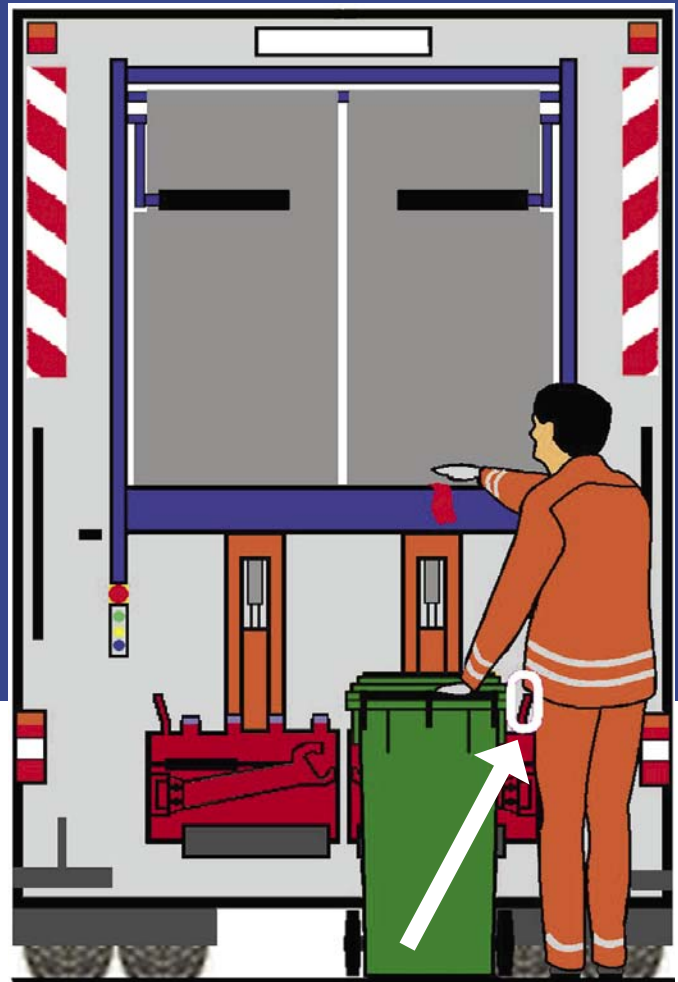


Abb. 4: An dieser Stelle schob sich der Anschlag unter den Jackenbund.

CHECKLISTE FÜR MEHR SICHERHEIT

Viele Unfälle an der Schüttung ließen sich vermeiden, wenn sich die Verantwortlichen in den Entsorgungsbetrieben an die folgenden Grundsätze hielten.

Gefährdungsbeurteilung

Beim Hecklader muss der Unternehmer berücksichtigen, dass für den Müllwerker die Gefahr besteht, von der Schüttung mitgerissen zu werden. Das Risiko ist besonders hoch, wenn die Müllbehälter mit der Schüttung im Automatikbetrieb entleert werden.

Bereitstellung von Warn- bzw. Schutzkleidung

Die Kleidung muss vom Betrieb jeweils so ausgewählt werden, dass sie den Müllwerkern individuell passt. Insbesondere muss darauf geachtet werden, dass die geschlossene Warnjacke eng am Körper anliegt.

Benutzung von Schüttungen

Die Müllwerker müssen klare Anweisungen dazu erhalten, sich bei Arbeiten an der Schüttung außerhalb des Gefahrenbereichs aufzuhalten. (Das bedeutet in unserem Beispiel außerhalb des taktilen Abweisers, siehe roter Pfeil in Abb. 5.) Außerdem dürfen die Müllwerker während des Betriebs auf keinen Fall in die Schüttung greifen.

Prüfung und Instandhaltung von Schüttungen

Die Schüttung darf nur gereinigt werden, wenn zuvor der Antrieb des Müllfahrzeugs stillgesetzt und gegen Wiedereinschalten gesichert wurde. Die Funktion des Not-Halt-Tasters ist arbeitstäglich zu überprüfen.



So ist es richtig: Der Müllwerker bleibt außerhalb des Gefahrenbereichs.



Dieter Habighorst koordiniert bei der Nagel-Group den Einsatz der Sifas und Betriebsärzte in ganz Europa. Seine fundierten Kenntnisse und die Vernetzung aller Beteiligten halfen bei der Umsetzung der DGUV Vorschrift 2 in die Praxis.

Neu austariert

Die DGUV Vorschrift 2 ist seit über zwei Jahren in Kraft. Trotz anfänglicher Skepsis ist der Übergang von der Betreuung nach den bisherigen Vorgaben zu den neuen Anforderungen inzwischen größtenteils vollzogen, auch bei der Nagel-Group. Der SicherheitsProfi sprach dazu mit Dieter Habighorst, dem Leiter Arbeitssicherheit.

Die Nagel-Group ist einer der größten Lebensmittel- und Tiefkühllogistiker mit über 90 Standorten in Europa. Neben dem Transport werden an vielen Stellen auch vor- und nachgelagerte Dienstleistungen wie der Umschlag und die Logistik in Eigenregie durchgeführt. Für die leitende Fachkraft für Arbeitssicherheit eine Herausforderung, denn die Aufgaben sind vielfältig und abwechslungsreich. Dieter Habighorst koordiniert von Versmold, dem Standort der Zentralverwaltung, den Einsatz der Sifas und Betriebsärzte in den Niederlassungen in ganz Europa. Dabei handelt es sich zum Teil um Kollegen aus dem eigenen Haus, aber auch um externe Sifas sowie um Vertragsärzte, die für die betriebsärztliche Betreuung verpflichtet wurden. Habighorst setzt auf einheitliche Standards in der gesamten Unternehmensgruppe und führt dazu regelmäßige Audits in den Niederlassungen durch.

Damit entspricht Habighorst ganz dem modernen Leitbild eines Arbeitsschutzmanagers, was ihm allerdings ein Schmunzeln entlockt. Er lässt sich lieber als Sicherheitsorganisator oder -koordinator bezeichnen, der mit verschiedenen Stellen zusammenarbeitet. So hält er

Kontakt zur QM-Abteilung, den Sifas der Niederlassungen – und war bei der Umsetzung der DGUV Vorschrift 2 maßgeblich beteiligt.

Aufteilung vorgenommen

Vor Einführung der neuen Vorschrift gab es klare, aber unflexible Zeitenvorgaben, jeweils für die Sifa und den Betriebsarzt. Das konnte man leicht errechnen. Mit Einführung der DGUV Vorschrift 2 kamen die Stichworte Grundbetreuung und betriebspezifische Betreuung, das heißt Orientierung am Bedarf statt starrer Vorgaben. Hat Dieter Habighorst dies eher als Chance oder als Belastung erlebt?

Wer ihm zuhört, erkennt die positive Grundstimmung, mit der er an die Umsetzung herangegangen ist. Bei der ersten Durchsicht waren der Begriff des WZ-Codes und die Einordnung in die entsprechende Betreuungsgruppe gewöhnungsbedürftig. Die Unterscheidung von Grundbetreuung und betriebspezifischer Betreuung war mit einem Lernprozess verbunden, der aber mit einer erhöhten Transparenz einherging. „Natürlich braucht man etwas Zeit, um sich in die Vorgaben einzuarbeiten. Dabei war das Gespräch mit den



Fachleuten der BG Verkehr eine große Unterstützung. Wir haben uns den Tätigkeitskatalog nach DGUV Vorschrift 2 angesehen und die Bereiche identifiziert, die für uns von Bedeutung sind. Daraus ist dann nach und nach ein Vorschlag entstanden, wie der Bedarf für die betriebsspezifische Betreuung aussieht und wie er sich auf die Sicherheitsfachkraft und den Betriebsarzt aufteilt“, erklärte Habighorst im Gespräch „wobei man berücksichtigen musste, dass durch die Grundbetreuung natürlich schon vieles abgedeckt ist.“

Mit diesem Vorschlag trat er an die Niederlassungsleiter bzw. Standortverantwortlichen heran und besprach mit ihnen, wie die betriebsspezifische Betreuung aussehen könnte und welche Schwerpunkte festgelegt werden sollten. „Starre Vorgaben gab es dabei nicht, denn die Strukturen in den einzelnen Niederlassungen sind unterschiedlich. Bei der Identifizierung der Tätigkeitsschwerpunkte für die betriebsspezifische Betreuung haben wir uns zum Beispiel gefragt: Wie groß ist der Anteil der Verwaltung? Wird das Lager in Eigenregie betrieben? Wie ist der Schwerpunkt beim Fuhrpark? Das alles musste bei der Festlegung der betriebsspezifischen Betreuung berücksichtigt werden.“

Erfahrungen aus der Vergangenheit

„Ein Vorteil war, dass wir auf die Erfahrungen aus der Vergangenheit aufbauen konnten und ja auch die Möglichkeit zur jährlichen Anpassung haben“, betont Habighorst. „Wir kannten ja das bisherige Aufgabenspektrum der Sifas und konnten daher den Bedarf ganz gut einschätzen.“

Einbezogen waren auch die Betriebsärzte an den jeweiligen Standorten. Die Herausforderung hierbei war, dass es sich dabei teilweise um unterschiedliche Dienstleister handelt und mit jedem individuelle Absprachen hinsichtlich der Vertragsgestaltung zu

treffen waren. Gleichzeitig sollte das Ziel einheitlicher Standards nicht aus den Augen verloren werden.

Mit am Tisch war auch die Arbeitnehmervertretung. Besonders der Gesamtbetriebsrat der Nagel-Group nimmt seine Verantwortung im Arbeitsschutz und seine Mitwirkungspflichten und -rechte ernst, fordert ein und kümmert sich. Der Austausch war also von beiden Seiten erwünscht. Für die örtlichen Betriebsräte hat es eine Schulung gegeben, damit diese ihr Hintergrundwissen verbessern und ihre Verantwortung besser wahrnehmen konnten. Der so entstandene Dialog wirkt sich positiv aus. Die Unterschrift des Betriebsrates unter die Festlegungen ist daher nicht nur eine Formsache. Die Beteiligung ist damit aber nicht am Ende. Zwei Mitglieder des Betriebsrates nehmen auch regelmäßig an den Sitzungen des Ausschuss für Arbeitsschutz teil.

Mehr Transparenz und Austausch

In der größeren Transparenz des Vorgehens und dem Austausch sieht Habighorst auch einen der größten Vorteile der neuen Vorgaben. Die DGUV Vorschrift 2 sieht nicht einsame Entscheidungen der Spezialisten oder der Unternehmensleitungen vor, sondern der „Dialog mit allen Beteiligten wird angeregt“ und bei der Nagel-Group auch gefördert, indem zum Beispiel regelmäßige Meetings der Sifas zur Abstimmung angeboten werden.

Also alles eitel Sonnenschein? Nicht ganz. Bei der Frage, wie die Herausforderungen zum Beispiel der Demografieentwicklung oder der psychischen Belastungen angepackt werden, verweist Dieter Habighorst auf seine Ausbildung und die seiner Kollegen. „Wir kommen aus dem Bereich der Technik, nicht der Psychologie“, entsprechend lägen auch die Interessens- und Wissensschwerpunkte. Und auch viele Betriebsärzte sehen ihren Beratungsschwerpunkt eher bei den klassischen Themen wie Ergonomie.

Wie kann man das lösen? Dieter Habighorst setzt dabei auf die BG und erhofft sich von ihr Unterstützung. „Wir gehen solche Themen schon an, zum Beispiel, indem wir Gesundheitstage organisieren oder uns Gedanken machen, wie man Schichtsysteme so gestalten kann, dass sie für die Beschäftigten auch im höheren Alter erträglich sind. Aber bei der Erarbeitung von Konzepten für die sogenannten weichen Faktoren gibt es noch ein weites Betätigungsfeld.“

Und noch eine weitere Herausforderung hören wir beim Gespräch heraus, nämlich die nach genügend Arbeitsmedizinern, die für die Themen der Zukunft passgenau ausgebildet sind. Hier könnte es in Zukunft eng werden, da zunehmend Arbeitsmediziner gebraucht werden und diese zumindest im ländlichen Bereich nicht immer in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Aber gerade bei der Erarbeitung von ganzheitlichen Gesundheitskonzepten kommt den Betriebsärzten eine wichtige Rolle zu.


Zum Ende des Gesprächs können wir ein positives Fazit ziehen. Wer sich mit den Erfahrungen der Vergangenheit auf den Weg zur Umsetzung macht und das Gespräch mit allen Beteiligten und der BG Verkehr sucht, ist auf einem guten Weg, die DGUV Vorschrift 2 mit ihrem Potenzial umzusetzen und als Chance für eine Verbesserung zu nutzen. Bei der Nagel-Group hat man schon ein gutes Stück des Weges geschafft.

(rb)

„Die DGUV Vorschrift 2 sieht nicht einsame Entscheidungen der Spezialisten vor, sondern fördert den Dialog.“

A large offshore wind turbine stands in the middle of a vast, dark blue ocean. The sky is a clear, bright blue with scattered white clouds. In the distance, several other wind turbines are visible on the horizon. The water's surface is textured with small waves, and sunlight reflects off the right side, creating a shimmering effect. The overall scene is one of a clean, renewable energy source in a natural setting.

Baustellen in Wasser und Wind



Außer Sichtweite der beliebten Urlaubsküsten und in sicherem Abstand zu den Schifffahrtsrouten entstehen in der deutschen Nord- und Ostsee gewaltige Offshore-Windparks. Hier soll in Zukunft ein erheblicher Teil des deutschen Bedarfs an „sauberer“ Elektrizität erzeugt werden. Die Arbeit auf diesen außergewöhnlichen Baustellen verlangt nach ganz neuen Sicherheitskonzepten.

An Bord der THOR gehe ich im niederländischen Eemshaven. Das von Hochtief betriebene Errichterschiff war in den letzten zwei Jahren für den Offshore-Pionier Bard im Einsatz. Auf der Brücke überrascht mich ein alter Bekannter: Kapitän Christopher Schmitt, den ich 2009 bei einer Reportage auf der Eisenbahnfähre MECKLENBURG VORPOMMERN kennengelernt hatte. Seit 2010 ist er in der deutschen Offshore-Industrie tätig. Auf einem Rundgang über die ungewöhnliche Hubplattform THOR erklärt er mir voller Begeisterung die Arbeit auf der Baustelle Bard Offshore 1: „Bard setzt bei der Errichtung auf eine Dreiteilung der Arbeit“, sagt der Kapitän. „Zuerst montieren wir Fundamentpfeiler und Stützkreuz, dann Turm und Gondel und zuletzt den Rotorstern. Damit halten wir das maximale Gewicht der einzelnen Komponenten unter 500 Tonnen, so viel heben die Bord-Kräne. Außerdem können wir flexibel auf das Wetter reagieren, denn ab Windstärke 4 bis 5 kann auf der Baustelle nicht mehr montiert werden.“

Offshore ist nicht gleich Offshore

Aller Anfang ist schwer – das galt auch in Norwegen und Großbritannien, als in den 1970er Jahren die intensive Öl- und Gasförderung begann. Es hat dort mehrere Jahre mit vielen Rückschlägen gedauert, bis die heute geltenden hohen Sicherheitsstandards

Die THOR wird aufgebockt, damit der 500-Tonnen-Kran zum Einsatz kommen kann.



etabliert waren. Einige Erfahrungen aus der Gas- und Ölförderung konnte man für die Windparks auf hoher See übernehmen. So zum Beispiel die Standards für die Personentransporte mit dem Helikopter. Kapitän Christopher Schmitt hat auf Schulungen im schottischen Aberdeen, aber vor allem auf den Baustellen selbst, reiche Erfahrungen sammeln können: „Auch im Bereich Oil and Gas werden Fahrzeuge eingesetzt, die mit der THOR vergleichbar sind. Der

Verkehrslitzentrale auf hoher See

Von der Brücke der THOR aus koordiniert die Schiffsführung das Zusammenspiel zwischen Versetzfahrzeug, Plattform und Schleppverband. Gleichzeitig erhält der Hubschrauber über Funk die Einweisung bei Start und Landung an Bord.



Kapitän Christopher Schmitt trägt die Verantwortung für die Sicherheit der 49 Menschen an Bord der THOR.



Die Männer bleiben außerhalb des Gefahrenbereichs, während die schweren Lasten bewegt werden.

Unterschied ist jedoch, dass das komplizierte Jack-Up Manöver, also das hydraulische Hochfahren auf die Stahlbeine, dort nur sehr selten erfolgt. Wir müssen dieses Manöver bei jedem Aufenthalt im Hafen und für jede Installation aufs Neue fahren.“ In seiner Crew hat er daher zwei Mann als Jack-Up Spezialisten. Sie bedienen die gewaltige Hydraulik und bewegen die gesamte Plattform mit bis zu 5.000 Tonnen Gewicht.

Warten-Wetter-Warten

Windparks werden so weit draußen auf See errichtet, weil dort am meisten Wind vorhanden ist. Aber dieser Vorteil bereitet den Errichtern auch etliche Schwierigkeiten, denn die sehr großen Bauteile dürfen nur bis zu einer genau festgelegten Windstärke und Wellenhöhe bewegt und montiert werden. Auf jeder Fahrt ist deswegen ein externer Marine Warranty Surveyor (MWS) des Germa-



Beim Übersetzen vom Schiff auf die Plattform ist der Überlebensanzug Pflicht.



Absturz-
sicherung
an einer Leiter im
Turm der Anlage.



Abseilübung im
Rahmen eines
Sicherheitstrai-
nings im Turm einer
Anlage.

© Matthias Ibele

Viele Menschen an Land verstehen nicht, dass wir wirklich auf hoher See, bei 40 Metern Wassertiefe, arbeiten.

nischen Lloyd dabei, um unter anderem die Einhaltung der Wetterauflagen zu koordinieren. Kapitän und Nautiker studieren laufend sehr genau die eingehenden Wetterberichte und meteorologischen Messdaten. „Wir messen die Windgeschwindigkeit auch auf Höhe der Kranspitze“, erläutert Kapitän Schmitt, „denn dort kann der Wind wesentlich stärker sein als im Bereich der Brücke. Zusammen mit dem MWS entscheiden wir, ob gearbeitet werden kann oder nicht. Bei extremen Wetterlagen – wir haben schon 16 Meter hohe Wellen gemessen – wettern wir in Eemshaven ab.“ Die Einsatzzeiten reduzieren sich deswegen ganz erheblich, auf deutlich weniger Arbeitstage als die meisten Fachleute noch vor zwei Jahren geschätzt hatten. Warten auf gutes Wetter ist ein wesentlicher Bestandteil der Offshore-Arbeit geworden.

Zwei Welten wachsen zusammen

Die routinierten Seeleute arbeiten sehr eng mit Kollegen zusammen, die aus einer völlig anderen Arbeitswelt kommen. Darunter sind zum Beispiel Ingenieure, Monteure und Vertreter einer ganz besonderen Zunft: die Kletterer. Die Arbeit in den montierten Anlagen ist im Prinzip identisch mit der Arbeit an Land – den Unterschied machen das Übersetzen auf die Baustelle und die spezifischen Gefahren der See. Wer auf einer Offshore-Baustelle tätig wird, muss vorher die grundlegenden Sicherheitstrainings absolvieren. Dort lernen die „Landarbeiter“ zum Beispiel das Übersetzen, den Umgang mit den Rettungsmitteln und der besonderen Persönlichen Schutzausrüstung sowie Überlebensmaßnahmen nach einem Hubschrauberabsturz. An Bord werden regelmäßig in-



Das Helicopter Underwater Escape Training ist Pflicht für jeden, der auf Offshore-Anlagen arbeitet. Hier wird der Ausstieg aus dem Hubschrauber im Übungsbecken von Falck Nutec in Bremerhaven trainiert.

Die Fundamentpfeiler (Piles) werden vom Errichterschiff WINDLIFT 1 zentimetergenau gerammt. Jede fertige Einheit wiegt gute 2.000 Tonnen, steht in 40 Metern Tiefe auf dem Grund des Festlandssockels und ragt gute 80 Meter aus dem Meer. Die von Hochtief gecharterte THOR kommt nach Eemshaven, um jeweils zwei komplette Türme (vier Segmente), zwei Generatorgondeln (je 300 Tonnen) und zwei E-Units an Bord zu nehmen. Durchschnittlich 18 Stunden benötigt die Plattform bis zur 69 Seemeilen entfernten Baustelle. Als letztes werden die in Eemshaven montierten Rotorsterne mit den Generatorgondeln verbunden. Der komplette Rotor hat dann einen Gesamtdurchmesser von 122 Metern und wiegt 155 Tonnen.



tensive Briefings und Übungen durchgeführt. Kapitän Schmitt zeigt mir seinen – neben der Brücke – wichtigsten Arbeitsplatz: den Konferenztisch. Hier werden im Gespräch gemeinsam die Grundlagen für eine reibungslose und sichere Arbeit gelegt. Oft mehrmals täglich. „Mit den Kollegen von Bard waren wir ein super eingespieltes Team. Jede neue Charter, jeder neue Mitarbeiter ist eine neue Herausforderung an das Sicherheitsmanagement an Bord. Und die Arbeit der Schiffsführung geht oft weit über die THOR hinaus. Auf der Baustelle koordinieren wir über Funk das Zusammenspiel der verschiedenen Fahrzeuge: Schlepper, Taucherschiffe, Versorger, Kabelleger und Hubschrauber.“

An der Optimierung der Sicherheitsstandards auf den deutschen Offshore-Baustellen ist übrigens auch die BG Verkehr beteiligt, lesen Sie dazu den Bericht auf Seite 22.

Leben und Arbeiten auf See

Die meisten Errichterschiffe und Hubinseln, so auch die THOR, ähneln eher einer Plattform als einem Schiff. Das Spezialschiff ist also keine Schönheit, aber dafür ein Baustellenfahrzeug der Superlative. Mit seinen 82 Meter langen Beinen kann es auf Baustellen mit einer Wassertiefe von bis zu 50 Metern eingesetzt werden. Auf dem gigantischen Arbeitsdeck mit seinen 1.850 Quadratmetern könnte man problemlos ein Offshore-Fußballturnier durchführen. Der mächtige Kran hebt Lasten bis zu 500 Tonnen und wird nur von ausgesprochenen Schwerlastprofis geführt.

Die THOR ist aber nicht nur Arbeitsplatz, sondern auch befristeter Wohnsitz: Bis zu 18 Mann Besatzung und 32 Offshore-Kollegen sind hier rund um die Uhr untergebracht. Jeder ist 14 Tage an Bord und 14 Tage zu Hause. „Das ist eine im Vergleich zu den meisten Jobs an Land oder in der Seefahrt sehr attraktive Arbeitszeitregelung“, unterstreicht der Bordelektriker Andreas Standfuß. Wenn der Transport nicht mit der THOR erfolgt, fliegen die Männer mit dem Helikopter hin und zurück nach Wilhelmshaven, denn die THOR besitzt ein eigenes Helideck.

INFO

Der erste deutsche Offshore Windpark „alpha ventus“ liefert seit Ende 2009 Strom und wurde im April 2010 offiziell in Betrieb genommen. Bard Offshore 1 ist der erste kommerzielle Windpark Deutschlands und liegt 100 Kilometer nordwestlich der Insel Borkum. Ende dieses Jahres sollen hier 80 Anlagen mit einer Nennleistung von 400 Megawatt installiert sein. Das entspricht dem Strombedarf von 400.000 Haushalten. Erste Anlagen befinden sich bereits am Netz. Jede der Bard-Anlagen wird in etwa 40 Meter Wassertiefe installiert und misst 80 Meter über der Wasseroberfläche. Zur Zeit befinden sich neben BARD Offshore 1, Borkum West II, Global Tech I, Borkum Riffgat, Meerwind und Nordsee Ost in Bau. Am 8. Februar dieses Jahres wurde mit den Bauarbeiten für Dan Tysk begonnen.

Die Unterbringung und die Versorgung an Bord sind hervorragend, das wissen alle zu schätzen. Und wie steht es mit der Seekrankheit? „Sobald wir aufgebockt sind, schaukelt es nicht mehr. Aber Sie wissen ja: Auch wir Seeleute sind nicht vor der Seekrankheit gefeit“, ergänzt Kapitän Christopher Schmitt und verweist mit einem Lachen auf das Beispiel des berühmten Admirals Nelson.

Bard Offshore 1 wird bis Ende 2013 mit 80 Anlagen und 400 Megawatt komplett ans Netz gehen. Kapitän Christopher Schmitt und seine Männer sind in den kommenden Monaten auf einer anderen Offshore-Baustelle unterwegs. Rund 25 Prozent des Stroms kommt in Deutschland inzwischen aus erneuerbaren Energien und es wird laufend mehr. Das haben wir unter anderem den Männern von Bard und Hochtief zu verdanken, die auf den wohl extremsten Baustellen Deutschlands beschäftigt sind.

Text: Kirk Williams,

Fotos: Bard Gruppe S. 16/17, 18 19, 21; Kirk Williams S.18, 19, 20; Hochtief S. 20

Kompetenz und Konzentration minimieren das Risiko beim Übersetzen.



Arbeitssicherheit in Windenergieanlagen



ZAHLEN UND FAKTEN

Unfälle nach Unfallart

Als häufigste Unfallart (62 Prozent) wurden mechanisch verursachte Unfälle festgestellt. Solche Unfälle treten zum Beispiel auf beim

- ▶ Benutzen von Luken oder Klappen
- ▶ Benutzen von Schraubenschlüsseln
- ▶ Steigen im Turm
- ▶ Abisolieren von Kabeln mit einem Messer

Als weitere häufige Unfallart (26 Prozent) sind Unfälle durch Stolpern, Rutschen und Stürzen (SRS) zu nennen.

Unfälle im Zusammenhang mit Elektrizität (4 Prozent) und Absturzunfälle (2 Prozent) bedürfen wegen der meist schweren Unfallfolgen besonderer Aufmerksamkeit.

Die Unfälle wurden auf der Datenbasis von Mitgliedsbetrieben der Berufsgenossenschaften BG ETEM, BGHW und BGHM ausgewertet. Dabei wurden 1.210 Einzelunfälle über einen Zeitraum von 2,5 Jahren erfasst.

Die Anzahl der Baustellen für Windenergieanlagen auf hoher See wird sich in den nächsten Jahren vervielfachen. Soll die Unfallquote stabil niedrig bleiben, darf es bei den Sicherheitsstandards keine Kompromisse geben.

Zum Thema „Arbeitsicherheit in Windenergieanlagen“ fand Mitte März eine Fachtagung der Berufsgenossenschaften BG ETEM und BG Verkehr statt. Die BG Verkehr ist für die Schiffe zuständig, die vor Ort als Wohn- und Bauplattform dienen, sofern sie unter deutscher Flagge fahren (das sind relativ wenige), außerdem für die Versetzerschiffe. Bisher ist es beim Übersteigen auf die Anlagen zu keinem gravierenden Unfall gekommen.

In den Vorträgen und regen Diskussionen der zahlreichen Teilnehmer wurde deutlich, dass die Arbeit auf Offshore-Windenergieanlagen trotz des spektakulären Arbeitsortes nicht gefährlicher ist als auf anderen Baustellen. Voraussetzungen dafür sind die angemessene Qualifikation der Mitarbeiter und genau definierte Arbeitsverfahren. Sie reduzieren das Risiko, das aus menschlichem Fehlverhalten entsteht. Die quantitative Auswertung der Unfälle auf Windenergieanlagen gestaltet sich schwierig, da es keine zen-

INFORMATION

Am Berufsgenossenschaftlichen Unfallkrankenhaus Hamburg wurde ein Forschungsprojekt zum Thema **Rettenkette Offshore Wind (ROW)** eingerichtet. Ausführliche Informationen dazu finden Sie hier: www.buk-hamburg.de/557-0-Forschungsprojekt-Rettenkette-Offshore-Wind.html

trale Erfassung gibt. Zu zahlreich sind die beteiligten Gewerke und Unternehmen mit Mitarbeitern aus ganz Europa. Die Analyse des Unfallgeschehens ergab aber eindeutig, dass wie in anderen Branchen auch der Mensch der größte Risikofaktor ist: Die meisten Unfälle entstehen aus Unachtsamkeit oder Leichtsinn. Dazu gehören leider auch bisher drei tödliche Unfälle auf deutschen Windenergieanlagen – zwei Taucher und ein Montagearbeiter kamen seit 2010 ums Leben.

Thema Rettenkette

Wie kann man die Erstversorgung von Schwerverletzten gewährleisten, ohne dass wertvolle Zeit verloren geht? Die Teilnehmer waren sich einig: Wichtig ist bei Notfällen einerseits die schnelle und sichere Verfügbarkeit von externer Hilfe – auch bei schlechtem Wetter –, andererseits die optimale Erstversorgung, bis Arzt und Transportmittel zur Verfügung stehen. Auf der Tagung wurde deswegen die Ausbildung der Ersthelfer ausführlich diskutiert: Was kann, soll und darf ein medizinischer Laie leisten? Unterstützung bietet im Notfall auf jeden Fall die moderne Telemedizin. Wo immer möglich sollte allerdings ein Notarzt per Hubschrauber auf die Anlage gebracht werden. Für größere Anlagen könnten in Zukunft Assistenzschiffe mit medizinischem Personal eingesetzt werden.

Martin Küppers



Seearbeitsübereinkommen

Der Bundesrat hat Ende März 2013 das Seearbeitsgesetz verabschiedet. Das voraussichtlich ab dem 1. August 2013 geltende Seearbeitsgesetz und die auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen setzen alle Anforderungen aus dem internationalen Seearbeitsübereinkommen in nationales Recht um. Das bisher geltende Seemannsgesetz aus dem Jahr 1957 tritt damit außer Kraft.

Neu geregelt werden

- ▶ die Inhalte des Heuervertrages,
- ▶ regelmäßige Heuerzahlungen,
- ▶ bezahlter jährlicher Mindesturlaub,
- ▶ Arbeits- und Ruhezeiten,
- ▶ Unterkunft und Verpflegung,
- ▶ Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie
- ▶ die medizinische Betreuung an Bord von Handelsschiffen.

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr war an der Übertragung des internationalen Übereinkommens in deutsches Recht maßgeblich beteiligt und wird auch für die Überprüfungen vor Ort mit zuständig sein. Reedereien, die Beratung zur Umsetzung des Übereinkommens auf Schiffen unter deutscher Flagge benötigen, wenden sich bitte direkt an die Dienststelle Schiffssicherheit.

INFORMATION

Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwierte 1

20457 Hamburg

Telefon: 040 361 37-0

Fax: 040 361 37-214

E-Mail: mlc@bg-verkehr.de

www.dienststelle-schiffssicherheit.de/mlc

Der aktuelle Stand des Entwurfs des Seearbeitsgesetzes sowie der Text des Seearbeitsübereinkommens sind unter folgendem Link abrufbar:

www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/mlc

Weitere Informationen zum Seearbeitsübereinkommen und zu den Beitrittsdaten der einzelnen Staaten finden Sie hier:

www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang-en/index.htm

Die Bekanntmachung zur Genehmigung der Durchschnittsheuern finden Sie auf Seite 6.

Die moderne Technik in der Tankschiffahrt, das umsichtige und verantwortungsvolle Handeln der Beteiligten und das hohe, durch Vorschriften bestimmte Sicherheitsniveau in der Tankschiffahrt tragen dazu bei, dass von schweren Unfällen selten berichtet werden muss. Dennoch: Bei einem Brand, einer Explosion oder einem sonstigen Zwischenfall ungeschützt an Bord zu sein und sich nicht in Sicherheit bringen zu können – eine Horrorvorstellung!

Verlassen des Schiffes in Notfällen

Mit dem derzeit gültigen Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) besteht für die am Umschlag Beteiligten die Verpflichtung, dass im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes geeignete Mittel vorhanden sind, um das Schiff auch in Notfällen verlassen zu können. In diesem Zusammenhang wird das an Bord



Bei jedem Beladungszustand und bei jedem Wasserstand ist eine gute Landverbindung wichtig.

Gefahrgutumschlag in der Binnenschiffahrt

Fluchtmöglichkeiten an Landanlagen

vorhandene Beiboot als Fluchtmittel gemäß Prüfliste ADN akzeptiert. Aus Sicht der BG Verkehr ist ein Beiboot für eine Evakuierung der Schiffsbesatzung im Notfall allerdings ungeeignet.

Bei der Beantwortung der Frage, wie Fluchtwege beschaffen sein müssen, sind ausführliche Betrachtungen im Sinne der Gefährdungsbeurteilung nach dem Arbeitsschutzgesetz durchzuführen. Hierbei sind auf den jeweiligen Einzelfall bezogen unter anderem folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- ▶ Bieten die Fluchtwege einen ausreichenden Schutz gegen sämtliche auftretenden Gefahren, die vom Gefahrgut ausgehen können, wie z. B. eine brennende Wasseroberfläche, giftige Gase, austretende Säuren?
- ▶ Sind die Fluchtwege in allen Beladungszuständen der Schiffe und bei allen zu erwartenden Gewässer- und Witterungsbedingungen sicher erreichbar?

- ▶ Sind die Fluchtwege so ausgeführt, dass auch verletzte Personen schnell aus dem Gefahrenbereich geborgen werden und in einen sicheren Bereich gelangen können?

Bei konsequenter Betrachtung dieser Aspekte im Einzelfall, kann ein Beiboot nicht als geeignetes Fluchtmittel gelten, um den zweiten Fluchtweg zum schnellen Verlassen des Schiffes sicherzustellen. Dies haben auch die schweren Unfälle der Vergangenheit gezeigt.

Boote für Eigenrettung ungeeignet

Aus Sicht der BG Verkehr müssen daher geeignete Fluchtmöglichkeiten an den Landanlagen vorgesehen werden. Je nach Art und Lage der Landanlage können diese verschieden ausgeführt sein. Bei bestehenden Anlagen sind zusätzlich die vorhandenen Gegebenheiten zu berücksichtigen.

Im Notfall sicher

Rettungsmittel in der Fahrgastschiffahrt

Flieger oder Schottelnachen – keine Frage, ein Binnenschiff hatte ein Beiboot an Bord. Der Umgang damit gehörte von jeher zur guten Schiffmannschaft und ist auch heute noch Lehrstoff in den Schifferschulen.

Das Beiboot war Landverbindung, Einkaufskorb, Arbeitsplattform und nicht zuletzt Rettungsmittel im Notfall. In den letzten Jahrzehnten verlor das Beiboot allerdings an Bedeutung. Verbesserte Landverbindungen, Kai-Liegeplätze oder Veränderungen im Bordbetrieb waren die Ursache. Speziell die Fahrgastschiffahrt mit fest ein-

gerichteten Liegeplätzen und anderen Arbeitsstrukturen stellte den Einsatz in Frage. Zudem ist durch die Reduzierung der Besatzung auf ein Mindestmaß von zwei Personen in der Nautik außer zur Eigenrettung im Notfall kein sicherer Bootsbetrieb mehr möglich.

Hilfestellung sicherstellen

Vor diesem Hintergrund hat die Fahrgastschiffahrt mehrere Anläufe unternommen, kleinere Schiffe von der Beibootpflicht zu befreien. Mit der neuen BinSchUO bzw.

RheinSchUO hat der Gesetzgeber nun einheitliche Vorgaben gesetzt, auf welchen Schiffstypen dies möglich ist. Allerdings muss auch weiterhin die Möglichkeit zur Hilfeleistung gegeben sein.

Neben technischen Maßnahmen, die eine entsprechend gute Manövrierfähigkeit sicherstellen, wird eine Einrichtung auf beiden Seiten des Fahrzeuges gefordert, die es ermöglicht, im Wasser befindliche Personen zu sichern und zu retten. Das Verkehrsrecht spricht hier von Plattformen auf Niveau der Wasserlinie.

Da das Aussehen und die baulichen Anforderungen dieser Einrichtungen jedoch nicht definiert werden, sind in den



Fluchtwege von Vor- und Hinterschiff in einen sicheren Bereich müssen gegeben sein.

Bei der Umsetzung von geeigneten Fluchtwegen ist besonders wichtig, dass:

- ▶ die Nutzbarkeit der Fluchtwege bei allen zu erwartenden Schiffsabmessungen gegeben ist,
- ▶ die Fluchtwege gut erkennbar und ausgeleuchtet sind und
- ▶ der schnelle Zugang zum Schiff durch Rettungskräfte mit Ausrüstung von der Landseite gewährleistet ist.

Die BG Verkehr setzt sich durch ihre Mitarbeit in den zuständigen Gremien dafür ein, dass Fluchtwege so beschaffen sein müssen, dass sie die an Bord der Schiffe befindlichen Personen im Notfall gegen die im jeweiligen Einzelfall auftretenden Gefahren beim Verlassen des Schiffes schützen.

Darüber hinaus stehen die Experten des Referates Binnenschifffahrt der BG Verkehr bei Neubau und bei Umgestaltung von Landanlagen beratend zur Verfügung. Sollten Sie, liebe Fahrenden, von Neu- oder Umbaumaßnahmen in Tankerschiffshäfen Kenntnis erlangen, dann informieren Sie uns gerne.

Holger Bessel und Dr. Friedrich Füngelings



Der sichere Umgang mit dem Beiboot wird bereits in der Schiffferschule gelernt.

vergangenen Jahren diverse Konstruktionen vorgestellt worden, die zwar von großem Erfindergeist zeugen, jedoch nicht

unbedingt sicher sind. Hierzu zählen modifizierte Außenbordsleitern, ausklappbare Plattformen oder ausschwenkbare Bühnen. Da die geforderten Plattformen beidseitig eingesetzt werden müssen, sind sie meist abnehmbar, werden über Poller gehängt oder an Anschlagpunkten eingeklinkt. Im Betrieb sind sie meist irgendwo im Schiff verstaut.

Leistungsnachweis wichtig

Bei einer Attest-Untersuchung genügt es, ein derartiges Produkt vorzustellen, um eine Befreiung vom Beiboot zu erreichen. Die BG Verkehr empfiehlt dagegen, einen konkreten Leistungsnachweis, z. B. mit einem

Dummy, durchzuführen. So kann festgestellt werden, wie der Einsatz in der Praxis aussieht und wie sicher die Konstruktion tatsächlich ist. Denn um Retter und zu Rettende nicht zu gefährden, muss die Plattform im Ernstfall halten, was sie verspricht!

Voraussetzung hierfür ist eine sichere Anbringung oder Ausbringung des Rettungsgerätes, eine gut ausgebildete sowie geübte Besatzung, die mit dem Gerät vertraut ist und auch ausreichend mit dem Schiffsführer kommuniziert. Wichtig ist es auch, sofort einen Notruf an die Hilfsorganisationen und die Wasserschutz-Polizei abzugeben und um Assistenz zu bitten.

Rolf Popp und Michael Hein

MELDUNGEN

Brückenwarnsystem-Studie beauftragt

Das Wasserstraßenneubauamt Aschaffenburg hat im Dezember vergangenen Jahres eine Machbarkeitsstudie für Brückenwarnsysteme an die in-innovative-navigation GmbH in Auftrag gegeben. Sie soll zeigen, wie technische Mess- und Warnsysteme Brückenanfahrungen vermeiden können.

Insbesondere die gefährdeten Fußgänger- und Rohrbrücken sowie Wehrstege sind baulich nur schwer zu sichern. Und selbst wenn – die Gefahren für Besatzung und Schiff bleiben durch Baumaßnahmen bestehen. Aus diesem Grund soll ein Warnsystem für den Schiffsführer geschaffen werden.

Unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten sollen sowohl schiffsseitige als auch landseitige Systeme sowie kombinierte Anlagen untersucht werden. Erste Ergebnisse sollen Mitte des Jahres vorliegen.

+ Weitere Informationen: www.innovative-navigation.de

Frühjahrssitzung des Präventionsfachausschusses Binnenschifffahrt

Der Präventionsfachausschuss Binnenschifffahrt traf sich am 13. März in Duisburg zu seiner Frühjahrssitzung 2013.

Zu Beginn wurde der Vorsitzende auf Arbeitgeberseite gewählt, da diese Stelle vakant war. Die Wahl fiel einstimmig auf Bernd Grundke, der sich jetzt im jährlichen Wechsel mit Gerhard Schröders auf Arbeitnehmerseite den Vorsitz teilt.

Bei den Sachthemen nahm die Erarbeitung von Informationsmaterialien für den Schiffsführer beim Transport besonderer Ladungen breiten Raum ein. Wir werden in einer der nächsten Ausgaben hierüber informieren.

Auf der Sitzung wurde zudem über die Sicherheitsbedenken bei der Nutzung von Beibooten als zweiter Fluchtweg beim Umschlag von Gefahrgütern beraten (siehe nebenstehenden Artikel).



Beitrag für 2012 festgelegt

Der Vorstand der BG Verkehr hat auf seiner Sitzung am 12. April den Beitragsfuß für Mitgliedsunternehmen im Bereich Fahrzeughaltungen auf 3,40 festgelegt. Das bedeutet eine Beitragssteigerung um drei Prozent.

Angesichts der eher pessimistischen wirtschaftlichen Prognosen für das laufende Jahr fiel den Mitgliedern des Vorstandes die Entscheidung, den Beitrag für 2012 anzuheben, nicht leicht. Ausschlaggebend für diese Entscheidung waren höhere oder nicht kalkulierbare Ausgaben – unter anderem aufgrund von Beitragsausfällen und der Erhöhung von Beitragsnachlässen, höhere Rentenleistungen an Versicherte, Mindereinnahmen bei Vermögensanlagen sowie einer Tarifierhöhung im öffentlichen Dienst. Für einen Anstieg der Ausgaben sorgte auch die Entscheidung des Dachverbandes, die Zahlungstermine für Dienstleistungen an den Anfang des Jahres vorzulegen, so dass sie einmalig doppelt zu leisten waren. Der Beitragsfuß wurde aufgrund dieser Entwicklungen auf 3,40 festgelegt. Für den Vorschuss für 2013 werden 105 Prozent des Umlagebeitrages 2012 erhoben.

Umlageverfahren

Die Beiträge zur Berufsgenossenschaft werden im Umlageverfahren der nachträglichen Bedarfsdeckung, also im Nachhinein, erhoben. Der sich ergebende Finanzbedarf wird auf alle Beitragspflichtigen verteilt. Für eine gerechte Verteilung dieses Finanzbedarfs sorgen die Entgelte (Lohnsummen und Versicherungssummen), die Gefahrklassen der einzelnen Gefahrtarifstellen und der Beitragsfuß.

Der Beitragsfuß der BG Verkehr wird nach einer festen Formel jedes Jahr neu ermittelt und vom Vorstand festgelegt. Die Formel lautet:

$$\frac{\text{Umlageforderung (= Finanzbedarf)} \times 1.000}{\text{Entgelte} \times \text{Gefahrklassen (= Beitragseinheiten)}} = \text{Beitragsfuß}$$

VERGLEICH DER UMLAGE 2012 MIT DEM VORJAHR

	2012	2011	Änderung in %
Anzahl Unternehmen ¹	195.442	196.237	- 0,4
Gesamtentgelt ²	28,8 Mrd. €	28,0 Mrd. €	+ 3,0
Umlageforderung ³	573,1 Mio. €	543,3 Mio. €	+ 5,5
Beitragfuß ³	3,40	3,30	+ 3,0
Umlageforderung Lastenausgleich/-verteilung ⁴	39,9 Mio. €	38,5 Mio. €	+ 3,6
Beitragsfuß Lastenausgleich/-verteilung ⁴	2,10	2,10	--
Freibetrag Lastenausgleich/-verteilung ⁴	189.000 €	184.000 €	+ 2,7

1) jeweils am 31.12. des Jahres

2) umfasst Lohn- und Versicherungssummen

3) einschl. Lastenverteilung nach Neurenten

4) einschl. Lastenverteilung nach Entgelten

Beitragsnachlässe und Zuschläge

Unternehmen, die erfolgreiche Präventionsarbeit leisten und der BG Verkehr bereits mindestens drei volle Jahre angehören, können ihren Beitrag noch vermindern. Die BG Verkehr gewährt bei Unfallfreiheit einen Nachlass von fünf Prozent des Beitrages zur Arbeitnehmersversicherung. Unternehmen, die mit Unfällen belastet sind,

Am 15. Mai 2013 wird die erste Rate aus dem Umlagebescheid 2012 fällig. Dies gilt auch für die Gesamtforderung zur Zusatzversicherung und zur freiwilligen Versicherung.

erhalten einen reduzierten Nachlass bzw. werden Zuschläge auf den Beitrag auferlegt. Bei den Unternehmer-, Zusatz- und Freiwilligen Versicherungen beträgt der Nachlass 25 Prozent, vorausgesetzt, die Versicherten gehören der BG Verkehr mindestens drei volle Jahre an und es liegt keine Unfallbelastung vor.

Lastenausgleich/-verteilung

Seit vielen Jahren wird zwischen den einzelnen Berufsgenossenschaften ein Finanzausgleich durchgeführt, um von Strukturänderungen besonders betroffene Branchen zu entlasten. Seit dem Umlagejahr 2008 wird der bisherige Finanzausgleich unter den gewerblichen Berufsgenossenschaften schrittweise auf eine neue Lastenverteilung umgestellt. Die gesetzlichen Regelungen dazu sind im Unfallversicherungsmodernisierungsgesetz (UVMG) festgelegt.

Der Beitragsfuß für den Lastenausgleich einschließlich der Lastenverteilung nach Entgelten wurde vom Vorstand für 2012 auf 2,10 festgesetzt. Er hat sich damit gegenüber dem Vorjahr nicht geändert. Um insbesondere kleinere Unternehmen bei dieser Beitragsumlage zu entlasten, wird für jeden Unternehmer ein Lohnsummenfreibetrag von 189.000 € berücksichtigt. Weitere Informationen zum Finanzausgleich und zur neuen Lastenverteilung finden Sie auf der Homepage der BG Verkehr in der Rubrik Mitgliedschaft.

Zahlungstermine

Beiträge und Beitragsvorschüsse für die gesetzliche Unfallversicherung werden am 15. des Monats fällig, der dem Monat der Bekanntgabe des Beitragsbescheides folgt. Um den Beitragspflichtigen die Zahlungen zu erleichtern, gewährt die BG Verkehr bei Vor-

schüssen über 307 € sechs Ratentermine im Zweimonatsabstand für die Begleichung des Vorschusses 2013. Voraussetzung für diese ratenweise Zahlung des Vorschusses ist, dass die Zahlungstermine und -beträge genau eingehalten werden. Andernfalls wird die ausstehende Gesamtforderung sofort fällig.

Beitragspflichtigen, die nicht termingerecht zahlen, werden Säumniszuschläge auferlegt. Die BG Verkehr hat hier keinen Ermessungsspielraum. Für Beiträge und Vorschüsse, die nicht bis zum Ablauf des Fälligkeitstermins gezahlt worden sind, wird für jeden angefangenen Monat der Säumnis ein Säumniszuschlag von ein Prozent des rückständigen, auf volle 50 Euro nach unten gerundeten Betrages berechnet. Das sind unnötige Kosten, die leicht vermieden werden können.

Viele Unternehmer nutzen den Beitragseinzugsservice der BG Verkehr. Wenn Sie dem Beitragseinzugsverfahren zustimmen, zieht die BG Verkehr die Beiträge immer exakt zum jeweiligen Fälligkeitstag ein. So können Zahlungen gar nicht erst vergessen werden.

Vorläufige Zahlungspflicht

Für die Entschädigung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten stehen der BG Verkehr ausschließlich die Beiträge und Vorschüsse der beitragspflichtigen Unternehmen und Versicherten zur Verfügung. Um jederzeit Zahlungsfähigkeit sicherzustellen, schreibt der Gesetzgeber daher vor, dass auch im Falle eines Widerspruchs die im Bescheid festgesetzten Beiträge und Vorschüsse in Frist und Höhe eingehalten werden müssen. Bitte kürzen Sie auch keine Zahlungen bzw. Ratenzahlungen. Durch die automatisierte Zahlungsüberwachung führt Zahlungsverzug zur Mahnung und ggf. zu weiteren Einziehungsmaßnahmen. Dies ist nicht nur ärgerlich für Sie, sondern führt auch zu unnötigen Verwaltungskosten.

Mitgliederabteilung

INFORMATION

Telefonische Anfragen beantworten wir Ihnen gern. Die jeweiligen Kontaktdaten finden Sie auf dem Beitragsbescheid. Bitte haben Sie aber etwas Geduld. Unsere Telefone sind nach Versand der Beitragsbescheide einige Tage sehr stark frequentiert.

Unsere E-Mail-Adresse: mitglieder@bg-verkehr.de
 Weitere Infos finden Sie auch im Internet:
www.bg-verkehr.de/mitgliedschaft

Mehr als 6.500 Busunternehmen sind bei der BG Verkehr versichert. Eines davon ist die Erich Quecke KG. Sie bietet Katalog- und Individualreisen an und führt Auftragslinienverkehr für vier Verkehrsgesellschaften durch. Seit 2011 ist der Geschäftsführer Jörg Quecke Mitglied in der Vertreterversammlung der BG Verkehr.



Wir organisieren Traumreisen

Herr Quecke, kennen Sie sich aus in Europa?

Ja, ganz gut. Ich habe im Unternehmen meines Vaters als Reisebusfahrer angefangen. Sechs Jahre war ich jeden Sommer mit dem Bus unterwegs. Da habe ich viel gesehen, viele Menschen kennengelernt und viel erlebt.

Und was ist Ihr Traumziel?

Wenn ich wählen könnte – Norwegen oder Irland. Oder Deutschland. Da gibt es auch wunderschöne Ziele.

Bei Quecke Reisen gibt es Linienverkehre und Reisedienste. Welcher Geschäftsbereich macht Ihnen mehr Freude?

Rund 70 Prozent machen bei uns die Linienverkehre aus. Aber ehrlich, der Reiseverkehr bringt mehr Spaß. Das ist zwar hektisch und mit Arbeitsaufwand verbunden, aber es passiert immer wieder was

Neues. Wir machen nicht nur Katalogfahrten, sondern auch Arrangementverkehr – ganz individuelle Buchungen mit Hotel, Schifffahrt, Theater oder was sonst gewünscht wird. Wir bekommen Anfragen, da organisieren wir, wenn es sein muss, komplett alles innerhalb von drei Tagen.

Was zeichnet einen guten Reisebusfahrer aus?

Das sind Allrounder, die wirklich viel leisten müssen. Sie sind Hotelmanager, Kinderbetreuer und Reiseleiter. Wenn unsere Fahrer hier in Schwerte losfahren, wer-

den sie alle 10 Minuten gefragt: Welche Burg, welches Schloss, welche Kirche ist das? Auch vor Ort müssen sich die Fahrer auskennen. Fremdsprachenkenntnisse sind gut. Außerdem brauchen sie – wie man hier im Ruhrpott sagt – ein dickes Fell. Und sie müssen improvisieren können, wenn vor Ort mal was schiefgeht.

Und Urlaub gibt es für die Urlaubsfahrer im Winter?

Ja, meistens ist das so. Aber sie bringen auch Skipendler in die Skigebiete und fahren im Schulbusverkehr mit.

Wie organisiert man Sicherheitsschulungen, wenn die Mitarbeiter immer unterwegs sind?

Das muss leider meistens am Sonntag laufen. Und meistens im Winter.

Und was sagt der Chef zum Thema Sicherheit und Gesundheit?

Das Einhalten der Lenk- und Ruhezeiten ist natürlich ganz wichtig. Das wird von uns sehr ernst genommen. Und Bewegung schadet nicht. Ich fahre selbst viel Fahrrad und zwei unserer Fahrer haben auch immer ein Fahrrad dabei. Aber manche legen während der Pause am liebsten die Beine hoch. Das muss man akzeptieren.

Was sagen Sie zur Freigabe der Fernbus-Linienverkehre?

Ich bin froh, dass das Verbot gefallen ist.

Sie sind seit 2011 in der Vertreterversammlung der BG Verkehr. Wie war Ihr erster Eindruck.

Ich war positiv überrascht. Wie viele andere auch habe ich auf die BG geschimpft. Jetzt, wo ich hinter die Kulissen schaue, stelle ich fest, dass das System gut ist – gerade auch mit der Selbstverwaltung. Inzwischen arbeite ich auch im Präventions- und im Finanzausschuss mit. Das ist sinnvoll, aber zeitlich stoße ich damit an meine Grenzen.

ZUR PERSON

Der 51-Jährige Jörg Quecke stieg als ältester Sohn nach der Ausbildung zum Industriekaufmann in das Busunternehmen seines Vaters ein. 1995 übernahm er die Leitung der Firma, die heute 60 Mitarbeiter hat. Seine Frau arbeitet wie alle Quecke-Frauen in dem Familienunternehmen mit. Jörg Quecke engagiert sich außerdem beim Lions Club und ist im Vorstand des Verbandes Nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen e.V. aktiv.



© Fotolia

Kurz und bündig

Auf den Unterweisungskarten der BG Verkehr wird ein Thema knapp und praxisorientiert dargestellt. Jetzt sind zwei neue Karten herausgekommen: „Gefahrbereich von Erdbaumaschinen“ und „Aushub und Sicherung von Gräben“.

Angefahren, überrollt, gestreift oder eingequetscht: Auf Baustellen gibt es immer wieder schwere Unfälle, weil sich Personen unbemerkt im Gefahrbereich von Erdbaumaschinen aufhalten. Ebenfalls unfallträchtig ist die Arbeit an nicht abgebochten oder unverbauten Leitungsgräben und Baugruben. Hier besteht vor allem das Risiko, verschüttet und lebensgefährlich verletzt zu werden. Jeder verantwortungsbewusste Unternehmer hält sich deswegen an seine Pflicht, die Beschäftigten regelmäßig daran zu erinnern, wo Gefahren bestehen und wie man sich vor Ihnen schützt.

Unterweisen leicht gemacht

Für eine kurze betriebliche Unterweisung eignen sich die Karten der BG Verkehr sehr gut. Sie stellen auf zwei Seiten übersichtlich dar, welche Maßnahmen hel-

fen, Arbeitsunfälle zu vermeiden. Kurze Texte und anschauliche Zeichnungen bringen das Wesentliche auf den Punkt und helfen, das Gelernte im Gedächtnis zu verankern. Die Materialien stehen im elektronischen Medienkatalog der BG Verkehr zur Verfügung – schau Sie doch mal rein! (dp)



INFORMATION

Die Unterweisungskarten sind für Mitgliedsunternehmen kostenlos und können über das Internet bestellt werden.
www.bg-verkehr.de/medienkatalog
 E-Mail: medienversand@bg-verkehr.de

SicherheitsProfi

SicherheitsProfi
Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

3 | 2013

Kostenlose Ausgaben des SicherheitsProfi bestellen Sie per Fax: 040 3980-1040 oder per E-Mail: medienversand@bg-verkehr.de

REPORTAGE

Bereitschaft in Wasser und Wind



NEU IM NETZ

Deutsche Flagge

Ein Internetangebot für Reeder und Seeleute

Auf dieser Homepage finden Reeder und Seeleute alle wichtigen Informationen rund um die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge. Denn für Ausbildung, Sicherheitszeugnisse, Seediensstauglichkeitsuntersuchung, Sozialversicherung usw. sind in Deutschland unterschiedliche Behörden und Institutionen zuständig. Erstmalig präsentiert die deutsche Flaggenstaatsverwaltung alle wichtigen Informationen auf einer gemeinsamen Homepage. Sie wurde anlässlich der 8. Maritimen Konferenz Mitte April freigeschaltet.



Die praktischen Vorteile fallen sofort ins Auge, etwa der umfangreiche Downloadbereich, ein Zeugniswegweiser, die Übersicht über die Ansprechpartner oder Fragen und Antworten zu allen Sachgebieten. An der Realisierung der Homepage war die Dienststelle Schiffsicherheit der BG Verkehr maßgeblich beteiligt.

www.deutsche-flagge.de

DIE ZAHL

rd. **150**

Fersenbeinbrüche registriert die BG Verkehr jährlich allein im Bereich Güterkraftverkehr. Rund die Hälfte dieser Unfälle führt zu Rentenleistungen.

„Fünf Fragen an



Reiner Kahlau,
Recycling Center
Zauchwitz

Gibt es ein Fahrzeug oder ein Fortbewegungsmittel, zu dem Sie eine besondere Beziehung haben?

Ich bin immer wieder begeistert von unseren Abrollkippfahrzeugen – aber auch ganz generell vom technischen Fortschritt der letzten zehn Jahre, da hat sich in unserer Branche sehr viel getan.

Welche Erfindung im Transportbereich bewundern Sie?

Da fallen mir als Erstes die Einführung von Fahrerassistenzsystemen und die akustischen Warnsignale beim Rückwärtsfahren von Flurförderzeugen und Erdbaumaschinen ein. Beide finde ich sehr sinnvoll, weil sie helfen, Unfälle zu vermeiden.

Hat ein Arbeitsunfall Sie besonders erschüttert?

Ja, einer meiner Mitarbeiter geriet bei Reinigungsarbeiten plötzlich mit dem linken Arm in das Transportband einer Papiersortieranlage. Das war das erste Mal, dass ein Hubschrauber auf meinem Betriebsgelände gelandet ist. Der Arm konnte glücklicherweise gerettet werden.

Reiner Kahlau (58) ist Geschäftsführer und Inhaber der Recycling Center Zauchwitz GmbH. Arbeits- und Gesundheitsschutz sind für ihn Chefsache, darum nimmt er regelmäßig an Seminaren teil (siehe Programm ab Seite 33).

Wie achten Sie bei der Arbeit auf Ihre Sicherheit und Gesundheit?

Ich versuche, alle Regeln des Arbeits- und Gesundheitsschutzes auf meine tägliche Arbeit zu übertragen. Wir sind ein zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb, allein daraus ergeben sich viele Anforderungen an die Organisation des Arbeitsschutzes. Außerdem besuchen meine Mitarbeiter und ich regelmäßig die Seminare der BG Verkehr, um neue Anregungen zu bekommen.

Und was mögen Sie an Ihrer Arbeit besonders gern?

Der tägliche Umgang mit Mitarbeitern und Kunden und das Reagieren auf neue Anforderungen und Situationen machen mir Spaß!

Ihr nächster SicherheitsProfi: 14.6.2013

DENK AN MICH. DEIN RÜCKEN
Neues zur Kampagne

REPORTAGE
Zwischen Raffinerie und Tankstelle



Testen Sie Ihr Wissen

Es gibt diverse Bezeichnungen und Abkürzungen, um die Sicherheit von Produkten zu kennzeichnen. Wissen Sie genau, was damit gemeint ist? Die Lösung finden Sie unten rechts.



1. Was bedeutet die CE-Kennzeichnung an einem Produkt?

- A Das CE Kennzeichen ist ein amtliches Prüfzeichen, das die technische Sicherheit des Produkts bescheinigt.
- B Der Hersteller erklärt damit, dass das Produkt allen einschlägigen Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen entspricht.
- C Das Zeichen steht für „Central Europe“ und dient im Welthandel als Herkunfts- und Qualitätsnachweis.

2. Das GS-Zeichen steht für „Geprüfte Sicherheit“. Es wird verliehen durch ...

- A ... eine dafür zugelassene Prüf- und Zertifizierungsstelle.
- B ... die jeweils zuständige Berufsgenossenschaft.
- C ... die Verbraucherschutzzentralen der Länder.

3. Wer kann eine EG-Baumusterprüfung durchführen?

- A Jede zugelassene Prüf- und Zertifizierungsstelle.
- B Jede Klassifikationsgesellschaft.
- C Eine für das Produkt benannte Stelle.

Informationen zu den Seminaren der BG Verkehr

Das Seminarprogramm der BG Verkehr umfasst die Termine für die Seminar-saison 2013/2014. An den Seminaren können alle Unternehmer und Beschäftigten aus Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr teilnehmen. Bitte wählen Sie aus den Seminaren Ihrer Region. Die Anmeldung können Sie direkt über das Internet sowie per Brief, Fax oder E-Mail an die für Sie zuständige Regionalabteilung Prävention senden. Haben Sie Fragen dazu? Dann rufen Sie gern an.

Bundesweite Seminare stehen allen Interessierten aus Mitgliedsunternehmen offen, die Anmeldung erfolgt ebenfalls bei der für Ihren Betrieb zuständigen Regionalabteilung. Für Seminare der Luftfahrt sowie der See- und Binnenschifffahrt gibt es zentrale Ansprechpartner für Anmeldungen und Rückfragen.

Auswahl der Seminare

Bitte achten Sie bei der Auswahl eines Seminars darauf, ob die Inhalte Ihren Wünschen

entsprechen. Sie finden die Beschreibungen im Internet und in der Informationsbroschüre „Seminare der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft“, die Ende April erscheinen wird. Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr erhalten drei Exemplare kostenlos. Sie können die Broschüre im Internet unter www.bg-verkehr.de/medienkatalog bestellen.

Seminarkosten trägt die BG Verkehr

Ist das Seminar für den Arbeitsschutz im eigenen Unternehmen gedacht, übernimmt die BG Verkehr für ihre Mitgliedsbetriebe die unmittelbaren Seminarkosten. Dazu gehören die Kosten für Unterbringung, Verpflegung, Schulung sowie An- und Abreise nach den geltenden Reisekostenbestimmungen. Unterlagen für das Seminar werden ebenfalls zur Verfügung gestellt. Der Arbeitgeber stellt die Teilnehmer für die Dauer des Seminars frei.

Bestätigung und Einladung

Nach Ihrer Anmeldung erhalten Sie von uns eine Reservierungsbestätigung. Ist das Seminar ausgebucht, werden Sie darüber informiert und können sich auf eine Warteliste setzen lassen.

Rund vier Wochen vor Seminarbeginn folgt die Einladung mit detaillierten Angaben zum Seminar. Sie enthält alle notwendigen Informationen wie zum Beispiel die genaue Adresse, eine Anfahrtsskizze und einen Überblick über den zeitlichen Ablauf des Seminars.

Sagen Sie rechtzeitig ab

Sollten Sie aus wichtigen Gründen nicht an dem von Ihnen gebuchten Seminar teilnehmen können, teilen Sie uns dies bitte so früh wie möglich, spätestens aber fünf Tage vor Seminarbeginn schriftlich mit. Andernfalls müssen wir leider prüfen, ob die uns durch den Ausfall entstandenen Kosten in Rechnung zu stellen sind.



WO SIE SICH ANMELDEN KÖNNEN

Regionalabteilung Prävention in	Telefon	Fax	E-Mail
Hamburg (zuständig für die Regionen Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern)	040 3980-2701	040 3980-2799	praevention-hamburg@bg-verkehr.de
Hannover (zuständig für die Regionen Niedersachsen, Bremen)	0511 3995-793	0511 3995-785	praevention-hannover@bg-verkehr.de
Berlin (zuständig für die Region Berlin und Teile des Landes Sachsen-Anhalt)	030 25997-138	030 25997-297	praevention-berlin@bg-verkehr.de
Dresden (zuständig für die Regionen Sachsen und Thüringen und Teile des Landes Sachsen-Anhalt)	0351 4236-528	0351 4236-591	praevention-dresden@bg-verkehr.de
Wuppertal (zuständig für die Region Nordrhein-Westfalen)	0202 3895-307	0202 3895-401	praevention-wuppertal@bg-verkehr.de
Wiesbaden (zuständig für die Regionen Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Saarland und Hessen)	0611 9413-219	0611 9413-121	praevention-wiesbaden@bg-verkehr.de
München (zuständig für die Region Bayern)	089 62302-216	089 62302-200	praevention-muenchen@bg-verkehr.de
Seminare für spezielle Branchen	Telefon	Fax	E-Mail
Luftfahrt	0611 9413-219	0611 9413-208	praevention-wiesbaden@bg-verkehr.de
Binnenschifffahrt	0203 2952-112	0203 2952-135	binnenschifffahrt@bg-verkehr.de
Seeschifffahrt und Fischerei	040 3980-1082	040 3980-2799	seeschifffahrt@bg-verkehr.de
Gespannführer	0511 3995-793	0511 3995-785	praevention-hannover@bg-verkehr.de

BUNDESWEITE SEMINARE 2013/2014

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Beschaffung von sicheren Fahrzeugen und Maschinen	RAP6-13-027	16.09. – 18.09.2013	42781 Haan
Arbeitsschutz in Logistikunternehmen: Warenumsschlag und Lagerhaltung	RAP5-13-011	17.09. – 19.09.2013	36129 Gersfeld
Arbeitsschutz in Unternehmen für Notfallrettung und Krankentransport	RAP5-13-013	23.09. – 26.09.2013	04416 Leipzig/ Markranstädt
Pannenhilfe (BGI 800)	RAP5-13-012	25.09.2013	36129 Gersfeld
Arbeitsschutz bei der Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen	RAP7-13-028	07.10. – 10.10.2013	36251 Bad Hersfeld
Arbeitsschutz für Betriebs- und Personalräte	RAP5-13-014	08.10. – 10.10.2013	34537 Bad Wildungen
Kompetent unterweisen	BS-13-036	14.10. – 16.10.2013	36251 Bad Hersfeld
Sicherheitsbeauftragte in Kurier-, Express- und Postdienstunternehmen	RAP4-13-007	14.10. – 17.10.2013	16868 Bantikow
Seminar für Fuhrparkleiter	RAP9-13-034	21.10. – 24.10.2013	92334 Berching
Seminar für Führungskräfte: Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung	BS-13-038	28.10. – 30.10.2013	36251 Bad Hersfeld
Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	RAP5-13-015	05.11. – 07.11.2013	08393 Meerane
Bewältigung von Extremereignissen	RAP5-13-016	12.11. – 14.11.2013	36129 Gersfeld
Sicherheit in Omnibussen: Busbränden, Pannen und Notfällen vorbeugen	RAP6-13-023	12.11. – 14.11.2013	57392 Sellinghausen
Seminar für Geld-, Wert- und Belegtransportunternehmen: Sicherer Umgang mit Schusswaffen	RAP2-13-001	18.11. – 20.11.2013	36251 Bad Hersfeld
Seminar für Führungskräfte aus Geld-, Wert- und Belegtransportunternehmen	RAP2-13-002	02.12. – 04.12.2013	36251 Bad Hersfeld
Sicherheitsbeauftragte in Bestattungsunternehmen	RAP4-13-008	02.12. – 05.12.2013	36251 Bad Hersfeld
Sicherer Umgang mit Autotransportern	RAP3-13-006	13.01. – 15.01.2014	49406 Barnstorf
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen: Schwerpunkt Großraum- und Schwertransporte	RAP4-13-009	13.01. – 16.01.2014	16868 Bantikow
Arbeitsschutz in Abbruchunternehmen	RAP5-13-017	14.01. – 17.01.2014	36251 Bad Hersfeld

BUNDESWEITE SEMINARE 2013/2014

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Seminar für Bauleiter und Koordinatoren Arbeiten in kontaminierten Bereichen (BGR 128)	RAP7-13-029	20.01. – 24.01.2014	36280 Oberaula
Psychische Belastungen am Arbeitsplatz	RAP5-13-018	28.01. – 30.01.2014	36251 Bad Hersfeld
Sicherheitsbeauftragte in Büro und Verwaltung	RAP7-13-030	17.02. – 20.02.2014	36280 Oberaula
Arbeitsschutz in Containerdiensten	RAP5-13-019	03.03. – 05.03.2014	01109 Dresden
Seminar für Sachkundige/Befähigte Personen: Prüfung von Kipp- und Absetzbehältern	RAP5-13-020	05.03. – 07.03.2014	01109 Dresden
Anforderungen an Sachkundige/Befähigte Personen: Prüfung von Fahrzeugen	RAP7-13-031	10.03. – 12.03.2014	36280 Oberaula
Einbindung der Verkehrssicherheit in die Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes	RAP7-13-032	17.03. – 19.03.2014	36280 Oberaula
Seminar für Fuhrparkleiter	RAP9-13-035	24.03. – 27.03.2014	92334 Berching
Sicherheitsbeauftragte in Geld-, Wert- und Belegtransport-Unternehmen: Grundseminar	RAP2-13-003	24.03. – 27.03.2014	36251 Bad Hersfeld
Sucht und Mobbing	RAP5-13-021	25.03. – 27.03.2014	36251 Bad Hersfeld
Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	BS-13-040	07.04. – 09.04.2014	47053 Duisburg
Arbeitsschutz für Betriebs- und Personalräte	RAP7-13-033	07.04. – 09.04.2014	36280 Oberaula
Sicherheitsbeauftragte in Kurier-, Express- und Postdienstunternehmen	RAP4-13-010	07.04. – 10.04.2014	36251 Bad Hersfeld
Seminar für Führungskräfte: Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung	BS-13-039	28.04. – 30.04.2014	36251 Bad Hersfeld
Kompetent unterweisen	BS-13-037	12.05. – 14.05.2014	36251 Bad Hersfeld
Arbeitsschutz in Fahrzeugwaschanlagen und bei der Fahrzeugaufbereitung	RAP5-13-022	13.05. – 15.05.2014	36251 Bad Hersfeld
Anschläger von Lasten an gleislosen Fahrzeugkranen	RAP6-13-025	26.05. – 28.05.2014	42781 Haan
Ausbilder von Lkw-Ladekranführern	RAP6-13-024	02.06. – 06.06.2014	42781 Haan
Einsatzplaner aus Autokranbetrieben	RAP6-13-026	30.06. – 04.07.2014	42781 Haan

SEMINARE LUFTFAHRT 2013/2014

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Sicherheitsbeauftragte in Luftverkehrsunternehmen: Technik und Fracht	LUFT-13-138	02.09. – 05.09.2013	57392 Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Luftverkehrsunternehmen: Verwaltung und Passage	LUFT-13-139	16.09. – 19.09.2013	57392 Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Luftverkehrsunternehmen: Verwaltung und Passage	LUFT-13-141	14.10. – 17.10.2013	57392 Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Luftverkehrsunternehmen: Vorfeld und Abfertigung	LUFT-13-142	21.10. – 24.10.2013	57392 Sellinghausen
Befähigte Personen (Sachkundige) für Luftfahrtbodengeräte	LUFT-13-143	04.11. – 07.11.2013	N. N.
Sicherheitsbeauftragte in Luftverkehrsunternehmen: Catering	LUFT-13-144	11.11. – 14.11.2013	57392 Sellinghausen
Beschaffung von Luftfahrtbodengeräten und technischen Arbeitsmitteln	LUFT-13-145	12.11. – 13.11.2013	34508 Willingen
Seminar für Führungskräfte: Luftfahrt	LUFT-13-146	09.12. – 11.12.2013	34508 Willingen
Arbeitsschutz in Luftverkehrsunternehmen: Betriebsräte	LUFT-13-148	21.01. – 23.01.2014	36129 Gersfeld
Seminar für Ballonfahrer	LUFT-13-161	10.02. – 13.02.2014	34346 Hann. Münden
Seminar für Betriebsleiter, Führungskräfte und Ausbilder aus Hubschrauberbetrieben mit Einsatzart „Luftarbeit“	LUFT-13-149	17.02. – 21.02.2014	57392 Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Luftverkehrsunternehmen: Flugbetrieb	LUFT-13-150	10.03. – 13.03.2014	34508 Willingen
Arbeitsschutz in Luftverkehrsunternehmen: Meister und Techniker (Grundschulung)	LUFT-13-151	17.03. – 20.03.2014	34346 Hann. Münden

SEMINARE SEESCHIFFFAHRT 2013/2014

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Sicherheitsbeauftragte in Seeschifffahrt und Fischerei	SEE-13-153	02.09. – 06.09.2013	23570 Lübeck-Travemünde
Seminar für Fachkräfte für Arbeitssicherheit: Seeschifffahrt und Fischerei - Ausbildungsstufe III und Fortbildung	SEE-13-159	24.09. – 27.09.2013	21385 Amelinghausen
Seminar für Führungskräfte: Seeschifffahrt und Fischerei	SEE-13-157	29.10. – 31.10.2013	21385 Amelinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Seeschifffahrt und Fischerei	SEE-13-154	11.11. – 15.11.2013	23570 Lübeck-Travemünde
Sicherheitsbeauftragte in Seeschifffahrt und Fischerei	SEE-13-155	17.02. – 21.02.2014	23570 Lübeck-Travemünde
Seminar für Fachkräfte für Arbeitssicherheit: Seeschifffahrt und Fischerei - Ausbildungsstufe III und Fortbildung	SEE-13-160	18.03. – 21.03.2014	21385 Amelinghausen
Seminar für Führungskräfte: Seeschifffahrt und Fischerei	SEE-13-158	06.05. – 08.05.2014	21385 Amelinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Seeschifffahrt und Fischerei	SEE-13-156	12.05. – 16.05.2014	23570 Lübeck-Travemünde

**SEMINARE BINNENSCHIFFFAHRT 2013/2014**

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Einführungsseminar für Auszubildende und Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	BS-13-126	10.09. – 20.09.2013	47198 Duisburg
Rettungswestenseminar	BS-13-132	23.10. – 25.10.2013	34508 Willingen (Upland)
Fortbildungsseminar für Fahrgastschiffer: Verantwortung – Kommunikation im Arbeitsschutz – Unterweisung	BS-13-129	04.11. – 06.11.2013	18055 Rostock
Gesundheitsförderung in der Binnenschifffahrt: Ernährung – Stress – Rückenprobleme	BS-13-137	19.11. – 21.11.2013	57392 Sellinghausen
Einführungsseminar für Auszubildende und Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	BS-13-127	26.11. – 06.12.2013	47198 Duisburg
Fortbildungsseminar für Fahrleute: Gefährdungsbeurteilung – Verantwortung – Kommunikation im Arbeitsschutz	BS-13-134	27.01. – 29.01.2014	56154 Boppard
Fortbildungsseminar für Fahrgastschiffer: Verantwortung – Kommunikation im Arbeitsschutz – Unterweisung	BS-13-130	03.02. – 05.02.2014	noch kein Hotel bekannt Bayern
Fortbildungsseminar für Fahrgastschiffer: Verantwortung – Kommunikation im Arbeitsschutz – Unterweisung	BS-13-131	17.02. – 19.02.2014	34508 Willingen (Upland)
Arbeitsschutz in der Fahrgastschifffahrt	BS-13-135	05.03. – 07.03.2014	49406 Barnstorf
Sicherheitsbeauftragte in Binnenschifffahrtsbetrieben	BS-13-125	10.03. – 13.03.2014	34508 Willingen (Upland)
Arbeitsschutz in der Binnenschifffahrt	BS-13-136	17.03. – 19.03.2014	34508 Willingen (Upland)
Fortbildungsseminar für Schiffsführer: Verantwortung – Kommunikation im Arbeitsschutz – Unterweisung	BS-13-128	24.03. – 26.03.2014	34508 Willingen (Upland)
Rettungswestenseminar	BS-13-133	26.03. – 28.03.2014	34508 Willingen (Upland)

SEMINARE FÜR GESPANNFÜHRER 2013

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Seminar für Gespannführer	SPGE SS 1303	06.09. – 08.09.2013	72813 Marbach
Seminar für Gespannführer	SPGE SW 1304	13.09. – 15.09.2013	59939 Gevelinghausen
Seminar für Gespannführer	SPGE SW 1305	20.09. – 22.09.2013	59939 Gevelinghausen
Seminar für Gespannführer	SPGE SW 1306	27.09. – 29.09.2013	59939 Gevelinghausen
Seminar für Gespannführer	SPGE SN 1304	11.10. – 13.10.2013	39590 Neustadt-Dosse
Seminar für Gespannführer	SPGE SS 1304	18.10. – 20.10.2013	72813 Marbach
Seminar für Gespannführer	SPGE SO 1304	18.10. – 20.10.2013	01469 Moritzburg
Seminar für Gespannführer	SPGE SN 1305	25.10. – 27.10.2013	39590 Neustadt-Dosse
Seminar für Gespannführer	SPGE SN 1306	08.11. – 10.11.2013	39590 Neustadt-Dosse
Seminar für Gespannführer	SPGE SO 1305	15.11. – 17.11.2013	01469 Moritzburg
Seminar für Gespannführer	SPGE SO 1306	22.11. – 24.11.2013	01469 Moritzburg

SEMINARE NACH REGIONEN 2013/2014

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern (Regionalabteilung Prävention Hamburg)			
Sicherheit im Taxigewerbe: Praxisseminar	RAP2-13-048	03.09. – 04.09.2013	18055 Rostock
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	RAP2-13-043	10.09. – 13.09.2013	23858 Reinfeld (Holstein)
Sicherer Umgang mit Absetzkippern, Ladungssicherung von Behältern	RAP2-13-049	23.09.2013	18055 Rostock
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte: Entsorgung	RAP2-13-051	28.10. – 30.10.2013	18119 Rostock
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP2-13-041	18.11. – 21.11.2013	24576 Bad Bramstedt
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit mit abgeschlossener Ausbildung	RAP2-13-053	25.11. – 27.11.2013	18055 Rostock
Sicherheitsbeauftragte in Omnibusbetrieben	RAP3-13-058	02.12. – 05.12.2013	49406 Barnstorf
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP2-13-046	02.12. – 05.12.2013	18055 Rostock
Seminar für Autokranführer (Nord)	RAP6-13-093	06.01. – 10.01.2014	26316 Varel
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP2-13-047	13.01. – 15.01.2014	18055 Rostock
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP2-13-042	27.01. – 30.01.2014	24576 Bad Bramstedt
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP2-13-054	10.02. – 12.02.2014	18055 Rostock
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsunternehmen: Sammlung, Transport und Sortierung	RAP2-13-052	24.02. – 27.02.2014	18119 Rostock
Sicherer Umgang mit Absetzkippern, Ladungssicherung von Behältern	RAP2-13-050	10.03.2014	18055 Rostock
Sicherheit im Taxigewerbe: Praxisseminar	RAP2-13-045	01.04. – 02.04.2014	24576 Bad Bramstedt
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	RAP2-13-044	06.05. – 09.05.2014	23858 Reinfeld (Holstein)
Niedersachsen, Bremen (Regionalabteilung Prävention Hannover)			
Sicherer Umgang mit Absetzkippern, Ladungssicherung von Behältern	RAP2-13-049	23.09.2013	18055 Rostock
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP3-13-056	21.10. – 24.10.2013	49406 Barnstorf
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte: Entsorgung	RAP2-13-051	28.10. – 30.10.2013	18119 Rostock
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP3-13-057	11.11. – 14.11.2013	49406 Barnstorf

SEMINARE NACH REGIONEN 2013/2014

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Sicherheitsbeauftragte in Omnibusbetrieben	RAP3-13-058	02.12. – 05.12.2013	49406 Barnstorf
Arbeitsschutz in Fahrschulen	RAP3-13-059	16.12. – 18.12.2013	49406 Barnstorf
Seminar für Autokranführer (Nord)	RAP6-13-093	06.01. – 10.01.2014	26316 Varel
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP3-13-060	27.01. – 30.01.2014	49406 Barnstorf
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP3-13-061	10.02. – 13.02.2014	49406 Barnstorf
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	RAP3-13-062	24.02. – 26.02.2014	49406 Barnstorf
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsunternehmen: Sammlung, Transport und Sortierung	RAP2-13-052	24.02. – 27.02.2014	18119 Rostock
Sicherer Umgang mit Absetzkippern, Ladungssicherung von Behältern	RAP2-13-050	10.03.2014	18055 Rostock
Berlin, Brandenburg, ehemaliger Regierungsbezirk Magdeburg des Landes Sachsen-Anhalt (Regionalabteilung Prävention Berlin)			
Arbeitsschutz in Fahrschulen	RAP4-13-063	23.09. – 26.09.2013	16868 Bantikow
Sicherheitsbeauftragte in Omnibusbetrieben	RAP4-13-064	07.10. – 10.10.2013	16868 Bantikow
Sicherheit im Taxigewerbe: Grundseminar	RAP4-13-065	28.10. – 29.10.2013	10715 Berlin
Sicherheit im Taxigewerbe: Praxisseminar	RAP4-13-066	30.10. – 31.10.2013	10715 Berlin
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Sammlung, Transport und Sortierung	RAP4-13-067	04.11. – 07.11.2013	16868 Bantikow
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit mit abgeschlossener Ausbildung	RAP4-13-068	18.11. – 21.11.2013	16868 Bantikow
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP4-13-069	25.11. – 28.11.2013	16868 Bantikow
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP4-13-070	09.12. – 12.12.2013	16868 Bantikow
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	RAP4-13-071	21.01. – 24.01.2014	16868 Bantikow
Seminar für Autokranführer (Ost)	RAP6-13-095	03.03. – 07.03.2014	99894 Friedrichroda
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit mit abgeschlossener Ausbildung	RAP4-13-072	17.03. – 20.03.2014	12526 Berlin
Arbeitsschutz für Unternehmer und Führungskräfte	RAP4-13-073	24.03. – 27.03.2014	12526 Berlin
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Werkstatt, Schwerpunkt UVV-Prüfungen	RAP4-13-074	19.05. – 22.05.2014	16868 Bantikow
Sachsen, Thüringen, ehemalige Regierungsbezirke Halle und Dessau des Landes Sachsen-Anhalt (Regionalabteilung Prävention Dresden)			
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP5-13-075	15.10. – 18.10.2013	08393 Meerane
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit mit abgeschlossener Ausbildung	RAP5-13-076	26.11. – 28.11.2013	08393 Meerane
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Sammlung, Transport und Umladestationen	RAP5-13-077	03.12. – 06.12.2013	08393 Meerane
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	RAP5-13-078	20.01. – 23.01.2014	08393 Meerane
Seminar für Autokranführer (Ost)	RAP6-13-095	03.03. – 07.03.2014	99894 Friedrichroda
Arbeitsschutz für Unternehmer und Führungskräfte	RAP5-13-079	11.03. – 12.03.2014	08393 Meerane
Sicherheitsbeauftragte in Omnibusbetrieben (inklusive „Busbränden, Pannen und Notfällen vorbeugen“)	RAP5-13-080	01.04. – 04.04.2014	08393 Meerane
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP5-13-082	08.04. – 11.04.2014	08393 Meerane
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	RAP5-13-081	06.05. – 08.05.2014	08393 Meerane
Nordrhein-Westfalen (Regionalabteilung Prävention Wuppertal)			
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	RAP6-13-083	10.09. – 12.09.2013	57392 Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP6-13-084	10.09. – 13.09.2013	57392 Sellinghausen

SEMINARE NACH REGIONEN 2013/2014

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Sicherheitsbeauftragte in Omnibusunternehmen	RAP6-13-092	19.11. – 22.11.2013	57392 Sellinghausen
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	RAP6-13-086	09.12. – 11.12.2013	58392 Sellinghausen
Arbeitsschutz für Unternehmer und Führungskräfte	RAP6-13-085	11.12. – 13.12.2013	57392 Sellinghausen
Seminar für Autokranführer (Nord)	RAP6-13-093	06.01. – 10.01.2014	26316 Varel
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Wertstoffsortierung und Abfallbehandlung	RAP6-13-087	21.01. – 24.01.2014	57392 Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Sammlung und Transport	RAP6-13-088	28.01. – 31.01.2014	57392 Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP6-13-089	18.03. – 21.03.2014	59457 Werl
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP6-13-090	31.03. – 03.04.2014	42781 Haan
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit mit abgeschlossener Ausbildung	RAP6-13-091	05.05. – 07.05.2014	57392 Sellinghausen
Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Saarland (Regionalabteilung Prävention Wiesbaden)			
Sicherheit im Taxigewerbe: Grundseminar	RAP7-13-096	16.09. – 18.09.2013	89073 Ulm
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP7-13-097	07.10. – 10.10.2013	63628 Bad Soden-Salmünster
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP7-13-098	14.10. – 17.10.2013	63628 Bad Soden-Salmünster
Sicherheitsbeauftragte in Omnibusunternehmen	RAP7-13-099	04.11. – 07.11.2013	36280 Oberaula
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Sammlung und Transport	RAP7-13-100	11.11. – 14.11.2013	36280 Oberaula
Arbeitsschutz in Fahrschulen	RAP7-13-101	18.11. – 20.11.2013	72270 Baiersbronn
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Wertstoffsortierung und Abfallbehandlung	RAP7-13-102	25.11. – 28.11.2013	72270 Baiersbronn
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP7-13-103	02.12. – 05.12.2013	72270 Baiersbronn
Seminar für Autokranführer (Süd)	RAP6-13-094	20.01. – 24.01.2014	91241 Kirchensittenbach
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP7-13-104	03.02. – 06.02.2014	56864 Bad Bertrich
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	RAP7-13-105	10.02. – 12.02.2014	56864 Bad Bertrich
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP7-13-106	24.02. – 27.02.2014	56864 Bad Bertrich
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	RAP7-13-107	31.03. – 03.04.2014	56864 Bad Bertrich
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP7-13-108	07.04. – 10.04.2014	56864 Bad Bertrich
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit mit abgeschlossener Ausbildung	RAP7-13-110	09.04. – 11.04.2014	72270 Baiersbronn
Arbeitsschutz für Unternehmer und Führungskräfte	RAP7-13-109	14.04. – 16.04.2014	36280 Oberaula
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit mit abgeschlossener Ausbildung	RAP7-13-111	14.04. – 16.04.2014	56864 Bad Bertrich
Bayern (Regionalabteilung Prävention München)			
Sicherheit im Taxigewerbe: Grundseminar	RAP7-13-096	16.09. – 18.09.2013	89073 Ulm
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsunternehmen: Sammlung und Transport	RAP9-13-112	15.10. – 18.10.2013	92334 Berching
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP9-13-113	12.11. – 15.11.2013	92334 Berching

SEMINARE NACH REGIONEN 2013/2014

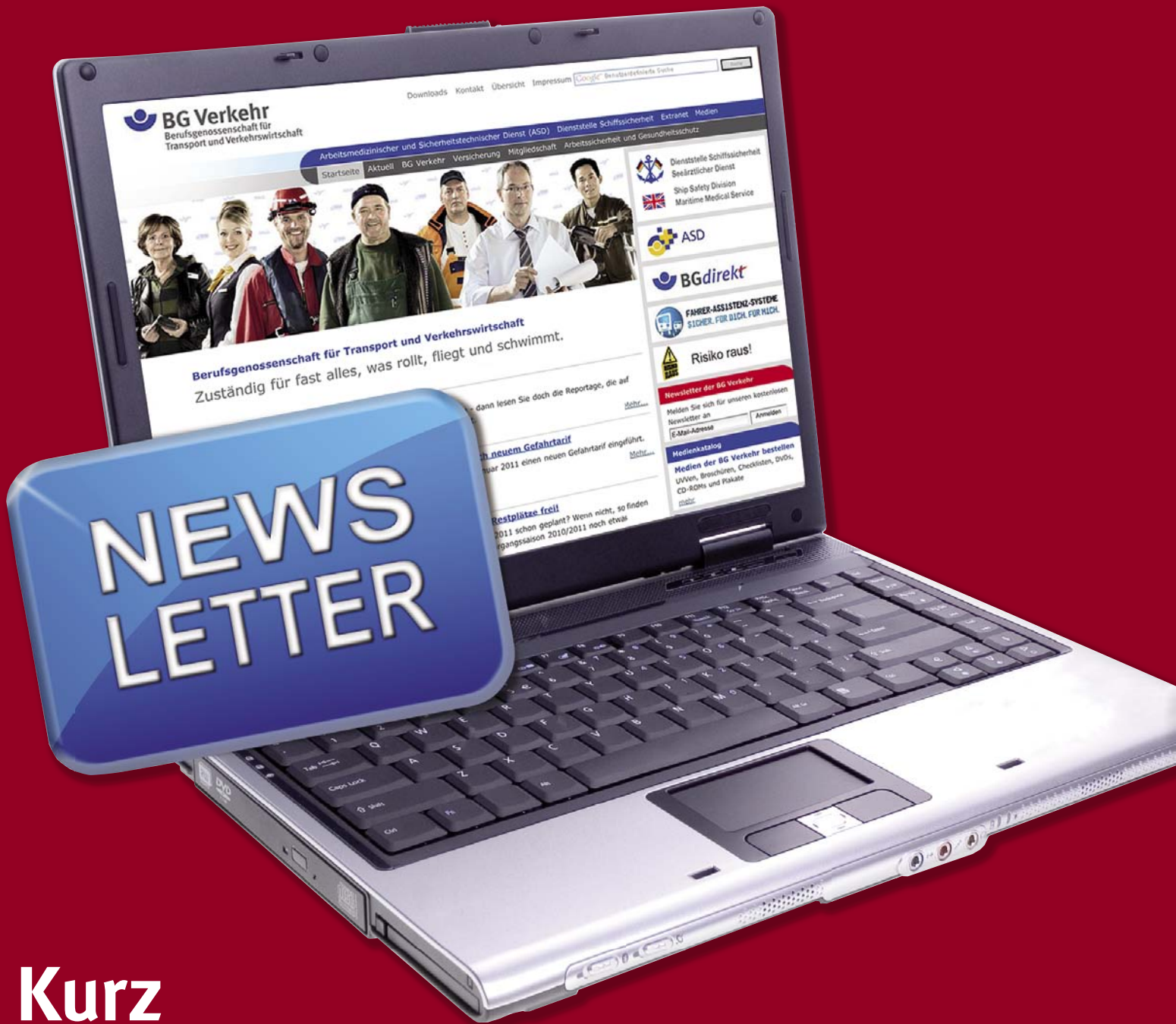
Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit mit abgeschlossener Ausbildung	RAP9-13-114	19.11. – 21.11.2013	92334 Berching
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP9-13-115	26.11. – 29.11.2013	92334 Berching
Sicherheitsbeauftragte in Omnibusunternehmen	RAP9-13-116	20.01. – 23.01.2014	91541 Rothenburg
Seminar für Autokranführer (Süd)	RAP6-13-094	20.01. – 24.01.2014	91241 Kirchensittenbach
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte: Omnibusbetriebe	RAP9-13-117	28.01. – 30.01.2014	91541 Rothenburg
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Transport und Logistik	RAP9-13-118	03.02. – 05.02.2014	91541 Rothenburg
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit mit abgeschlossener Ausbildung	RAP9-13-119	11.02. – 13.02.2014	91541 Rothenburg
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte: Entsorgung	RAP9-13-120	17.02. – 19.02.2014	91541 Rothenburg
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP9-13-121	24.02. – 27.02.2014	91541 Rothenburg
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP9-13-122	18.03. – 21.03.2014	91541 Rothenburg
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	RAP9-13-123	02.04. – 04.04.2014	92334 Berching
Pannenhilfe (BGI 800)	RAP9-13-124	nach Bedarf	

The screenshot shows the BG Verkehr website interface. At the top, there are navigation links like 'Übersicht', 'Impressum', and a search bar. Below that, there are several service icons and logos including 'Dienstelle Schiffssicherheit Seerätlicher Dienst', 'ASD', 'BGdirekt', and 'FAHNER-ASSISTENZ-SYSTEME'. A central table lists seminars with columns for 'Seminarort', 'Symbol', and 'Termin'. A red circle highlights the 'Aus- und Fortbildung' section in the sidebar. At the bottom, there are more service icons and a 'Medienkatalog' section.

Die Seminare der BG Verkehr sind für viele Mitgliedsbetriebe fester Bestandteil der Prävention. Das vollständige Seminarprogramm finden Sie auch im Internet unter www.bg-verkehr.de im Bereich „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“. Zur Anmeldung gelangen Sie über die Seminarlisten. Klicken Sie einfach auf den Seminartitel, der Sie interessiert, dann gelangen sie zu weiteren Informationen über die Zielgruppe, die Inhalte des Seminars und zum Anmeldebogen. Die Anmeldung kann online, als Brief oder als Fax versendet werden. Telefon- und E-Mail-Adresse für Anmeldungen und Rückfragen sind in der Rubrik „Aus- und Fortbildung“ zu finden.



Der Newsletter der BG Verkehr



**Kurz
Knapp
Kompakt**

Erhalten Sie Nachrichten gern per E-Mail? Die BG Verkehr informiert mit einem Newsletter über aktuelle Themen, Kampagnen und Aktionen der Verkehrsbranche. Sie erhalten Einblick in das Unfallgeschehen der BG Verkehr und erfahren mehr über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Brauchen Sie Zusatzinformationen? Mit einem Klick finden Sie passendes Hintergrundmaterial.

 Hier geht's zu Ihrer Sicherheit: www.bg-verkehr.de