SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

1 | 2011

DAS THEMA
Suchtprobleme im Betrieb Seite 8

RISIKO RAUS
Leichtsinn führt zu schweren Unfällen Seite 14

VON FLUGFISCHEN

Fischtransport zu Luft, zu Wasser und zu Land Seite 10

„Wir haben im vergangenen Jahr viel bewegt. Jetzt geht es um die Konsolidierung."

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Ein Jahr BG Verkehr

Am 1. Januar dieses Jahres wurde ein vom Gesetzgeber formuliertes Ziel erreicht: Durch Fusionen hat sich die Zahl der Berufsgenossenschaften auf neun Körperschaften mit vorwiegend fachlicher Gliederung reduziert. In den kommenden Jahren wird sich nun erweisen, ob die von der Politik gewünschte Neuorganisation der gesetzlichen Unfallversicherung auch wirtschaftlich den gewünschten Erfolg hat.

Wir wachsen zusammen

Bei der BG Verkehr geht es seit dem Zusammenschluss von BGF und See-BG zum 1. Januar 2010 räumlich zwar etwas beengt zu, organisatorisch sind wir nach der Fusion jedoch gut vorangekommen. Alle Arbeiten rund um Mitgliedschaft und Beitrag und die Betreuung der Versicherten sind in Hamburg an einem Standort zusammengefasst. Die Schiffssicherheit arbeitet engagiert in einer eigenen Abteilung und die ersten Entscheidungen der Gremien der Selbstverwaltung liegen vor.

Friedenswahl bei der BG Verkehr

Einen weiteren Schritt in die gemeinsame Zukunft werden wir mit den ersten Sozialwahlen nach der Fusion erreichen: In den Bekanntmachungen veröffentlichen wir die Vorschlagslisten mit den Namen der Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter. Sie haben sich jeweils auf Listen verständigt, die genauso viele Kandidatinnen und Kandidaten enthalten, wie Mandate zu vergeben sind. Es wird also eine Friedenswahl geben. Erreichen den Wahlausschuss bis zum Ablauf der Einspruchsfrist keine Einwände, werden die Mitglieder der Selbstverwaltung im Oktober zur konstituierenden Sitzung zusammenkommen.

Wenn wir über das Zusammenwachsen reden, darf ein Hinweis auf unseren SicherheitsProfi nicht fehlen. Er erscheint seit genau einem Jahr und vereint drei Zeitschriften. Einige Leser vermissen ihr ehemaliges Mitteilungsblatt, aber es gibt auch positive Rückmeldungen aus dem Gewerbe. Um zu zeigen, dass die bei uns versicherten Verkehrsträger mehr miteinander verbindet, als so mancher glaubt, haben wir für diese Ausgabe eine besondere Reportage vorbereitet. Dabei geht es um Fische. Wohl jeder denkt, dann könne es sich nur um einen Job der Seeleute handeln. Aber Fisch muss auch an Land transportiert werden – von Lkw-Fahrern und, wenn es ganz eilig wird, von Kurierdiensten. Aber wer hätte gedacht, dass der größte Umschlagplatz für Fisch in Deutschland der Flughafen Frankfurt ist?

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:
Renate Bantz, Ute Krohne,
Dorothee Pehlke

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

Der SicherheitsProfi erscheint 8-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
Reimerstwiete 2
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

VON FLUGFISCHEN

Im Frachtterminal des Frankfurter Flughafens wird nachts Fisch aus aller Welt entladen. Anschließend geht es per Kühl-Lkw weiter. Dass Fisch und die BG Verkehr manches gemeinsam haben, wurde unserem Autor Kirk Williams bewusst, als er die aktuelle Reportage vorbereitete. Denn in einer ausgefeilten Logistikkette „rollen, fliegen und schwimmen“ die Meeresbewohner, befördert von Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr, bevor sie auf dem Teller landen. **Seite 10**

SUCHTPROBLEME **Seite 8**

UNFALLBERICHTE **Seite 14**

SICHERHEITSTECHNIK **Seite 22**

KURZMELDUNGEN

Informationen für unsere Leser 4

DAS THEMA

Suchtprobleme 8
Hinweise zum Umgang mit Suchtkranken im Betrieb

REPORTAGE

Von Flugfischen 10
Fischtransport zu Luft, zu Wasser und zu Land

GESUND UND SICHER

Risiko raus! Unfallberichte 14
Von Tigern und Bettvorlegern

Richtig reagieren im Notfall 16
Seminar für Beschäftigte in Reisebusunternehmen

Winterdienst in Thüringen 18
Privater Straßeninstandhaltungsdienst Via Solutions

Farbe statt Panzer 20
Neue Technologien für Geldtransporte

Die zündende Idee: Rettungsweste 21
Von der Ziegenhaut zur Arbeitssicherheitsweste

SICHERHEITSTECHNIK

Multifunktionsfahrzeuge 22
Was ist sicher und zulässig?

FAHRENSMANN

Rettungsaktion im Magdeburger Hafen 24
Praxisnahe Unterweisung 26

SEE UND SICHERHEIT

Gefahrlos festmachen 27
Wie kann man Unfälle beim Festmachen vermeiden

RUBRIKEN

Impressum 2
Aus Unfallmeldungen der BG Verkehr 30
Unser Tipp 30
Kreuzworträtsel 30
Vorschau, Faxabruf 31

BEKANNMACHUNG

Sozialwahlen 32

FACHGERECHTE WARTUNG MIT NAPO

Neuer Comicfilm für den Einsatz im Betrieb

Wer seine Maschinen fachgerecht warten und reparieren lässt, senkt das Risiko von Unfällen. Die computeranimierte Comic-Figur NAPO zeigt anhand von alltäglichen Situationen, wie wichtig es ist, Maschinen regelmäßig und fachgerecht warten und reparieren zu lassen. Der Film besteht aus einzelnen Sequenzen und steht unter folgender Adresse kostenlos zum Herunterladen zur Verfügung:www.dguv.de/inhalt/medien/dguv_filme/023_napo_wartung/index.jsp

Geisterfahrer

Pilotversuch in Bayern mit wissenschaftlicher Begleitung

In einem Pilotversuch testet das Bundesverkehrsministerum in Bayern ein neues Warnschild gegen Geisterfahrten. Es zeigt eine ausgestreckte, schwarze Handfläche mit den Hinweisen „Stopp“ und „Falsch“. Die Warntafeln sollen auf der A 8 zwischen Übersee am Chiemsee und dem Grenzübergang Walserberg an acht Ausfahrten getestet werden. In der kommenden Woche wird ein zweiter Testabschnitt auf der A 3 zwischen Deggendorf und dem Grenzübergang Suben folgen. Der Pilotversuch wird wissenschaftlich begleitet, Ende 2012 wird es einen ersten Zwischenbericht geben. Der Modellversuch orientiert sich an vergleichbaren Schildern in Österreich. Ein drastisches Absinken der Zahl der Geisterfahrer konnte dort bisher jedoch nicht festgestellt werden.

Fusionen

Seit 1. Januar 2011 nur noch neun Berufsgenossenschaften

Die Vertreterversammlungen der Hütten- und Walzwerks-BG, der Maschinenbau- und Metall-BG, der BG Metall Nord Süd und der Holz-BG haben in ihren September-Sitzungen die Fusion dieser vier Träger zur Berufsgenossenschaft Holz und Metall beschlossen. Die Fusion wurde zum 1. Januar 2011 wirksam. Zum gleichen Zeitpunkt schlossen sich die Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und Gaststätten und die Fleischerei-Berufsgenossenschaft (FBG) zur Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und Gastgewerbe (BGN) zusammen. Hintergrund der Fusionen ist das im November 2008 in Kraft getretene Gesetz zur Modernisierung der gesetzlichen Unfallversicherung (UVMG). Das Gesetz sah unter anderem vor, die Zahl der Berufsgenossenschaften auf neun zu reduzieren.

IT-Firma übernommen

BG Verkehr beteiligt sich am Erwerb der CUSA-Herstellerfirma

Die BG Verkehr hat gemeinsam mit vier Berufsgenossenschaften und einer Unfallkasse die Firma HDP GmbH in Alzey erworben. Die Verträge wurden am 22. Dezember 2010 notariell beurkundet. Die Firma HDP entwickelt unter dem Namen CUSA seit mehr als 20 Jahren Branchensoftware für die Gesetzliche Unfallversicherung. Die Software setzen derzeit 4 Berufsgenossenschaften und 10 Unfallkassen ein. Die BG Verkehr arbeitet seit Ende 2008 erfolgreich mit CUSA.
Mit der Übernahme der Firma HDP GmbH verfolgen die Unfallversicherungen unter anderem das Ziel, die Entwicklung von CUSA-Programmen zu standardisieren und Kosten in der IT-Entwicklung zu reduzieren. Darüber hinaus werden die Unfallversicherungen die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der IT weiter intensivieren.

Kein Alkohol im Straßenverkehr

Verkehrsteilnehmer sind mehrheitlich für eine Null-Promille-Grenze

Die Mehrheit der Bevölkerung ist für ein absolutes Alkoholverbot für Kraftfahrer. Dies ergab eine repräsentative Befragung unter 2.000 Verkehrsteilnehmern, die im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) vom Marktforschungsinstitut Ipsos durchgeführt wurde. Fast 60 Prozent (59,4 Prozent) der Befragten befürworten diese Maßnahme für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, knapp 30 Prozent (28,6 Prozent) sind dagegen. 2009 wurden bei Alkoholunfällen in Deutschland über 22.000 Menschen verletzt und 440 getötet.
Lesen Sie mehr zum Thema Alkohol und Drogen in diesem SicherheitsProfi auf den Seiten 8 und 9.

© Jürgen Schwarz / Johanniter Unfallhilfe

Nach einem Arbeitsunfall sorgen Ersthelfer für schnelle Hilfe am Unfallort.

Ersthelfer: Keine Angst vor Schadenersatz

Bei Unfällen kommt es auf schnelle Hilfe an

Verletzt sich ein Kollege oder bricht bei der Arbeit plötzlich zusammen, kommt es im Betrieb vor allem auf den Ersthelfer an. Er ist in der Ersten Hilfe ausgebildet und weiß, was zu tun ist. Ersthelfer müssen jedoch nicht befürchten, dass sie zur Verantwortung gezogen werden, wenn sie zum Beispiel beim Verbinden einer Wunde die Kleidung zerschneiden müssen oder wenn die Herzdruckmassage zu einem Rippenbruch führt. Wer nach bestem Wissen und Gewissen Erste Hilfe leistet, muss bei Schäden weder Schadenersatzforderungen noch strafrechtliche Konsequenzen fürchten.

Damit bei einem Unfall schnell geholfen werden kann, braucht jeder Betrieb Ersthelfer. Die Rahmenbedingungen dafür sind in der Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (BGV A1) festgelegt. Die Anzahl der Ersthelfer richtet sich nach Größe und Art des Unternehmens. Bei 2 bis 20 Mitarbeitern muss mindestens ein Ersthelfer zur Verfügung stehen.

Weitere Infos enthält die PDF-Broschüre „Rechtsfragen bei Erste-Hilfe-Leistungen durch Ersthelfer“ unter www.dguv.de/erstehilfe

Alle Vorschriften und Regeln zum Arbeitsschutz online

Neue Medien-Datenbank mit umfassendem Angebot kostenloser PDF-Dateien

Das Regelwerk zum Arbeitsschutz ist nach der Neuorganisation der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen mit einem gemeinsamen Dachverband (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, DGUV) nun einheitlich mit allen Veröffentlichungen in einem Portal erfasst. Die neue Publikationsdatenbank ist seit Dezember online. Sie enthält alle Vorschriften, Regeln, Informationen und Grundsätze der Berufsgenossenschaften und ist mit der bisherigen Regelwerkdatenbank „Berufsgenossenschaftliche Vorschriften und Regeln“ vergleichbar.

Viele der über den Dachverband für einen breiten Leserkreis produzierten Publikationen sind unter der Rubrik „Weitere DGUV-Medien“ übersichtlich in Bereiche wie Prävention, Rehabilitation, Berufskrankheiten oder Statistiken gegliedert. Alle Veröffentlichungen in diesem Bereich können kostenlos als PDF-Datei heruntergeladen oder über die Warenkorbfunktion als gedruckte Exemplare gegen Rechnung über einen Dienstleister bestellt werden.

Die Medien der BG Verkehr erhalten Sie auch weiterhin über die Mediendatenbank der BG Verkehr.

www.dguv.de/publikationen
www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog

TICKER

Held der Straße

Shemsi Saliaj ausgezeichnet

Im Dezember hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer als Schirmherr der Aktion den diesjährigen „Held der Straße“ ausgezeichnet. Der von Goodyear und dem Automobilclub von Deutschland verliehene Preis ging an den 40-jährigen Shemsi Saliaj aus Lüneburg. Der 40-jährige Berufskraftfahrer bemerkte auf einer seiner Touren für eine Bäckerei ein vollkommen zerstörtes Fahrzeug, verständigte die Rettungskräfte und rettete den Fahrer aus dem Wrack, das in Brand geriet.
Die Aktion wird im kommenden Jahr fortgesetzt. Gesucht werden Menschen, die eine selbstlose Tat im Straßenverkehr geleistet haben. Mehr dazu im Internet unter www.held-der-strasse.de

14. April 2011

Tag der Logistik

Der Tag der Logistik findet in diesem Jahr am 14. April 2011 statt. Unter dem Motto „Logistik macht's möglich“ werden für einen Tag wieder logistische Leistungen in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses gestellt. Für den Tag der Logistik 2011 sind bereits 30 Veranstaltungen angekündigt. Drehscheibe für alle Informationen rund um den Aktionstag ist die Webseite www.tag-der-logistik.de, auf der Unternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistungsbereich sowie Organisationen und Bildungseinrichtungen ihre Veranstaltungen vorstellen.

23. und 24. März 2011

Tag der Arbeitssicherheit

In der Schwabenlandhalle in Fellbach findet am 23. und 24. März 2011 der Tag der Arbeitssicherheit des Landesverbandes Südwest der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung statt. Auf dem Programm stehen aktuelle und praxisnahe Informationen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz. Dabei geht es vor allem um die Novellierung der Gefahrstoffverordnung, die neue DGUV Vorschrift 2 und die betriebliche Gesundheitsförderung. Weitere Schwerpunkte sind einige Arbeitsprogramme der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA).

Weitere Informationen und Anmeldung: www.tag-der-arbeitssicherheit.de

Ladungssicherung für Steinzeugprodukte

BGL und BG Verkehr veröffentlichen Band 8 des Praxishandbuches Laden und Sichern

Durch ihre Formenvielfalt und die glatten Oberflächen von Steinzeugprodukten sind bei der Ladungssicherung Besonderheiten zu berücksichtigen. Darüber informiert erstmals eine gesonderte Broschüre, die vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. und der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) zusammengestellt wurde.
Um die Produktvielfalt von Steinzeugen praxisgerecht in den Griff zu bekommen, beschreibt die Broschüre diverse Stau- und Sicherungsvarianten für stehende und liegende Rohre, Rohrbündel, Steinzeugrohre und -schalen in Gitterboxen sowie branchenübliche Mischladungen von Steinzeugprodukten. Die Verladeempfehlungen wurden gemeinsam mit Praktikern erstellt und sind durch Fahrversuche bestätigt.

Die Broschüre „Ladungssicherung für Steinzeugprodukte“ ist als 8. Ergänzungsband zum „Praxishandbuch Laden und Sichern“ erschienen. Die Schriften ermöglichen rechtssicheres, praktisches Handeln bei der Ladungssicherung in der verladenden Industrie, im Güterkraftverkehr und in der behördlichen Überwachung.

Der Band 8 umfasst 26 Seiten und kostet 17 Euro plus MwSt. und Versandkosten. Mitglieder der BG Verkehr erhalten die Broschüre zum Preis von 13,60 Euro plus MwSt. und Versandkosten. Sie können die Broschüre über den Medienkatalog der BG Verkehr oder per Fax bestellen. Einen Vordruck für die Faxbestellung finden Sie auf Seite 31.

www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog

Ausgezeichnete Berichte zum Behindertensport

Vier Preisträger erhielten Paralympics Media Award 2010

Bereits zum zwölften Mal prämierte der Dachverband der Berufsgenossenschaften herausragende journalistische Beiträge zum Thema Behindertensport. Die Jury vergab erstmals einen Ehrenpreis.

Der Preisträger in der Kategorie Print/Foto ist Arno Schupp vom Weser-Kurier in Bremen. Er erhielt die Auszeichnung für seine umfassende Berichterstattung zu den Special Olympics National Games in Bremen. In der Kategorie Radio/TV zeichnete die Jury Cornelia Linse von MDR 1 Radio Sachsen-Anhalt für ihre einstündige Livesendung von den „21. Landessportspielen der Behinderten und ihrer Freunde“ aus.

Fabian Vögtle erhielt den Preis für das Porträt des jungen Behindertensportlers Martin Fleig. Erschienen ist der Beitrag im Online-Jugendmagazin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, schekker.de. Den Ehrenpreis 2010 erhielt Arno Schade. Er berichtet seit Jahren über den Behindertensport. Aktuell stellt er im Schwarzwälder Boten Behindertensportler der Region vor. Schade ist seit 16 Jahren ehrenamtlich als offizieller Medienvertreter und Pressesprecher der deutschen Paralympics-Mannschaften tätig und hat entscheidenden Anteil daran, dass die Leistungen im Behindertensport in deutschen Medien mehr Beachtung finden.

www.dguv.de/inhalt/presse/2010/Q4/paralympic_media_award

NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + +

Lieben Sie es kurz und knapp?
Erfahren Sie Nachrichten auch lieber per E-Mail?
Finden Sie es praktisch, dass Sie nach einem Klick sofort das passende Hintergrundmaterial lesen können?
Dann abonnieren Sie den neuen Newsletter der BG Verkehr.

Die BG Verkehr startet im Februar mit ihrem Newsletter und informiert Sie über aktuelle Themen, Kampagnen und Aktionen. Sie erfahren Neues zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz im Transport- und Verkehrsgewerbe. Wir bieten außerdem Einblick in das aktuelle Unfallgeschehen der BG Verkehr und informieren über wichtige Termine in der Branche.

Melden Sie sich an. Den Link zur Anmeldung finden Sie ab sofort im Internet unter www.bg-verkehr.de

© Jens Köhler / dapd

Notschlepper Nordic in Dienst genommen

Schnelle Hilfe für havarierte Schiffe

Der neue Notschlepper „Nordic“ hat am 1. Januar 2011 seinen Dienst in der Nordsee aufgenommen. Er liegt 15 Seemeilen vor Norderney auf Position. Innerhalb von maximal zwei Stunden kann er von dort Havaristen in der Deutschen Bucht zu Hilfe eilen. Mit den beiden bereits in der Nordsee stationierten Mehrzweckschiffen „Mellum“ und „Neuwerk“ sollen die Notschlepper sicherstellen, dass auch größte Schiffe im Havariefall schnell gesichert werden können.

Treten bei einem havarierten Schiff giftige oder explosive Gase aus, sorgen an Bord der Nordic eine außenluftunabhängige Schutzluftversorgung und Spezialmotoren für die Sicherheit der Besatzung. An Bord des Notschleppers sind 16 Besatzungsmitglieder. Vier von ihnen gehören zu einem Boarding-Team, das bei Bedarf die Besatzung eines Havaristen unterstützen kann. Zusätzlich zur Stammbesatzung können an Bord des Neubaus bis zu 10 Schiffsmechaniker-Auszubildende sowie ein Ausbildungsoffizier untergebracht werden.

Ab 2011 häufigere Kontrollen von Risikoschiffen

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer begrüßt das zum Jahreswechsel in der EU in Kraft getretene neue Regelwerk für die Kontrolle von Schiffen unter fremder Flagge. Er geht davon aus, dass häufigere Kontrollen von Risikoschiffen und Wiederholungstätern die Sicherheit im deutschen Schiffsverkehr weiter erhöhen. Mit der Durchführung der Kontrollen hat das Bundesministerium die BG Verkehr beauftragt. Als sicher eingestufte so genannte Qualitätsschiffe werden zukünftig von Kontrollen entlastet.

Neuer Sicherheits-Check für Entsorger

BG Verkehr bietet erstmals eine ausfüllbare PDF-Version an

Für die Entsorgungsbranche gibt es ab sofort den neuen „Sicherheits-Check Entsorgungswirtschaft“ (BGI 5135). Die Inhalte der Handlungshilfe zur Gefährdungsbeurteilung sind überarbeitet und an die aktuelle Rechtslage angeglichen. Um die Arbeit mit der BGI zu vereinfachen, wurden Gefährdungen und Schutzmaßnahmen präzisiert. Die Bewertung der Sicherheitsmängel und die praktische Umsetzung der Schutzmaßnahmen wird dadurch erleichtert. Neben der gedruckten Fassung der BGI 5135 bietet die BG Verkehr ihren Mitgliedsunternehmen den Sicherheits-Check erstmals auch als ausfüllbare und speicherbare PDF-Datei zum kostenlosen Download an.

Die PDF-Datei des Sicherheits-Checks finden Sie im Kompendium Arbeitsschutz der BG Verkehr (http://kompendium.bg-verkehr.de) unter der Rubrik Handlungshilfen zur Gefährdungsbeurteilung. Die gedruckte Ausgabe der BGI 5135 können Mitglieder der BG Verkehr zum Preis von 5 Euro über den Medienkatalog unter www.bg-verkehr.de oder per Fax bestellen. Einen Vordruck für die Faxbestellung finden Sie auf Seite 31.

DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Dienstleistung

Selbst Aufsicht ist Dienstleistung! Denn durch erfolgreiche Aufsichtstätigkeit wird die Beitragsbelastung für die Gesamtheit der versicherten Unternehmen begrenzt. Aber moderne Präventionsarbeit besteht auch aus weiteren Dienstleistungen wie Beratung, Schulung, Unterstützung beim Aufbau von Arbeitsschutzmanagementsystemen und Vertretung der gewerbetypischen Arbeitsschutzinteressen in Gremien und Ausschüssen. Zu solchen Dienstleistungen gehört es auch, den Unternehmern durch die Schaffung von praxistauglichen Instrumenten die Wahrnehmung ihrer Verantwortung im Arbeitsschutz zu erleichtern. Unternehmer, die Regeln und Grundsätze der Unfallversicherungsträger anwenden, können sicher sein, dass diese Werkzeuge ein eingespieltes System von fachlichen Diskussionen durchlaufen haben und im Gewerbe akzeptiert sind. Dazu zählen übrigens auch und insbesondere die Grundsätze für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen, die zwar nicht vom Unternehmer selbst, aber in seinem Auftrag vom Betriebsarzt angewendet werden. Deshalb gehören diese Grundsätze trotz der staatlichen Reglementierung der arbeitsmedizinischen Vorsorge weiterhin zwingend in die Verantwortung der Unfallversicherungsträger.

J. Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Suchtprobleme

Drogen sind stärker als gute Vorsätze. Darum brauchen Menschen, die das Maß im Umgang mit Alkohol, Tabak oder Medikamenten verloren haben, Hilfe. Je früher, desto besser.

Morgens im Zug die Schülerin: „Das war voll cool, ich war so besoffen, ich hab überhaupt nichts mehr geschnallt.“ Mittags im Büro der Abteilungsleiter: „Ach, nun nehmen Sie doch auch mal einen Schluck Sekt zu Frau Meiers Geburtstag.“ Nach Feierabend in der Kneipe der Freund: „Wieso Taxi? Mit ein paar Bierchen fahr ich doch noch locker nach Hause.“ Abends auf dem Sofa: „Puh – nach diesem Stresstag brauche ich erst mal ein Glas Rotwein." Rauchen schadet der Gesundheit, schon klar. Aber der Uwe raucht jeden Tag 30 Zigaretten und ist topfit und der Martin trinkt jeden Abend seine Schnäpse und hatte noch nie einen Unfall und auch die Marie will doch nur am Wochenende ein bisschen Spaß haben. Die Sache mit der Unfallstatistik ist natürlich lästig: Jeden Tag mindestens ein Toter, jede Stunde ein Schwerverletzter, also rund um die Uhr, jeden Tag – nicht schön ... Aber die meisten haben doch Glück. Beim Mathias, der besoffen gegen die Leitplanke krachte, hat die BG zwar nicht gezahlt, Pech, aber da springt doch die Krankenkasse ein.

Wer will sich schon als Antialkohol-Missionar unbeliebt machen? Wir leben in einer Gesellschaft, die bestimmte Drogen toleriert, weil sie darauf vertraut, dass der Einzelne vernünftig genug ist, sich und andere vor Gefahren zu schützen. Man kann darüber streiten, wo die Fürsorgepflicht des Staates gegenüber Erwachsenen enden sollte. Aber wo Unschuldige getötet und verstümmelt werden – 440 Tote, weil täglich Autofahrer meinen, das bisschen Alkohol schadet doch nicht – gerät etwas in Bewegung: Man könnte eine Null-Promille-Grenze einführen (etwa 60 Prozent der Bevölkerung sind für ein absolutes Alkoholverbot am Steuer, ergab eine aktuelle Umfrage des Deutschen Verkehrssicherheitsrates), man könnte so wie in Holland die Fahrzeuge derjenigen, die mit Alkohol am Steuer erwischt wurden, mit einer Wegfahrsperre versehen, die den Start nur ermöglicht, wenn der Fahrer nüchtern ist, man könnte auch die Preise für Alkohol erhöhen. Das sind Vorhaben, die einen langen Weg vor sich haben, bis sie Gesetz werden. Als Arbeitgeber können Sie sofort handeln, wenn Sie in Ihrem Betrieb etwas ändern wollen.

Nüchtern würde ich nie betrunken fahren ...

Betriebsvereinbarungen sind ein bewährtes Mittel, um den Umgang mit Alkohol und anderen Drogen am Arbeitsplatz zu regeln. Wenn sich alle darüber einig sind, welche Grundsätze gelten, fällt es viel leichter, diejenigen, die sich nicht daran halten, auf das Problem anzusprechen. Je früher Drogenmissbrauch behandelt wird, desto besser sind die Chancen (siehe Interview auf der rechten Seite). Suchtbeauftragte oder der Betriebsarzt sind Ansprechpartner. Ist der Chef das Vorbild? Oder finden Sie, so schlimm ist das doch alles gar nicht?

Ein paar Zahlen

- Zwischen 1,3 und 2,5 Millionen Menschen in Deutschland sind abhängig vom Alkohol. Etwa ein Drittel davon sind Frauen.
- Jährlich werden mehr als 2.000 schwer geschädigte Kinder geboren, deren Mütter während der Schwangerschaft getrunken haben.
- Etwa 9,5 Millionen Menschen trinken so viel Alkohol, dass ihre Gesundheit gefährdet wird.
- Bis zu 30 Prozent der Betriebs- und Wegeunfälle sind alkoholbedingt.
- Etwa 15 Prozent der Alkoholkranken schaffen es, mithilfe von Entzug und Psychotherapie, langfristig abstinent zu bleiben.
- Jährlich sterben 16.000 (Quelle Statistisches Bundesamt) bis 73.000 (Quelle Suchtbericht der Bundesregierung) Menschen, weil sie zu viel Alkohol trinken.
- Etwa ein Fünftel der zugelassenen Medikamente kann negative Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit haben.
- Bei etwa zehn Prozent der Unfallverursacher finden sich Beruhigungsmittel (Benzodiazepine) im Blut.

(dp)

INTERVIEW

„Wer säuft, ist krank!“

Rein statistisch gesehen, gibt es in einem Betrieb mit zwanzig Mitarbeitern mindestens einen Alkoholabhängigen und zwei weitere, die stark gefährdet sind. Was raten Sie den Unternehmern?

Dr. Neubauer: Es ist sicher eine Frage der Unternehmenskultur, wie und wann man die Gefährdung durch Alkohol thematisiert. Es gibt Betriebe, die tolerieren überhaupt keinen Alkohol während der Arbeit. Große Reedereien oder Gefahrguttransporte zum Beispiel können sich wegen der hohen Werte, mit denen sie zu tun haben, nur mit einer glasklaren Drogenpolitik am Markt behaupten. Wenn Arbeitgeber und Personalvertretung eine entsprechende Betriebsvereinbarung schließen, sind sogar unangekündigte Alkoholtests möglich.

Glauben Sie, dass ein generelles Alkoholverbot das Problem lösen würde?

Dr. Neubauer: Alkohol gehört zu den legalen Drogen, deren maßvoller Genuss in unserer Gesellschaft toleriert wird. Jeder weiß, dass das Alkoholverbot Anfang des vergangenen Jahrhunderts in den USA keinen Erfolg hatte. Als präventive Maßnahme kann ein generelles Alkoholverbot im Betrieb zwar sinnvoll sein, aber es ist auch umstritten, denn es fördert das heimliche Trinken. Wer alkoholkrank ist, hat aber keine andere Wahl, er muss trinken.

Wenn ein Verbot nicht hilft, was dann?

Dr. Neubauer: Der wertschätzende verantwortungsvolle Umgang miteinander am Arbeitsplatz. Insbesondere Kollegen und Vorgesetzte müssen Ihre Fürsorgepflicht auch bei diesem Krankheitsbild wahrnehmen. Hierfür ist zunächst eine realistische Einschätzung des Risikos durch Alkohol erforderlich. Das Bewusstsein, dass regelmäßiger Alkoholkonsum eine echte Gefahr und dass übermäßiger Alkoholgenuss keine persönliche Trophäe darstellt, muss vorhanden sein.

Haben Süchtige eine Chance, dauerhaft geheilt zu werden?

Dr. Neubauer: Auf jeden Fall! Es ist leider viel zu wenig bekannt, dass eine rechtzeitig begonnene Therapie beim ersten Anlauf bei ca. einem Viertel der Alkoholabhängigen erfolgreich ist!

Dr. Birger Neubauer, Referent für Arbeitsmedizin bei der BG Verkehr.

Alkoholkranke versuchen ihr Problem so lange wie möglich zu vertuschen oder herunterzuspielen. Wie sollen sich Kollegen oder Vorgesetzte verhalten, wenn sie Verdacht geschöpft haben?

Dr. Neubauer: Bei einem begründeten Verdacht auf eine Suchterkrankung fällt es manchen Menschen schwer, dieses persönliche Problem im Arbeitsumfeld direkt anzusprechen, aber das ist der einzige Weg. Hilfestellung und Perspektive zu geben ist in diesen Fällen Aufgabe der Vorgesetzten. Niemand verlangt, dass ein Arbeitgeber als Therapeut tätig wird, aber der Chef muss klar sagen: So geht es nicht weiter, wir suchen nach einem verbindlichem Weg um das Suchtproblem zu lösen! Kollegen, die aus falsch verstandener Hilfsbereitschaft schweigen oder den Alkoholkranken decken, werden zu Co-Alkoholikern. Ihr gut gemeintes Verhalten führt jedoch nicht zur Problemlösung, sondern vergrößert nur das Problem, da wertvolle Zeit bis zum Einsetzen professioneller Hilfe verloren geht.

Viele Alkoholiker befürchten, dass sie ihren Arbeitsplatz verlieren, wenn sie ihre Abhängigkeit offenbaren. Ist Alkoholismus ein Kündigungsgrund?

Dr. Neubauer: Nein – die Abhängigkeit vom Alkohol ist seit 1968 auch juristisch als Krankheit anerkannt. Ein verantwortungsbewusster Betriebsleiter, der seine Fürsorgepflicht ernst nimmt, wird dem Mitarbeiter untersagen, seinen Dienst weiter auszuüben und verlangen, dass er sich in ärztliche Behandlung begibt. Für den Ablauf der betrieblichen Maßnahmen hat sich bewährt, den Druck auf den Betroffenen zunächst mit Gesprächen und später mit diziplinarischen Maßnahmen berechenbar zu erhöhen, damit er sich in professionelle Behandlung begibt. Die Sanktionen des Arbeitgebers beginnen mit der mündlichen Verwarnung und gehen über die Abmahnung bis zur Kündigung – die wird aber wie gesagt nur ausgesprochen, wenn der Kranke sich jedweder Therapie verweigert.

WEITERE INFORMATIONEN

Handbuch des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der Berufsgenossenschaften
Suchtprobleme im Betrieb
Alkohol, Medikamente, illegale Drogen.
3,65 Euro, Bezug über den DVR
www.dvr.de

Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen
www.dhs.de

Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung
www.bzga.de

Von Flugfischen

In ganz Deutschland kommt jeden Tag hochwertiger Fisch aus allen Weltmeeren auf den Tisch. Das ist nur möglich, weil in einer ausgefeilten Logistikkette Fangschiffe, Flugzeuge und Kühl-Lkw perfekt zusammenarbeiten. Viele davon sind Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr.

„Der Flughafen Frankfurt ist der wichtigste Anlandeplatz für Frischfisch."

Fisch zählt hierzulande zu den beliebtesten Lebensmitteln – Tendenz steigend. Der Frankfurter Flughafen ist heute der wohl wichtigste Anlandeplatz von Frischfisch aus aller Welt. Kühllaster bringen Ware vor allem aus Skandinavien und den Niederlanden nach Deutschland und verteilen sie bis in den letzten Winkel des Landes. Lediglich 14 Prozent der in Deutschland konsumierten Fische werden von deutschen Fischern gefangen.

Bevor Fisch zum festen Bestandteil in den Speiseplänen in ganz Deutschland werden konnte, musste sich eine ganze Reihe technischer und logistischer Innovationen durchsetzen. Die traditionellen Formen der Fischkonservierung waren das Einlegen in Salz und das Lufttrocknen. So wurde der Seefisch schon im Mittelalter zur Handelsware. Auf Kutschen und Koggen gelangte Fisch aus der Nord- und Ostsee bis ins Mittelmeer. Die moderne Fischvermarktung konnte erst nach der Einführung der Eismaschine und der Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts beginnen. Schnell wurde der auf Eis gekühlte frische Fisch von den Hafenstädten bis weit ins Hinterland transportiert. Seit der Indienststellung des ersten deutschen Fischdampfers SAGITTA im Jahre 1885 entwickelten sich auch die Fangmengen rasant. Hunderte von Fischdampfern landeten frischen Fisch aus Atlantik, Nord- und Ostsee an. Bremerhaven und Cuxhaven wurden zu den wichtigsten Standorten der Fischindustrie. Im Zuge der deutschen Teilung entwickelten sich auch Saßnitz und Rostock zu Heimathäfen weltweit operierender Fangflotten. Die Arbeit in der Fischerei war hart und gefährlich.

Heute die Ausnahme: Frischfisch vom deutschen Kutter

Einer der größten deutschen Frischfisch-Fangbetriebe ist die Cuxhavener Kutterfisch-Zentrale. Acht Hochseekutter fangen in der Nord- und Ostsee vor allem Seelachs, Hering, Dorsch, Scholle und Flunder. Da nicht nur die Fangmengen, sondern auch die Seetage streng limitiert sind, landen die in der Nordsee operierenden Schiffe meist im norddänischen Hanstholm an. Das spart wertvolle Zeit. Wenn die

Im Cuxhavener Fischereihafen löscht die J. VON CÖLLN am verschneiten Anleger gut 90 Tonnen Fisch mit dem bordeigenen Kran.

Rechts: Norwegischer Lachs und Hummer aus Maine im Hamburger Fachgeschäft.

Der Fischereihafen Altona vor dem Zweiten Weltkrieg.

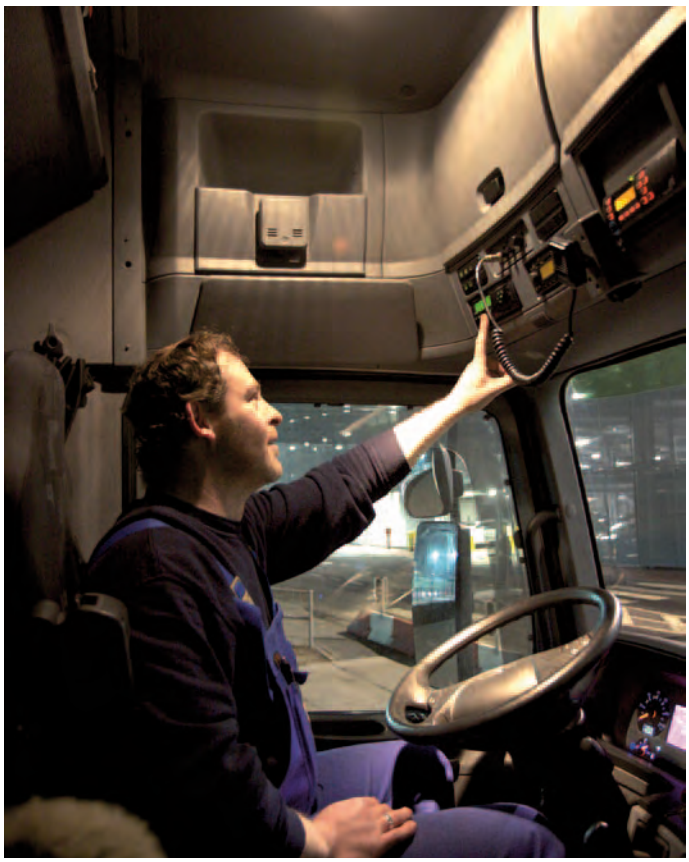
Kutter schon wieder in Richtung der Fanggründe zwischen dem Skagerrak und den Faröer-Inseln dampfen, bringen Lkw den Fisch die 630 Kilometer nach Cuxhaven. Ich nutze eine der seltenen Gelegenheiten, um einen der Kutter, die 40 Meter lange J. VON CÖLLN, in Cuxhaven zu besuchen. Bei dichtem Schneefall treffe ich gegen sechs Uhr morgens im Cuxhavener Fischereihafen ein. Die Männer der J. VON CÖLLN sind dabei, gut 90 Tonnen Fisch mit dem bordeigenen Kran direkt am Kutterfisch-Lagerhaus zu löschen. Frischfisch muss nach dem Fang trotz Kühlung möglichst schnell zum Endverbraucher kommen, da die Ware nur zeitlich begrenzt frisch bleibt. Das verschneite Deck ist spiegelglatt, aber Decksmann Norbert Lindstedt hievt die „Tubs“ mit Ruhe und Präzision sicher an Land. „Verglichen mit der Arbeit auf See, am schweren Fanggeschirr und bei der Verarbeitung unter Deck ist das eine leichte Übung“, schmunzelt der erfahrene Seemann. Seine Kollegen sorgen tief im Schiffskörper für gut gekühlten Nachschub. Beim Löschen ist das Tragen von Schutzhelmen und Sicherheitsschuhen selbstverständlich. „Die beste Unfallversicherung ist eine erfahrene und eingespielte Gang“, berichtet uns Kapitän Karl-Heinz Rehbehn, der seit mehr als 40 Jahren in der Fischerei tätig ist, über seine Mannschaft. Der frische und übrigens MSC-ökozertifizierte Frischfisch wird nach der Anlandung nach Kundenwunsch zumeist zu grätenfreien Filets verarbeitet und anschließend von Kutterfisch direkt an den Handel in ganz Deutschland geliefert.

Der wichtigste Anlandeplatz: Flughafen Frankfurt

Viele Reisende kennen die gigantischen Passagierterminals auf Deutschlands größtem Flughafen in Frankfurt am Main. Die ebenso beeindruckenden Frachtterminals betreten in der Regel dagegen nur die Mitarbeiter von Fraport und der Cargo-Fluglinien. Über das direkt am Frachtterminal liegende Perishable Center (perishable freight = verderbliche Fracht) werden im Jahr mehr als 200.000 Tonnen frischer Lebensmittel sortiert und kommissioniert – darunter auch Fisch aus aller Welt.

Lademeister Ergun Ugur und Sondergerätefahrer Murat Ciftei entladen in Frankfurt eine Transportmaschine vom Typ MD 11 der Lufthansa Cargo. Die beiden erfahrenen Mitarbeiter bewegen sich völlig trittsicher auf dem speziellen Boden im Laderaum.

Ich bin mit Dieter Zimmermann, einem Veteranen der Lufthansa Cargo, verabredet. Er wird mich zu einer Maschine begleiten, die neben anderer Ladung auch Fisch aus Ostafrika an Bord hat. Ohne Anmeldung, Begleitung und die obligatorische Warnweste kommt niemand auf das Flughafengelände. Die Sicherheitskontrollen dauern etwa eine halbe Stunde, dann sind wir auf dem Flughafenvorfeld. Es ist eine eigene bunte Verkehrswelt hier auf dem Vorfeld. Neben den normalen Pkw und Bussen fallen besonders die flachen Schlepper, Förderbandwagen, Container- und Palettenhubfahrzeuge auf. Unsere Maschine steht seit einigen Minuten. Auf genau ausgezeichneten Wegen gehen wir zum Flugzeug. Die gigantische MD 11 kann bis zu 90 Tonnen Fracht laden. An der Gangway bleibt noch kurze Zeit, die beiden Piloten zu begrüßen. Sie haben gut sieben Stunden Flug Nairobi–Frankfurt hinter sich. Mitarbeiter der Lufthansa Technik sind schon an Bord. Die Fraport-Männer beginnen mit dem Löschen der Ladung. An Bord sind mehrere Paletten mit Viktoriabarsch aus Tansania. Aber auch Blumen, Gemüse und ein gut verpacktes Auto. Eine Palette nach der anderen wird über Lauf- und Antriebsrollen fast schwebend auf das Palettenhubfahrzeug bugsiert. Dieter Zimmermann erinnert sich noch an die Frühzeit des Lufttransports Anfang der 60er-Jahre. „Nicht viel anders als während der Berliner Luftbrücke wurden Express- und Stückgut in DC-3-Ma-



Kühl-Lkw-Fahrer Walter Schmitz startet um 23:30 Uhr den Fahrtenschreiber.– Der Termindruck ist beim Transport frischer Lebensmittel sehr groß. – Die Handschuhe schützen nicht nur gegen die Kälte, sondern auch vor kleinen Verletzungen.

schinen transportiert. Die Knochenarbeit des Be- und Entladens war nicht ungefährlich“, blickt mein Begleiter zurück. Ganz ohne Handarbeit geht es allerdings auch im Jahre 2010 nicht. Verklemmte Ladung muss angeschoben werden. Lademeister Ergun Ugur und Sondergerätefahrer Murat Ciftei sind erfahrene Mitarbeiter, bei denen jeder Handgriff sitzt. Auch hier gilt: Überall lauern Stolper-, Klemm- und Rutschgefahren. „Und nicht jede Transportmaschine ist mit einem so gut funktionierenden Rollensystem ausgestattet“, betont Ugur. Nur gut eine Stunde dauert das Löschen der gesamten Ladung aus den beiden Ladedecks der MD 11. Lufthansa Cargo hat 19 Maschinen dieses Typs weltweit im Einsatz. Mit an Bord auch immer wieder Fisch – von den Insidern Flugfisch genannt: Thiof und Dorade aus dem Senegal nach Europa, Lachs aus Norwegen vor allem nach Japan. Auf Anhängern geht es nach dem Ausladen für den Frischfisch weiter in Richtung Perishable Center.

Ohne ihn läuft nichts: Der Kühl-Lkw

Am Frankfurter Perishable Center treffe ich Walter Schmitz. Er fährt für die Cuxhavener Spedition Lühmann, die als mittelständisches Familienunternehmen auf Fischtransport und Fischlogistik spezialisiert ist. Er soll eine Ladung von Frischfisch nach Hamburg fahren. Jetzt, am Sonntagabend herrscht hier Hochbetrieb. Wie so oft muss er mit seinem Lkw länger als geplant auf seine Ladung warten. Am Montagfrüh soll alles vor Öffnung der Großmärkte und Fischgeschäfte in Hamburg abgeliefert sein. Um 23.30 Uhr fahren wir schließlich mit unserer Ladung für vier Großmärkte und zwei weitere Adressen los. Das Schneechaos der letzten Tage ist vorbei, so kommen wir heute optimal durch. Doch das Fahren in der Dunkelheit verlangt auch von einem ausgeruhten Fahrer volle Konzentration. Nach viereinhalb Stunden am Steuer macht Schmitz die vorgeschriebene und von der Bordelektronik überwachten 45 Minuten Pause. Bei einem Kaffee in der Raststätte erzählt mir Schmitz von einem kleinen Unfal, den er kürzlich hatte: „Ein klemmendes Rolltor an einer Lagerhaus-Lkw-Rampe brach mir den kleinen Finger. Gut vier Wochen konnte ich deswegen nicht arbeiten. Der Handschuh hat zum Glück dafür gesorgt, dass die Wunde sauber blieb, aber schmerzhaft war der kleine Vorfall trotzdem.“ Die Regelung der Lenkzeiten ist zwar eine gute und notwendige Sache, aber der Termindruck ist beim Transport von frischen Lebensmitteln sehr groß. Eine Verzögerung beim Beladen, ein Stau, schlechtes Wetter, und schon bricht der Terminplan zusammen. Unsere Tour verläuft jedoch reibungslos. Jedem Pkw-Fahrer sei eine Mitfahrt in einem Lkw empfohlen, um den Verkehr einmal aus der Sicht eines „Brummis“ zu erleben. Trotz moderner Rückspiegel gibt es noch tote Winkel, Baustellen sind eng, und so manches Fahrmanöver der Pkw wirkt aus dem Lkw wie ein Selbstmordkommando.

Alle sechs Stationen werden rechtzeitig beliefert. Als ich in Hamburg aus dem Führerhaus des Lkw steige, bin ich dankbar für die neu gewonnenen Einblicke: Mir ist klar, welche enorme Logistik unseren alltäglichen Fischkonsum sicherstellt. Es sind viele Menschen in unterschiedlichsten Arbeitswelten, die zur Entstehung meiner kleinen Flugfischgeschichte beigetragen haben. Ob Fischstäbchen oder Viktoriabarsch, in Zukunft wird mir Fisch noch besser schmecken.

Text und Fotos: Kirk Williams

Von Tigern und Bettvorlegern

Wir trauen uns oft mehr zu, als wir sollten. Das Ergebnis ist mitunter verblüffend ernüchternd. Runtergefallen, eingeklemmt oder abgerutscht wartet jemand auf Hilfe: Gesprungen als Tiger und als Bettvorleger gelandet.

Damit niemand herunterfällt, ist die obere Ladebühne eines Autotransporters mit einem Geländer oder Seilen gesichert.

Aus Schaden wird man klug, heißt es. Deswegen stellen wir hier drei Unfälle vor. Sie haben gemeinsam, dass die Hauptpersonen sich – gelinde gesagt – leichtsinnig verhalten haben. Ihr Kopf war woanders. Weil so etwas ständig passiert, gibt es die Kampagne Risiko Raus der Berufsgenossenschaften (siehe Kasten).

Alles ...

Auf dem Autotransporter werden die Fahrzeuge in zwei Ebenen geladen. Die obere Ladenbühne befindet sich in etwa drei Metern Höhe. Laut Vorschrift soll eine ein Meter hohe Absturzsicherung aus Geländern oder Seilen die Menschen schützen, die dort mit der teuren Ware zu tun haben. Autotransporte verlangen ein Höchstmaß an Präzision und Professionalität, heißt es in einer Broschüre ...

Der Fahrer, nennen wir ihn Uwe, beginnt wie üblich mit dem Laden auf der oberen Ladebühne. Die Tour wird lang und er hat es eilig. Die offene Stelle an der Absturzsicherung beachtet er nur flüchtig. „Ach, das ist jetzt egal." Die neuen VW Tuareg blitzen in der Sonne. So ein Tuareg ist circa 1,90 Meter breit. Auf der Ladefläche bleiben noch rund 30 Zentimeter als Stand oder Laufstegbreite links und rechts des Wagens. „Das wär doch vielleicht was für meine Schwester", denkt Uwe, während es sich bückt, um die Radvorleger zu kontrollieren. „Allerdings hätte sie eventuell Probleme mit dem Parken", grinst er und geht weiter zum nächsten Wagen, „so wie damals als ..." Überrascht spürt er, dass sein Fuß ins Leere tritt und er das Gleichgewicht verliert. Vergeblich versucht er, sich festzuhalten. Wäre die Absturzsicherung da, wo sie hingehört, hätte er einen Halt gefunden. Aber genau hier fehlen zwei Meter der schützenden Seile. Die Absturzsicherung darf auf Autotransportern nur durchbrochen werden, wenn eine technische Notwendigkeit vorliegt: als Durchstiegsöffnung für die Leitern oder im Übergangsbereich vom Zugfahrzeug zum Anhänger. Da, wo Menschen direkt am Auto hantieren, muss sie dagegen geschlossen bleiben. Das ist sie aber nicht, und so stürzt Uwe ab und landet auf dem harten Asphalt. Der Arm bricht an mehreren Stellen, die Schmerzen rauben ihm für einen Moment den Atem. Als er später wieder klar denken kann, fragt er sich beschämt, wie ihm das mit zwanzig Jahren Berufserfahrung passieren konnte. Der Chef wird noch etwas deutlicher, als er seine Fahrer aus gegebenem Anlass auf die Unfallgefährdung hinweist.

... was schiefgehen kann ...

Ein Tankwagen ist glatt und rund. Manchmal ist es nötig, hinaufzuklettern. Damit man das gut schafft und sich oben sicher bewegen kann, haben die Konstrukteure an Leiter und Laufrost gedacht, die am Wagen befestigt sind.

In der Werkstatt herrscht Betriebsamkeit. Ein Fahrer, nennen wir ihn Christoph, hat das große Fahrzeug geschickt an die Montagegrube manövriert. Während Christoph überlegt, ob er seinen Sohn heute Morgen daran erinnert hat, den Rasen zu gießen, greift er nach einem Schlauch. Er will oben einen Dorndeckel öffnen und den Kammerinhalt prüfen. Wenn er schon mal oben ist, könnte er den Wagen auch gleich ein bisschen abspritzen. „Und nach dem Essen fahre ich zum Training", überlegt er, während er zügig hinaufklettert,

Bei geringer Geschwindigkeit gerät der Zug auf den Grünstreifen und kippt um. Feuerwehr, Kran und Panzer waren im Einsatz, um ihn wieder aufzustellen.

die eine Hand an der Leiter, in der anderen hält er den Schlauch. „Jetzt rüber auf den Laufrost und dann" – Christoph hat noch den Bruchteil einer Sekunde Zeit, darüber zu staunen, wie schnell er fällt, dann landet er auch schon zwischen Fahrzeug und Grubenabdeckung in der Montagegrube.

Das Fußgelenk ist gebrochen, der Unterschenkel auch, gleich mehrmals. Dicke blaue Prellungen am ganzen Körper. Im Krankenhaus runzelt der Oberarzt die Stirn. Ob der Patient wieder völlig beschwerdefrei laufen wird, lässt sich noch nicht sagen.

Der Chef ist zwar froh, dass die Verletzungen nicht noch schlimmer ausgefallen sind, aber er ist auch sauer. Christoph fällt für längere Zeit aus, es ist nicht so einfach, einen Ersatz zu finden. Muss man denn wirklich alles erklären? In der neuen Betriebsanweisung wird stehen, dass es nicht gestattet ist, auf ein Fahrzeug zu klettern, während es auf der Grube steht. Und außerdem sei die nötige Sorgfalt zu wahren. Das soll heißen: Passt gefälligst auf!

RISIKO RAUS

Die aktuelle Kampagne der gesetzlichen Unfallversicherung macht auf Gefahren beim Fahren und Transportieren aufmerksam, um das Unfallrisiko sowohl im Straßenverkehr als auch beim innerbetrieblichen Transport zu verringern. Für alle, die sich mit Arbeitssicherheit beschäftigen, gibt es vielfältiges Informationsmaterial, Handlungshilfen, Videos und mehr.

www.risiko-raus.de

... wird auch schiefgehen!

Der Sattelzug fährt vom Betriebshof. Im Anhänger befinden sich gut gesichert mitteldichte Holzfaserplatten, die an einen Kunden ausgeliefert werden. Das Zugfahrzeug ist mit einem Spurhalteassistenten ausgerüstet. Der ist bei geringer Geschwindigkeit aber nicht aktiv. Der Fahrer, nennen wir ihn Thomas, betrachtet interessiert die Harley Davidson, die auf der anderen Straßenseite unterwegs ist.

Plötzlich rumpelt es – der Sattelzug ist auf den unbefestigten Grünstreifen geraten. Thomas ist sofort voll konzentriert bei der Sache und schafft es, das Zugfahrzeug wieder auf die Fahrbahn zu bringen. Aber das nützt ihm wenig, denn der voll beladene Anhänger reißt den gesamten Zug um. Das Fahrzeug bleibt auf der Seite liegen. Thomas ist flau im Magen. Durchs Fenster sieht er plötzlich sehr viel Himmel und wenig Straße. Von hinten hört er Stimmen. „Erst mal aussteigen“, denkt er sich und löst den Sicherheitsgurt. Thomas kommt allerdings nicht mehr dazu, die Tür zu öffnen, denn er kracht ungebremst in den Beifahrerraum des auf der rechten Seiten liegenden Führerhäuschens. Nun hat er auch ein flaues Gefühl im Kopf. Blut rinnt aus der Platzwunde an der Stirn langsam über sein Gesicht und tropft aufs Hemd. Während er darauf wartet, dass ihn die Feuerwehr aus dem Fahrzeug befreit, denkt er: „Was bin ich bloß für ein Pechvogel.“ Sein Chef sieht das anders: „Wo hast du eigentlich deinen Verstand gelassen? Keine Befreiung aus dem Gurt, wenn das Fahrzeug auf der Seite liegt, das ist doch wohl klar!“

(dp)

Vom Ausbruch des Feuers bis hin zum Vollbrand vergehen oft nicht mehr als 15 Minuten.

Richtig reagieren im Notfall

Ein Busbrand kann die Existenz des Unternehmens bedrohen und im schlimmsten Fall Leben kosten. Um das richtige Verhalten in Notfallsituationen zu trainieren, veranstaltete die Berufsgenossenschaft zum ersten Mal ein Seminar für Beschäftigte in Reisebusunternehmen.

Spätestens seit dem schweren Busbrand 2008 auf der A2 bei Hannover, bei dem 20 Menschen in den Flammen ums Leben kamen, wird wieder über Rauchmelder und Löschanlagen in Bussen gesprochen. Die großen europäischen Hersteller wie zum Beispiel EvoBus oder MAN haben sich inzwischen verpflichtet, ab Januar 2011 Rauchmeldeanlagen in Bussen serienmäßig zu integrieren.

Doch am Ende hängt es vor allem vom Verhalten des Fahrers ab, ob ein Brand glimpflich ausgeht oder in der Katastrophe endet. „Hier setzen wir an und trainieren Gefahrensituationen, damit die Teilnehmer im Ernstfall strukturierter vorgehen können“, erklärt Ralf Zanetti, Technischer Aufsichtsbeamter der BG Verkehr und Leiter des Pilotseminars. Zusammen mit seinem BG-Kollegen Axel Güldenpfennig konnte er im nordrhein-westfälischen Sellinghausen 14 Teilnehmer begrüßen. Darunter Busfahrer wie auch Betriebsleiter und Geschäftsführer, die als Multiplikatoren das erlernte Wissen an ihre Mitarbeiter weitergeben.

Die 14 Seminarteilnehmer aus Nordrhein-Westfalen lobten die Praxisnähe des Pilotseminars.

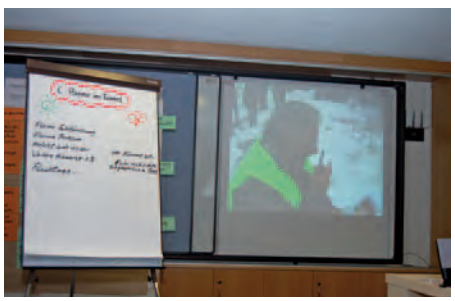
Learning by doing

„Bei uns gab es bereits in zwei Bussen Feuer. Einmal war ein Kurzschluss der Auslöser, das andere Mal ist Öl auf den Auspuff getropft“, erzählte Busunternehmer Peter Weilke. Wie in solchen Situationen richtig reagiert wird, wurde am ersten Tag im theoretischen Teil durchgenommen. Wer dabei an einen einschläfernden Monolog des Referenten denkt, liegt falsch. Nach dem Motto „Learning by doing“ erarbeiteten sich die Teilnehmer selbst, wie ein Notruf richtig abgesetzt wird oder worauf es bei einer Evakuierungsdurchsage ankommt.

Im Anschluss folgte die praktische Umsetzung per Walkie-Talkie, aufgenommen von einer Videokamera. Für manchen ein Aha-Erlebnis. Denn unüberlegte Aussagen wie „Der Bus brennt“ würden in der Realität bei den Fahrgästen am ehesten Panik hervorrufen. „Jedes Wort kann eins zuviel sein“, sagt Güldenpfennig. Reizwörter wie „Feuer“, „Notfall“ oder „Rauch“ seien zu vermeiden. Vom einem technischen Defekt zu sprechen, die beste Lösung.

Um das Training noch realitätsnaher zu gestalten, wurde am Nachmittag des eineinhalbtägigen Seminars in einem bereitgestellten Reisebus geübt – von der Durchsage an die Fahrgäste über das Evakuieren des Fahrzeuges bis hin zum Absetzen des Notrufes. In der anschließenden Videoanalyse konnte Schritt für Schritt das Verhalten des Fahrers besprochen werden. Wie schnell Fehler gemacht werden, zeigte sich schon beim ersten Durchgang, als gleich zwei Passagiere übersehen wurden und im Bus zurückblieben. Im Ernstfall eine womöglich tödliche Nachlässigkeit. Zanettis Fazit: „Immer die Toilette kontrollieren und wenn noch Zeit ist, auch die Schlafkabine.“

Realitätsnah wurde auch die Evakuierung eines Rollstuhlfahrers geübt – eine Herausforderung für alle Beteiligten.



Die Videoanalyse brachte wichtige Erkenntnisse.

Auf die Theorie folgte die praktische Umsetzung.

Bei jedem Übungsschritt war die Kamera dabei.

© Andreas Heise

INTERVIEW

„Nächstes Seminar im Sommer“

Seminarleiter Ralf Zanetti

Welches Fazit ziehen Sie nach dem Pilotseminar, dem ersten dieser Art?
Zanetti: Das Seminar ist gut angekommen. Wir konnten Theorie und Praxis erfolgreich miteinander verknüpfen. Die Runde war zudem sehr lebhaft und aufgeschlossen. Der Anregung der Teilnehmer, das Seminar um einen Tag zu verlängern, werden wir nachkommen. Genauso wird es in Zukunft eine Mappe für unterwegs geben, sodass der Fahrer die wichtigsten Tipps immer griffbereit hat.

Wann wird das nächste Seminar stattfinden?
Zanetti: Wir planen unsere Termine im Frühjahr. Dieses Seminar wird dann sicher mit dabei sein – und zwar als Angebot für Reisebus- und Omnibusunternehmen. Wir veröffentlichen alle Termine im April im Internet, die Seminare können dort dann auch sofort gebucht werden. An der Zielgruppe wird sich nichts ändern – bei uns sind Fahrer und Unternehmer willkommen.

Wie ein Feuer am besten bekämpft wird, veranschaulichte am zweiten Seminartag Olaf Berndt, Brandschutzbeauftragter und Feuertrainer. „Die meisten Brände entstehen im Motorraum“, so Berndt. Beim Löschversuch gelte es, die Klappe nur leicht zu öffnen, um dem Feuer nicht zuviel Sauerstoff zu geben. Wichtigste Regel bei jedem Brand: „Von unten nach oben, von vorne nach hinten löschen.“ Dass schon ein Mülleimerbrand eine Herausforderung sein kann, erlebten die Teilnehmer am eigenen Leib bei einer Übung im Freien.

Berndt betonte, wie wichtig die Kenntnisse bezüglich der Prävention und Eindämmung von Bränden sein können: „Allein bei den Berufsgenossenschaften werden jährlich rund 3.500 Arbeitsunfälle infolge von Bränden oder Explosionen gemeldet.“ Einer amerikanischen Langzeitstudie zufolge wurden in den USA unmittelbar nach einem Brand 43 Prozent der Firmen abgemeldet, 27 Prozent in den darauffolgenden drei Jahren. Brände könnten in bestimmten Fällen die Existenz des Unternehmens bedrohen. „Oft gibt es auch Probleme mit den Versicherungen, da vertragliche Brandschutzbestimmungen vom Unternehmen nicht eingehalten wurden“, gibt Berndt zu Bedenken.

Praktische Übungen haben überzeugt

Die Seminarteilnehmer fühlen sich hingegen gewappnet für Notfallsituationen. „Das Seminar hat mir gut gefallen. Das richtige Verhalten wurde oft wiederholt und somit bleibt einiges hängen“, resümiert Busfahrer Heinz Lachmann. Besonders die praktischen Übungen hätten überzeugt. Zanetti zum Schluss: „Das ist alles Trainingssache.“

Andreas Heise

Auf dem neuen Parkplatz Hainich an der A4 stellte Via Solutions ein Gerüst auf, damit die Fahrer Eis und Schnee sicher vom Lkw entfernen können.

© Via Solutions Thüringen

Gut vorbereitet in den Wintereinsatz: Die Straßenwärter haben rechtzeitig geübt, ein voll beladenes Streufahrzeug auf glatter Fahrbahn sicher zu manövrieren.

Winterdienst in Thüringen

Sicher unterwegs -

Zahlreiche Artikel in diesem Magazin beschäftigen sich mit dem Thema Verkehrssicherheit. Dabei stehen meist die Fahrer - zu Recht - im Mittelpunkt. Aber das System Verkehr und seine Sicherheit umfasst noch mehr, zum Beispiel die Männer in warnendem Orange, die entlang und auf der Autobahn unterwegs sind. Gerade jetzt im Winter leisten sie einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Sicherheit auf den Straßen. Oft in der Nacht und unter ungünstigen Wetterverhältnissen. Grund, sich einmal die Arbeit der „Männer in Orange“ anzusehen.

Sie sind am Bau und Unterhalt der Straßen beteiligt, pflegen Grünstreifen, sammeln Müll ein, meist im oder in unmittelbarer Nähe des fließenden Verkehrs. Auch Arbeiten in großer Höhe (auf Brücken zum Beispiel) mit Absturzgefahr oder in engen Schächten gehören dazu. Hinzu kommt der Umgang mit verschiedenen Maschinen und unterschiedlichen Fahrzeugen oder mit Gefahrstoffen. Dabei ist nicht nur das Unfallrisiko von Bedeutung, sondern auch Belastungen wie Lärm, Hitze, UV-Strahlung, Nässe, Kälte und Abgase. Nicht zu unterschätzen sind die psychischen Belastungen durch die Nähe zum schnell fließenden Straßenverkehr.

Via Solutions Thüringen gehört zur BG Verkehr

Straßenwärter sind in der Regel Mitarbeiter des öffentlichen Dienstes und bei den Unfallkassen versichert. Auf einem Abschnitt der A 4 in Thüringen ist das anders. Die Mitarbeiter der Via Solutions Thüringen sind bei der BG Verkehr gegen Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten versichert. Ihr Arbeitgeber ist eine Projektgesellschaft, die im Rahmen eines Public-Private-Partnership-Projektes (PPP-) den Auftrag zum Bau der Umfahrungsstrecke Hörselberge bei Eisenach erhalten hat und für 30 Jahre mit dem Betrieb beauftragt wurde. Seit Mai 2008 sorgt die Via Solutions Thüringen mit mehr als 20 Mitarbeitern für den reibungslosen Betrieb auf der A 4 und deren Erhaltung bis 2037. Das Aufgabenspektrum umfasst u. a. die Streckenkontrolle, die Grünpflege, Ausbesserungsarbeiten sowie den Winterdienst.

Eine große Aufgabe für das junge Unternehmen, das Sicherheit als Unternehmensziel nennt. Durch den Bau der Umfahrung wurde die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer verbessert. So sorgen drei Spuren je Fahrtrichtung für einen guten Verkehrsfluss, die Standspur gewährleistet bei Pannen ausreichenden Schutz und die Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren sowie geringere Steigungen als auf der alten A 4 sorgen ebenfalls für mehr Sicherheit.

Straßenwärter leben gefährlich

Aber das Betriebsteam der Via Solutions setzt sich nicht nur für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer ein, sondern auch für die der Mitarbeiter: „Sicherheit ist das A und O eines jeden Straßenwärters“, bekräftigt Dietmar Riede, Autobahnmeister bei Via Solutions, „Sicherheit hängt unmittelbar mit dem Leben eines Straßenwärters zusammen.“ Bereits beim ersten Kontakt wird dies deutlich, denn selbstverständlich nutzen alle Mitarbeiter die gesetzlich vorgeschriebene Warnkleidung, im Winter ergänzt durch Wetterschutzkleidung. Schutzschuhe und Handschuhe gehören ebenfalls zur Standardausstattung. Auch sei es selbstverständlich, so Riede, dass man seine eigene Arbeit auf der Straße absichert. Wichtig ist dabei, dass die Verkehrsteilnehmer die Arbeitenden rechtzeitig erkennen. Dabei unterstützt ein CB-Funk-Warnsender. Er wird an der ersten Vorwarntafel angebracht und warnt die Verkehrsteilnehmer über CB-Funk in verschiedenen Sprachen und auf verschiedenen Funkkanälen vor der Gefahrenstelle.

Aber Sicherheit wird nicht dem Zufall und dem Engagement der Mitarbeiter überlassen, sondern systematisch betrieben. Zum Beispiel beim Winterdienst – einer besonderen Herausforderung für alle Beteiligten. „Wir haben uns gut auf den Winter vorbereitet“, bestätigt

– unterwegs sicher

Dietmar Riede noch einmal, und er wird unterstützt von Matthias Eli, Sicherheitsingenieur bei Via Solutions. Nicht nur die Vorräte an Streumaterial wurden aufgestockt, die unterschiedlichen Räum- und Streustreifen abgestimmt, auch die Arbeitssicherheit und der Gesundheitsschutz der Mitarbeiter standen im Fokus. Hier greift das Arbeitsschutz- und Gesundheitsschutzmanagement der Via Solutions besonders. Im Rahmen der Gefährdungsanalyse wurden die Gefahrenquellen lokalisiert und bewertet und die Gefährdungen identifiziert. Die Ergebnisse sind in Betriebsanweisungen eingeflossen.

Arbeiten im Winterdienst bedeutet arbeiten im Stoßbetrieb, unter extremen Witterungsverhältnissen und oftmals nachts. Sie beginnen beim Rüsten (Be- und Entladen) der Fahrzeuge, über ihren Einsatz auf glatten Straßen bis hin zum Passieren von gestrandeten Verkehrsteilnehmern, um ihnen die Weiterfahrt zu ermöglichen. Die Gefährdungen reichen vom Stürzen auf glatten Fahrbahnen und Zuwegen, vom Absturz beim Benutzen von glatten Auf- und Abstiegen, Quetschungen bei der Montage von Anbauteilen der Geräte bis hin zu Verkehrsunfällen auf vereisten Straßen.

„Die Kollegen arbeiten oft nachts, bei extremen Witterungsverhältnissen."

Wettermeldung per SMS

Um die Gefährdungen zu beherrschen, finden regelmäßige intensive Schulungen aller Mitarbeiter statt. Aktuell wurden sie nochmals mit der Winterdiensttechnik vertraut gemacht und für die besonderen Anforderungen im Winterdienst sensibilisiert. Die Schulung zur Vorbereitung auf den Winterdienst enthielt auch praktische Elemente. Der Betrieb der Streufahrzeuge zum Beispiel hat weitreichende Konsequenzen sowohl für die Beschäftigten wie auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer. Auf dem geschützten Raum des Fahrsicherheitszentrums Nohra bei Erfurt konnte man ganz konkret üben, was es heißt, mit einem voll beladenen Streufahrzeug auf glatter Fahrbahn unterwegs zu sein und die Fahrmanöver sicher auszuführen. Schließlich nutzt es den Verkehrsteilnehmern wenig, wenn das Streufahrzeug sprichwörtlich „ins Rutschen kommt".

Unterstützt wird das Winterdienstteam von der Einsatzleitung, die ständig präsent ist und über neueste Technik verfügt. Über einen speziellen Wetterdienst werden dem Einsatzleiter des Betriebsteams besondere Ereignisse unmittelbar per SMS auf sein Mobiltelefon weitergeleitet und er kann rechtzeitig auf zu erwartende schwierige Straßenverhältnisse reagieren. Dies war auch der Fall Ende November, als in Thüringen noch vor dem meteorologischen Winter und lange vor dem kalendarischen der erste Schnee Einzug gehalten hat und die Landschaft in ein Wintermärchen verwandelte.

Die Sache mit dem Wintermärchen sehen viele Verkehrsteilnehmer zwiespältig, zum Beispiel Lkw-Fahrer, die bei Schnee und Eis zusätzlich zu den Verkehrsverhältnissen mit einem weiteren Problem zu kämpfen haben, der Schneelast. Und auch daran hat man bei Via Solutions gedacht. Auf dem neuen Parkplatz Hainich an der A 4 wurde wie im vergangenen Jahr ein Gerüst aufgestellt, das es Lkw-Fahrern ermöglicht, Eis und Schnee von den Dächern ihrer Fahrzeuge und Anhänger zu entfernen. Am 1. Dezember 2010 hat es der Verkehrsminister des Landes Thüringen, Christian Carius, offiziell in Betrieb genommen.

Eine nette Geste der Via Solutions, denn gerade im Winter sind die Verkehrsteilnehmer noch mehr als im Sommer aufeinander angewiesen. Vielleicht denken Sie einmal daran, wenn Sie den „Männern in Orange" auf Ihrer Strecke begegnen und nehmen entsprechend Rücksicht. **(rb)**

Farbe statt Panzer

Geld ist ein flüchtiger Stoff, eine Ladung, die man besonders sichern muss. Neben gepanzerten Spezialfahrzeugen kommen neue Technologien zum Einsatz. Sie machen die vermeintliche Beute durch einen Selbstzerstörungsmechanismus wertlos.

Es ist heutzutage normal, Bargeld an jeder Straßenecke aus dem Automaten zu ziehen und das Portemonnaie bei Bedarf auch an der Tankstelle oder im Supermarkt aufzufüllen – ganz legal, versteht sich. Möglich werden diese Bargeldströme durch eine ausgeklügelte Logistik: Geld muss ver- und entsorgt werden, ein verführerischer Materialfluss mit hohen Qualitätsanforderungen.

Die klassische Sicherungsmethode für diese Logistik kann man als Panzerung beschreiben: Geld wird in gepanzerten Spezialfahrzeugen gefahren, die von mindestens zwei Personen begleitet werden. In der Regel sind sie bewaffnet. Dies ist ein gutes und bewährtes Sicherheitsniveau. Wer einen gepanzerten Transport knacken möchte, muss zu rohen Mitteln greifen: Drohen, Schießen, Sprengen. Zum Glück finden die meisten Überfälle im Fernsehen statt.

Die Beute wird wertlos

In den letzten Jahren haben sich neben der Panzerung weitere technische Systeme durchgesetzt, mit denen viele Werttransporte alternativ gesichert werden können. Der Grundgedanke bei diesen Systemen ist, durch technische Maßnahmen jeden unbefugten Zugriff auf die transportierten Werte konsequent zu verhindern. Selbst der Geldbote hat keine Möglichkeit, an das Geld zu gelangen, denn jeder Versuch, einen Behälter zu öffnen oder aus dem regulären Transportweg zu entfernen, verfärbt die Geldbestände und macht sie dadurch wertlos.

Technische Transportsicherungssysteme basieren auf einem ausgeklügelten Konzept, bestehend aus lückenloser Überwachung, verschiedenen technischen Transportsicherungen und speziellen Fahrzeugeinrichtungen, die sowohl während des Botengangs als auch bei der Fahrt zu jeder Zeit gewährleisten, dass die Werte bei unbefugtem Zugriff automatisch wirkungsvoll eingefärbt werden. Das Geld befindet sich während der gesamten Transportphase in programmierten Behältnissen und ist dem Zugriff des Personals entzogen.

„Ein Restrisiko für die Mitarbeiter besteht bei Geld- und Werttransporten immer."

Dieses Konzept reduziert sowohl das Insiderrisiko als auch die Erpressbarkeit der Transportmitarbeiter erheblich. Das System, das bereits vom Grundkonzept Sicherheit bereithält, macht eine zusätzliche Bewachung, Panzerung und Bewaffnung entbehrlich, darum darf auch eine Person allein den Transport durchführen. Zu gefährlich? Die Sicherheit der Mitarbeiter an diesen Einzelarbeitsplätzen wird aus Sicht von Experten mindestens genauso gewährleistet wie bei einem gepanzerten Transport. Ein Risiko besteht beim Geldtransport immer, aber es ist nach gegenwärtiger Erkenntnis bei beiden Sicherheitskonzepten auf ein akzeptables Maß reduziert.

Ausnahmegenehmigung der BG

Die Unfallverhütungsvorschrift BGV C 7, die sich auf Wach- und Sicherungsdienste bezieht, gilt weiterhin in der Fassung vom 1. Januar 1997. Da die technischen Transportsicherungssysteme zu diesem Zeitpunkt noch nicht verbreitet waren, muss ihr Einsatz im Einzelfall von dem jeweiligen Unternehmen individuell als Ausnahme beantragt werden. Eine Ausnahmegenehmigung wird nur gewährt, wenn die Wirksamkeit des Schutzkonzeptes durch die Einhaltung strikter technischer und organisatorischer Anforderungen nach einem vorgegebenen Standard nachgewiesen wurde.

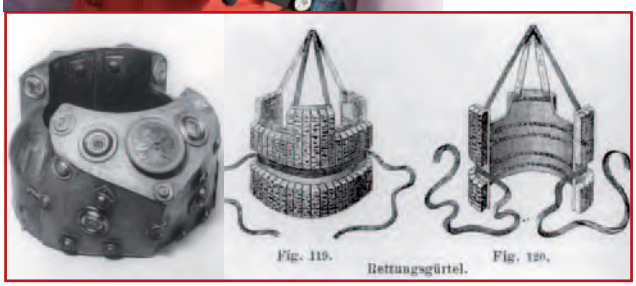
Martin Küppers
Manuel Porst-Gazibara

Die Idee: Rettungswesten

Ein Sturz ins Wasser war für Seeleute lange Zeit gleichbedeutend mit dem Tod. Nur die wenigsten konnten überhaupt schwimmen, aber selbst ein sehr geübter Schwimmer hält sich ohne Hilfe in kaltem Wasser nur wenige Minuten. Eine Rettungsweste hat die Tüftler darum schon seit Jahrhunderten beschäftigt. Das waren in den Anfängen mit Luft gefüllte Ziegenhäute, aufgeblasene Tierdärme oder auch ausgehöhlte Kürbisse. Mittelalterliche Versuche mit Luftkammern in Rüstungen oder schwimmfähige Lederharnische nützten den Schiffbrüchigen noch wenig. Vor rund 300 Jahren entstanden dann aber vor allem in England und Frankreich die ersten Rettungswesten, die den heutigen Modellen ähneln: aus Kalbs-, Ziegen- oder Schafleder bestehende Westen zum Aufblasen. Auch Westen, die aus Kork oder Kautschuk gefertigt wurden, kamen zum Einsatz.

Dramatische Unglücke bei denen die Retter an Land hilflos zusehen mussten, wie die Mannschaft eines gestrandeten Schiffes vor ihren Augen ertrank, forcierten die Entwicklung. Im 19. Jahrhundert wurden zahlreiche Erfindungen zum Patent angemeldet. Durchgesetzt haben sich vor allem zwei wichtige Neuerungen: Die Weste bläst sich von selbst auf und sie hält auch einen Bewusstlosen so im Wasser, dass er atmen kann. Die Insbrucker Nachrichten berichten 1895 ausführlich von „einer eigenartigen Anwendung der in wasserförmigen Zustand gebrachten Gase“ mittels derer sich eine Weste selbsttätig aufpumpe, wenn der Mechanismus bei Kontakt mit Wasser ausgelöst werde.

Arbeitssicherheitsweste heute.



© Mit freundlicher Genehmigung von SECUMAR

Der kunstvoll aus Metall gefertigte, luftgefüllte Kürass (li) aus dem 17. oder 18. Jahrhundert schützte einen gepanzerten Ritter, während die Korkwesten (rechts) um 1900 auf Passagierschiffen im Einsatz waren.

Die Arbeitssicherheitsweste ist heute fester Bestandteil der Persönlichen Schutzausrüstung der Besatzung an Bord von See- und Binnenschiffen. Im Notfall bläst sie sich dank der mitgeführten CO_2 Patrone sekundenschnell auf. Ein Bewusstloser wird in Rückenlage gedreht, der Kragen hält den Kopf des Verunglückten über Wasser, auch wenn er bewusstlos ist. Zusätzliche Sicherheit bieten heute Signalfarbe, Reflexstreifen, Bergeschlaufe, Signalflöte, Blinklichter, Notfunksignal und eine Schutzhaube, die den Kopf vor Gischt und Spritzwasser schützt. Die technischen Verbesserungen haben seit Jahrhunderten dasselbe Ziel: Sie verlängern die Zeitspanne, die ein Schiffbrüchiger im Wasser überleben kann und machen die Suche einfacher. Eine Rettungsweste hat schon zahlreichen Seeleuten das Leben gerettet!

(dp)

Arbeitsmedizinischer und sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Haben Sie schon einen Betriebsarzt und eine Fachkraft für Arbeitssicherheit für Ihren Betrieb bestellt?

Lassen Sie sich arbeitsmedizinisch und sicherheitstechnisch durch den Dienst der BG Verkehr beraten.

Die BG Verkehr bietet ihren Unternehmen mit bis zu 30 Arbeitnehmern die kostengünstige Mitgliedschaft im eigenen Dienst an.

Fordern Sie unter der Angabe Ihrer BG-Mitgliedsnummer kostenlos Ihr persönliches Info-Paket, beim ASD ab.

So erreichen Sie uns:
Brief: ASD
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Telefon: 040 3980-2250
Fax: 040 3980-2257
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
Internet: www.asd-bg-verkehr.de

ASD
Der arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Dienst für das Verkehrsgewerbe

Sicher in jeder Lage

Was ist bei der Beförderung liegender Personen in Multifunktionsfahrzeugen zu beachten, damit der Transport sicher und zulässig ist?

Hier wird das Krankenhausbett nicht bestimmungsgemäß verwendet.

Zahlreiche Gespräche auf der Messe Rettmobil in Fulda und der Europäischen Taximesse in Köln haben gezeigt, dass es ein großes Interesse an der Beförderung von Menschen in besonderen Lebenslagen gibt – und ein großes Informationsbedürfnis. Gleichzeitig machten die Besuche von Mitarbeitern der staatlichen Marktaufsicht und des Fachausschusses Verkehr auf der Rettmobil deutlich, dass nicht alles, was gezeigt wird, den aktuellen gesetzlichen Vorgaben entspricht. Dies gilt auch für die Beförderung von liegenden Personen in sogenannten Multifunktionsfahrzeugen.

Gibt es ein solches Fahrzeug und was muss man beachten, wenn man Personen liegend transportieren will? Gibt es dafür Vorgaben oder sogar eine Norm? Ein komplexes Thema, das sich nicht so einfach mit einem Ja oder Nein beantworten lässt. Denn eine harmonisierte europäische Norm existiert nicht, dafür gelten andere Vorgaben, das Medizinproduktegesetz (MPG) zum Beispiel.

Auf der Messe: Vorschriftsmäßiger Krankentransportwagen.

Grundsätzlich gilt: Es reicht nicht, einfach ein entsprechend großes Fahrzeug mit Krankentrage und Krankentragesessel auszustatten, wie sie nach DIN EN 1789:2007 als Ausstattung für Krankenkraftwagen bestimmt sind. Kraftfahrzeuge der Klasse M1, das sind Fahrzeuge, die für die Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind, mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz, entsprechen nach dem Umbau nicht mehr der ursprünglich erteilten Typgenehmigung. Somit erlischt auch die allgemeine Betriebserlaubnis und damit die Zulassung des Fahrzeuges. Ebenso verliert durch die Änderung der bestimmungsgemäßen Verwendung von Krankentrage/-sessel die Konformitätserklärung des jeweiligen Herstellers ihre Gültigkeit.

Entsprechend dem Medizinproduktegesetz wird stattdessen derjenige, der Medizinprodukte in Fahrzeuge einbaut, die nicht DIN EN 1789 entsprechen, jetzt zum Hersteller dieser Medizinprodukte, weil er eine wesentliche Änderung durchgeführt hat. Er muss das Konformitätsverfahren neu durchführen und eine „Systemhersteller-Bescheinigung“ gemäß § 10 MPG erstellen.

In der Regel wird auch Zubehör zu Medizinprodukten (z. B. Schienensysteme, Haltevorrichtungen etc.) eingebaut, das vom Hersteller als eigenständiges Medizinprodukt entsprechend den gesetzlichen Vorgaben des Medizinproduktegesetzes zu bewerten ist. Auch diese Bewertung ist für die Sicherheit von Patienten und anderen Personen im Fahrzeug von Bedeutung und vom Aus- oder Umbauer vorzulegen. Hierbei handelt es sich um komplexe Zusammenhänge, die selbst von amtlich anerkannte Sachverständigen, welche die Fahrzeuge im Rahmen des § 21 StVZO (Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge) für eine Neuzulassung begutachten, nicht vollständig erfasst werden können. Die Genehmigungsbehörde für diese Fahrzeuge ist die nach Landesrecht zuständige Stelle. Diese ist notifiziert nach Artikel 4 Abs. 4 der EG-Richtlinie 2007/46/EG (es ist häufig die Zulassungsstelle).

Betriebsanleitungen sind Pflicht

Beim Umbau sind nicht nur die Bestimmungen des Medizinproduktegesetzes im Hinblick auf den Innenausbau wichtig. Auch andere Sicherheitsaspekte zum Schutz der Beschäftigten sind zu berücksichtigen, denn zur Vermeidung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren und zur Verhinderung von Unfällen beim bestimmungsgemäßen

Hier fehlt die Systemherstellerbescheinigung.

Hier fehlt die Trennwand.

Einsatz von Arbeitsmitteln sind oftmals auch Randbedingungen von besonderer Bedeutung. Diese müssen von den jeweiligen Herstellern oder den Fahrzeugausbauern in Betriebsanleitungen genannt werden. Betriebsanleitungen sollen von den jeweiligen Betreibern immer abgefordert und von den Fahrzeugausbauern auch geliefert werden.

Sie stellen eine Hilfe bei der Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung dar. Durch die gesetzlich vorgeschriebene Gefährdungsbeurteilung werden im Vorfeld Gefährdungen ermittelt, denen durch entsprechende Maßnahmen zu begegnen ist, wie es die nachfolgenden, nicht vollständigen Beispiele verdeutlichen.

Beispiele für kritische Punkte

- Änderungen sind oft an der Beleuchtungsanlage des Fahrzeuges im Zusammenhang mit den Türfeststellern notwendig. Wenn sich die Hecktüren nicht ganz umklappen lassen, muss sichergestellt werden, dass während des gesamten Be- und Entladevorgangs die Beleuchtungseinrichtung erkennbar bleibt.
- Auch eine gegenüber der Serie geänderte Beleuchtung im Innenraum zur besseren Erkennbarkeit der Schaltstellung von Bedienelementen der Haltesysteme kann notwendig werden.
- An den eingebauten Rampen muss eine vorschriftsmäßige Kennzeichnung (Typschild mit Belastungsangabe) vorhanden sein.
- Durch die Verwendung kleinerer Fahrzeuge ist der Einbau einer Zwischenwand nicht mehr möglich, was sowohl unter sicherheitstechnischen als auch hygienischen Gesichtspunkten zum Schutz des Fahrers sehr bedenklich erscheint. Zur Hygiene zählt auch, dass sich der Betreiber vor der Bestellung Gedanken hinsichtlich der Innenraummaterialien und ihrer Desinfektion macht, wenn nicht auszuschließen ist, dass infektiöse Körperflüssigkeiten (z. B. Blut) austreten können.
- Zuletzt sei noch ein Gutachten genannt, das auf eine Stellungnahme des Kraftfahrt-Bundesamtes verweist, wonach der Transport von liegenden Personen nach den Bestimmungen der StVZO und der StVO in Personenkraftwagen nicht gestattet ist.

Rettungsrechtliche Vorgaben einhalten

Wer sich mit dem Gedanken trägt, ein Multifunktionsfahrzeug zu erwerben und zu betreiben, sollte sich über seine Verpflichtungen und die Gesetzeslage genau informieren. Einige Gerichte haben bereits Genehmigungsbehörden nach dem Personenbeförderungsgesetz aufgefordert, eine umfassende Überwachung und Prüfung beim Einsatz solcher Fahrzeuge durchzuführen. Damit soll ein missbräuchlicher Einsatz von Mietwagen-Genehmigungen wirksam verhindert und eine Umgehung rettungsrechtlicher Vorgaben vermieden werden. Denn es sind noch viele Fragen offen, die zunächst ausgeräumt werden sollten. Und nicht zuletzt sind neben gesetzlichen Vorgaben auch harmonisierte europäische Normen notwendig, damit der Schutz von Patienten und Dritten (Fahrer, Beifahrer, Begleiter) sichergestellt wird.

Jörg Hanna, Regierungspräsidium Kassel

Roland Hertling, BG Verkehr

WEITERE INFORMATIONEN

Christian Kühn
Patienten- und Personenbeförderung
Zulassungs-, betriebs- und sicherheitstechnische Begutachtung aktueller Fahrzeugumbauten
ecomed Medizin, 29,95 Euro
ISBN 978-3-609-16412-0

RA Dr. Tobias Weimer
Bestimmungsgemäße Nutzung von Medizinprodukten Klasse I – Krankentrage und Krankentragesessel im Multifunktionsfahrzeug zulässig?
Akut Verlag, 6,95 Euro / Bezug nur über den Verlag
ISBN: 978-3-00-027753-5

Für seinen Einsatz gewürdigt: Niels Schoon

Sicherer Landgang: Hier gibt es alle 60 m eine Treppe.

Rettungsaktion im Magdeburger Hafen

Schiffsjunge rettet Hafenmitarbeiter aus eiskaltem Wasser

Am 12. April 2010 kam es am „Hanse-Terminal“ im Magdeburger Hansehafen beim Umschlag von Betonringsegmenten für Windkraftanlagen zu einem schweren Unfall. Durch einen Schaden an der Traverse des Kranes fielen Traversenteile herunter und trafen zwei Hafenarbeiter schwer. Beide Mitarbeiter des Magdeburger Hafens, die auf dem Backbord-Lukensüll und auf dem erhöhten Zusatzgangbord des GMS „Marino“ standen, wurden hierdurch ins Wasser geschleudert.

Der Schiffsjunge Niels Schoon kam zum Unfallzeitpunkt gerade aus der Vorderwohnung und sah die Männer ins Wasser stürzen. Kurzerhand zog er Jacke und Schuhe aus und sprang den Männern beherzt hinterher. Er konnte einen der Männer erreichen und mit ihm in Richtung Kaitreppe schwimmen. Ein weiterer Mitarbeiter des Hafens, der auf Zuruf von Schoon inzwischen aus dem Laderaum gekommen war, schwamm zum zweiten Verletzten. Mithilfe zugeworfener Rettungsringe gelang es, Schoon mit dem Verletzten zu einer der Treppen zu ziehen.

Die Wassertemperatur des Magdeburger Hafens betrug am 12. April nur ca. 8-10°C. Aufgrund der einsetzenden Unterkühlung (im Krankenwagen wurde später eine Körpertemperatur von 28°C gemessen) fielen Niels Schoon die letzten Schwimmzüge schon schwer und brachten den Hilfeleistenden in eine bedrohliche Situation.

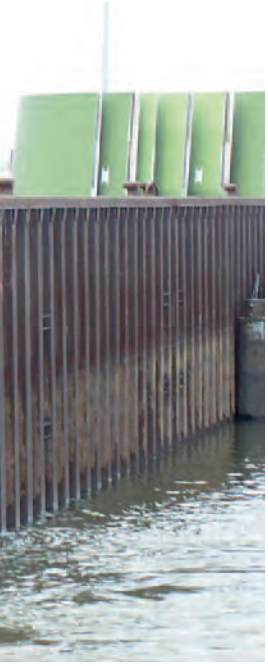
Glücklicherweise gibt es in diesem Teil des Magdeburger „Hansehafens“ alle 60 m eine eingebaute Treppe. Bei einer Hafenanlage mit Steigleitern hätte der Rettungseinsatz des Schiffsjungen und des Hafenarbeiters möglicherweise einen verheerenden Ausgang genommen. Beide hätten die geretteten Personen nicht über eine mehr als 5 m hohe Leiter nach oben auf die Hafenbetriebsebene bringen können. Ebenso hätten sie bei dem kalten Wasser nicht auf Feuerwehr und Rettungswagen im Wasser warten können.

So konnten Verletzte und Retter zur Treppe gebracht werden. Dort wurden sie von Kollegen aus dem Hafen und dem Ehepaar Beekmann, Schiffseigner des GMS „Marino“, auf dem Niels Schoon als Schiffsjunge fährt, übernommen und in warme Decken gehüllt.

Sicherlich hätte man bei einer Kaimauer ohne Treppe das Beiboot zu Wasser lassen können, aber das hätte viel zu lange gedauert! Ob dann die beiden Verunfallten mit Bordmitteln (Beiboot, Außenbordtreppe) an Bord des fast leeren Schiffes hätten gebracht werden können und von dort problemlos und ohne zeitliche Verzögerung an Land ist fraglich.

Unterstützt wurde die Rettungsaktion dadurch, dass Niels Schoon die Rettungsschwimmabzeichen Bronze und Silber hat. Er hat während seiner Berufsschulzeit in Duisburg die Chance dazu ergriffen und wusste daher, wie er sich in so einem Fall verhalten muss. Die Prüfung für das Silber-Abzeichen hatte er noch im März 2010 bei seinem letzten Berufsschulblock am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ abgelegt.

Für so viel Zivilcourage bei der Rettung der Verunfallten bedankte sich die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft bei dem mutigen Retter Niels Schoon mit einer Urkunde und einem Geldgeschenk.



Hanse-Terminal im
Magdeburger Hansehafen

HINTERGRUND

Treppen, die Leben retten

Der „Hansehafen“ in Magdeburg wurde am 16. Mai 2007 eingeweiht. In der Planungsphase, Anfang des neuen Jahrtausends, waren für die 1,4 km lange Spundwand nur vereinzelt, an den Enden, Treppen vorgesehen.
Die Europäische Norm DIN EN 14329 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Einrichtung von Liege- und Umschlagplätzen“ lag erst als Entwurf vor und war noch nicht von jedem als Regel der Technik anerkannt. Der Entwurf sah Treppen und Kaileitern im Wechsel von 30 m, also alle 60 m eine Treppe, zunächst nicht vor. Natürlich ist eine derartige Bauausführung teurer und somit nicht ohne Widerstand zu haben!

Während der Planungsphase forderte die damalige Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft sichere Landgänge für die Binnenschiffer. Das war für die Hafenbetreiber anfangs nicht vorrangig. Dennoch konnte, durch Einsicht und gute Zusammenarbeit aller Beteiligten, die spätere DIN EN 14329 in die Planung eingebracht und beim Bau umgesetzt werden. Deshalb gibt es jetzt auch alle 60 m eine Treppe, was sich bei der Rettung am 12. April als Segen erwies.
Die Rettung aus dem Wasser, insbesondere in der kalten Jahreszeit, ist eine nicht von der Hand zu weisende Begründung für die Notwendigkeit von Treppen in derartig hohen Spundwänden. Leider werden auch heute noch Projekte realisiert, bei denen Steigleitern – nach Definition nur Notausstiege – als ausreichend angesehen werden.

Parlamentarischer Abend der Binnenschifffahrt in Berlin

Logistik und Güterverkehr sind der drittgrößte Wirtschaftszweig in Deutschland. Sie tragen entscheidend zur Wettbewerbsfähigkeit der Bundesrepublik bei. Damit dies so bleiben kann, hat das Bundesverkehrsministerium den Masterplan Güterverkehr und Logistik aus dem Jahre 2008 mit einem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik weiterentwickelt. Sein Ziel ist es, den Transport von Gütern effizient und umweltgerecht zu gestalten und multimodal auszurichten.

Beim Parlamentarischen Abend der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt am 25. November 2010 wurde vor diesem Hintergrund die Gleichbehandlung der Verkehrsträger betont. Aktuelle Studien prognostizieren eine Zunahme der Güterverkehrsleistung bis 2025 um rund 70 Prozent gegenüber 2004. Zur Bewältigung dieses Verkehrsaufkommens müssen alle Verkehrsträger berücksichtigt werden. Auch die Binnenschifffahrt. Deshalb müsse ihre Leistungsfähigkeit erhalten und entsprechend Geld in den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle investiert werden.

Dies bejahte auch Enak Ferlemann, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und betonte gleichzeitig, dass man dazu aber Prioritäten festlegen müsse und deshalb an der Definition eines „Kernnetzes der Flüsse und Kanäle“ arbeite. Der BDB zeigte sich bereit, sich mit dem Ministerium über zukünftige Prioritäten beim Ausbau der Wasserstraßen zu beraten.

rb

Zwischen Pflicht und Kür

Unterweisung muss praxisnah sein

Menschen halten zwar keinen Winterschlaf, aber in manchen Betrieben wird im Winter weniger intensiv gearbeitet als im Sommer. Dies gilt z. T. für die Fahrgastschifffahrt, die im Winter nicht einen so vollen Terminplan wie im Sommer hat. Hier werden nach Möglichkeit oder Notwendigkeit Wartungs-, Instandhaltungs- oder Reparaturarbeiten durchgeführt. Auch in der Güter- und Tankschifffahrt müssen witterungsbedingt einige Außenarbeiten entfallen. Zusätzlich können Liegezeiten durch mangelnde Beschäftigung oder Schifffahrtssperren eintreten. Jetzt kann die Zeit genutzt werden für ein möglicherweise bis daher vernachlässigtes, aber unbedingt notwendiges Thema: die Unterweisung.

Unterweisungen sind vorgeschrieben. Ziel ist es, dass Mitarbeiter wissen, wie man sich sicher verhält. Sie sollen die an ihren Arbeitsplätzen auftretenden Gefahren erkennen, richtig einschätzen und bei eventuell auftretenden Störungen angemessen und sicher reagieren.

Gefahren erkennen

Unterweisungen sind zwingend durchzuführen, wenn neue Mitarbeiter eine Tätigkeit beginnen oder bereits vorhandene Mitarbeiter mit neuen Arbeitsvorgängen beschäftigt werden. Sie sind unter anderem notwendig bei Arbeitsbeginn neuer Mitarbeiter, bei Inbetriebnahme neuer Maschinen und Anlagen, bei der Ausführung neuer bzw. seltener Arbeitsvorgänge. Hierzu zählt auch die Inbetriebnahme von Schiffsneubauten. Schiffsführung und Besatzung müssen durch den Schiffseigner in alle Arbeitsabläufe eingewiesen werden. Das fängt beim Anlassen der Hauptmaschine an und geht bis zum Fallenlassen der Anker. Auch der Betrieb von Pumpen, der Gebrauch der nautischen und elektrischen Einrichtung und anderer für den sicheren Betrieb des Fahrzeuges notwendigen Betriebsausrüstung müssen der Besatzung in einer „der Besatzung verständlichen Sprache“ vermittelt werden.

Weiter müssen Mitarbeiter im richtigen Umgang mit persönlicher Schutzausrüstung und Rettungseinrichtungen sowie im richtigen Umgang mit Gefahrstoffen unterwiesen werden. Ein besonderer Grund für Unterweisungen sind auch Störungen im Betriebsablauf oder ungewollte Zwischenfälle bzw. Unfälle.

Nach Möglichkeit sollte der direkte Vorgesetzte unterweisen. Vielen fällt dies schwer, weil sie keine Erfahrungen oder pädagogische Vorkenntnisse haben. Diese Vorbehalte sind allerdings unbegründet, denn richtig unterweisen – das kann man lernen, zum Beispiel in einem Seminar „Kompetent unterweisen“ der BG Verkehr. Vom 5. bis 7. April 2011 in Bad Hersfeld behandelt es die Themen: Wie vermittle ich die Themen so, dass sie beim Zuhörer ankommen? Wo setze ich meinen Schwerpunkt? Wie lange darf oder wie lange muss eine Unterweisung dauern?

Richtig unterweisen

Hilfestellung bietet auch die Broschüre „Richtig unterweisen“ der BG Verkehr. Sie informiert nicht nur darüber „wie sage ich es meinen Mitarbeitern“, sondern auch „was sage ich“. Zu vielen Themen im Betrieb gibt es Unterweisungskarten, so auch zu den Themen „Rettungsweste“ und „Containerumschlag“.

Unterweisen ist mehr als die Weitergabe von Vorschriften. Sinnvoll sind der praktische Bezug zum Alltag und praktische Übungen. Bei vielen Themen, wie dem Umgang mit bestimmten Geräten, ist es sinnvoll die Unterweisungsgegenstände direkt in die Hand zu nehmen und das Wichtige und Richtige zu zeigen oder vorzuführen. Dies gilt zum Beispiel für das Benutzen der richtigen Persönlichen Schutzausrüstung (PSA) bei Wartungsarbeiten (Gehör-, Augen-, Hand- und Hautschutz), beim Umgang mit Gefahrstoffen (Farben, Verdünnung oder auch die Ladung) sowie für das Tragen der Rettungsweste. Weitere Themen können sein: die Rettungskette im Notfall, Umgang mit Alkohol und Drogen an Bord, richtiges Sitzen oder rückenschonendes Heben, aber auch Umgang mit EDV.

Wo sind Schnellschlussanlagen? Wo ist die Auslösevorrichtung der Feuerlöschanlage?

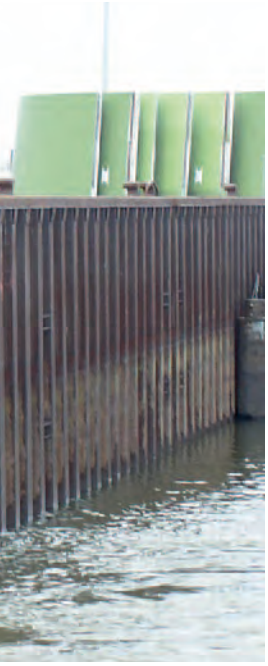
Die Besatzung muss in die Handhabung der Winde eingewiesen werden.

Der Betrieb der Pumpen, Ventile und Schieber muss bekannt sein.

Selbst wenn Sie als Vorgesetzter der sinnvollste Ansprechpartner für Unterweisungen sind, können Sie sich gern helfen lassen, z. B. von Ihrer Fachkraft für Arbeitssicherheit und Ihrem Betriebsarzt. Bei Fragen hilft gerne auch Ihr zuständiger Technischer Aufsichtsbeamter – auch kurzfristig.

Dokumentieren Sie die durchgeführten Unterweisungen und lassen Sie die Mitarbeiter gegenzeichnen. So zeigen Sie, dass Ihnen das Thema wichtig ist. Nur einmal zu unterweisen reicht nicht. Wiederholen Sie die Unterweisungen in regelmäßigen Abständen, mindestens jedoch einmal jährlich. Warum also nicht jetzt sofort, wenn die Situation es zulässt. **(rb)**

+ Unterlagen für die Unterweisung finden Sie im Kompendium Arbeitsschutz der BG Verkehr: http://kompendium.bg-verkehr.de



Hanse-Terminal im
Magdeburger Hansehafen

HINTERGRUND

Treppen, die Leben retten

Der „Hansehafen“ in Magdeburg wurde am 16. Mai 2007 eingeweiht. In der Planungsphase, Anfang des neuen Jahrtausends, waren für die 1,4 km lange Spundwand nur vereinzelt, an den Enden, Treppen vorgesehen.
Die Europäische Norm DIN EN 14329 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Einrichtung von Liege- und Umschlagplätzen“ lag erst als Entwurf vor und war noch nicht von jedem als Regel der Technik anerkannt. Der Entwurf sah Treppen und Kaileitern im Wechsel von 30 m, also alle 60 m eine Treppe, zunächst nicht vor. Natürlich ist eine derartige Bauausführung teurer und somit nicht ohne Widerstand zu haben!

Während der Planungsphase forderte die damalige Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft sichere Landgänge für die Binnenschiffer. Das war für die Hafenbetreiber anfangs nicht vorrangig. Dennoch konnte, durch Einsicht und gute Zusammenarbeit aller Beteiligten, die spätere DIN EN 14329 in die Planung eingebracht und beim Bau umgesetzt werden. Deshalb gibt es jetzt auch alle 60 m eine Treppe, was sich bei der Rettung am 12. April als Segen erwies.
Die Rettung aus dem Wasser, insbesondere in der kalten Jahreszeit, ist eine nicht von der Hand zu weisende Begründung für die Notwendigkeit von Treppen in derartig hohen Spundwänden. Leider werden auch heute noch Projekte realisiert, bei denen Steigleitern – nach Definition nur Notausstiege – als ausreichend angesehen werden.

Parlamentarischer Abend der Binnenschifffahrt in Berlin

Logistik und Güterverkehr sind der drittgrößte Wirtschaftszweig in Deutschland. Sie tragen entscheidend zur Wettbewerbsfähigkeit der Bundesrepublik bei. Damit dies so bleiben kann, hat das Bundesverkehrsministerium den Masterplan Güterverkehr und Logistik aus dem Jahre 2008 mit einem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik weiterentwickelt. Sein Ziel ist es, den Transport von Gütern effizient und umweltgerecht zu gestalten und multimodal auszurichten.

Beim Parlamentarischen Abend der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt am 25. November 2010 wurde vor diesem Hintergrund die Gleichbehandlung der Verkehrsträger betont. Aktuelle Studien prognostizieren eine Zunahme der Güterverkehrsleistung bis 2025 um rund 70 Prozent gegenüber 2004. Zur Bewältigung dieses Verkehrsaufkommens müssen alle Verkehrsträger berücksichtigt werden. Auch die Binnenschifffahrt. Deshalb müsse ihre Leistungsfähigkeit erhalten und entsprechend Geld in den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle investiert werden.

Dies bejahte auch Enak Ferlemann, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und betonte gleichzeitig, dass man dazu aber Prioritäten festlegen müsse und deshalb an der Definition eines „Kernnetzes der Flüsse und Kanäle“ arbeite. Der BDB zeigte sich bereit, sich mit dem Ministerium über zukünftige Prioritäten beim Ausbau der Wasserstraßen zu beraten.

rb

Zwischen Pflicht und Kür

Unterweisung muss praxisnah sein

Menschen halten zwar keinen Winterschlaf, aber in manchen Betrieben wird im Winter weniger intensiv gearbeitet als im Sommer. Dies gilt z. T. für die Fahrgastschifffahrt, die im Winter nicht einen so vollen Terminplan wie im Sommer hat. Hier werden nach Möglichkeit oder Notwendigkeit Wartungs-, Instandhaltungs- oder Reparaturarbeiten durchgeführt. Auch in der Güter- und Tankschifffahrt müssen witterungsbedingt einige Außenarbeiten entfallen. Zusätzlich können Liegezeiten durch mangelnde Beschäftigung oder Schifffahrtssperren eintreten. Jetzt kann die Zeit genutzt werden für ein möglicherweise bis daher vernachlässigtes, aber unbedingt notwendiges Thema: die Unterweisung.

Unterweisungen sind vorgeschrieben. Ziel ist es, dass Mitarbeiter wissen, wie man sich sicher verhält. Sie sollen die an ihren Arbeitsplätzen auftretenden Gefahren erkennen, richtig einschätzen und bei eventuell auftretenden Störungen angemessen und sicher reagieren.

Gefahren erkennen

Unterweisungen sind zwingend durchzuführen, wenn neue Mitarbeiter eine Tätigkeit beginnen oder bereits vorhandene Mitarbeiter mit neuen Arbeitsvorgängen beschäftigt werden. Sie sind unter anderem notwendig bei Arbeitsbeginn neuer Mitarbeiter, bei Inbetriebnahme neuer Maschinen und Anlagen, bei der Ausführung neuer bzw. seltener Arbeitsvorgänge. Hierzu zählt auch die Inbetriebnahme von Schiffsneubauten. Schiffsführung und Besatzung müssen durch den Schiffseigner in alle Arbeitsabläufe eingewiesen werden. Das fängt beim Anlassen der Hauptmaschine an und geht bis zum Fallenlassen der Anker. Auch der Betrieb von Pumpen, der Gebrauch der nautischen und elektrischen Einrichtung und anderer für den sicheren Betrieb des Fahrzeuges notwendigen Betriebsausrüstung müssen der Besatzung in einer „der Besatzung verständlichen Sprache“ vermittelt werden.

Weiter müssen Mitarbeiter im richtigen Umgang mit persönlicher Schutzausrüstung und Rettungseinrichtungen sowie im richtigen Umgang mit Gefahrstoffen unterwiesen werden. Ein besonderer Grund für Unterweisungen sind auch Störungen im Betriebsablauf oder ungewollte Zwischenfälle bzw. Unfälle.

Nach Möglichkeit sollte der direkte Vorgesetzte unterweisen. Vielen fällt dies schwer, weil sie keine Erfahrungen oder pädagogische Vorkenntnisse haben. Diese Vorbehalte sind allerdings unbegründet, denn richtig unterweisen – das kann man lernen, zum Beispiel in einem Seminar „Kompetent unterweisen“ der BG Verkehr. Vom 5. bis 7. April 2011 in Bad Hersfeld behandelt es die Themen: Wie vermittle ich die Themen so, dass sie beim Zuhörer ankommen? Wo setze ich meinen Schwerpunkt? Wie lange darf oder wie lange muss eine Unterweisung dauern?

Richtig unterweisen

Hilfestellung bietet auch die Broschüre „Richtig unterweisen“ der BG Verkehr. Sie informiert nicht nur darüber „wie sage ich es meinen Mitarbeitern“, sondern auch „was sage ich“. Zu vielen Themen im Betrieb gibt es Unterweisungskarten, so auch zu den Themen „Rettungsweste“ und „Containerumschlag“.

Unterweisen ist mehr als die Weitergabe von Vorschriften. Sinnvoll sind der praktische Bezug zum Alltag und praktische Übungen. Bei vielen Themen, wie dem Umgang mit bestimmten Geräten, ist es sinnvoll die Unterweisungsgegenstände direkt in die Hand zu nehmen und das Wichtige und Richtige zu zeigen oder vorzuführen. Dies gilt zum Beispiel für das Benutzen der richtigen Persönlichen Schutzausrüstung (PSA) bei Wartungsarbeiten (Gehör-, Augen-, Hand- und Hautschutz), beim Umgang mit Gefahrstoffen (Farben, Verdünnung oder auch die Ladung) sowie für das Tragen der Rettungsweste. Weitere Themen können sein: die Rettungskette im Notfall, Umgang mit Alkohol und Drogen an Bord, richtiges Sitzen oder rückenschonendes Heben, aber auch Umgang mit EDV.

Wo sind Schnellschlussanlagen? Wo ist die Auslösevorrichtung der Feuerlöschanlage?

Die Besatzung muss in die Handhabung der Winde eingewiesen werden.

Der Betrieb der Pumpen, Ventile und Schieber muss bekannt sein.

Selbst wenn Sie als Vorgesetzter der sinnvollste Ansprechpartner für Unterweisungen sind, können Sie sich gern helfen lassen, z. B. von Ihrer Fachkraft für Arbeitssicherheit und Ihrem Betriebsarzt. Bei Fragen hilft gerne auch Ihr zuständiger Technischer Aufsichtsbeamter – auch kurzfristig.

Dokumentieren Sie die durchgeführten Unterweisungen und lassen Sie die Mitarbeiter gegenzeichnen. So zeigen Sie, dass Ihnen das Thema wichtig ist. Nur einmal zu unterweisen reicht nicht. Wiederholen Sie die Unterweisungen in regelmäßigen Abständen, mindestens jedoch einmal jährlich. Warum also nicht jetzt sofort, wenn die Situation es zulässt. **(rb)**

+ Unterlagen für die Unterweisung finden Sie im Kompendium Arbeitsschutz der BG Verkehr: http://kompendium.bg-verkehr.de

Leinen und Drähte an Bord können dem Menschen gefährlich werden: Sie reißen ihn zu Boden, klemmen ihn ein oder schlagen zu wie eine Peitsche. Hauptursache: Unachtsamkeit oder Leichtsinn beim Los- und Festmachen.

Gefahrlos Festmachen

© Axel Heimken / ddp

Worauf kommt es an beim Los- und Festmachen, wie lassen sich Unfälle am besten vermeiden? Die Antwort lautet: Ordnung halten, aufmerksam sein und sorgfältig arbeiten. Für einen guten Seemann sollte das eigentlich selbstverständlich sein. Der Alltag sieht anders aus, wie ein Blick in die Unfallmeldungen zeigt:

Beim Festmachen im Hafen verletzte sich ein Matrose am Arm: in der Folge entzündete sich das Muskelgewebe. Der Unfall passierte, als der Mann die auf dem Spillkopf befindliche, schon durchgeholte Leine auf Anweisung Hand über Hand fierte. Dabei kam die Leine ruckartig los und verursachte die Verletzungen.

Beim Fieren einer unter Spannung stehenden Vorspring flog diese vom Poller ab und traf einen Schiffsmechaniker am Kopf und an der Hand. Ein Daumen brach.

Ein Seemann quetschte sich ein Fußgelenk, als er beim Festmachen des Schiffes mit dem Fuß zwischen einen Poller und die Schlepperleine geriet.

Während des Festmachens verklemmte sich eine Vorspring auf der Winde. Entgegen den Anweisungen trat ein Auszubildender nicht aus dem Gefahrenbereich und wurde von der abspringenden Vorspring am rechten Arm getroffen. Der Arm brach an mehreren Stellen.

Auf einem Schlepper wurde einem Besatzungsmitglied beim Festmachen eines Seeschiffs die rechte Hand durch den Vorläufer eingeklemmt. Dabei wurde eine Sehne der Hand abgerissen.

Beim Losmachen einer Schlepperleine wurde der Vorläufer vom Schleppdraht um einen Poller gewickelt. Während des Fierens hat sich das Auge des Drahtes an der Klüse verklemmt. Als das Auge plötzlich frei kam und den Vorläufer ruckartig hintersich her zog, kam der mit dem Losmachen beschäftigte Schiffsmechaniker durch den Ruck zu Fall und prellte sich den rechten Arm.

Beim Klarlegen von Festmacherleinen trat ein Schiffsmechaniker auf die bereits ausgelegten Leinen und knickte um. Eine Bänderdehnung im linken Fußgelenk war die Folge.

Ordnung

Die Manöverstationen müssen aufgeklart und sauber sein. Festmacherleinen oder -drähte gehören ausschließlich an die dafür vorgesehenen Orte, wo sie aufgeschossen, ausgelegt oder aufgetrommelt werden. Weil die Stolpergefahr groß ist, werden alle Gegenstände, die nicht unmittelbar gebraucht werden, entfernt. Ähnliches gilt beim Hieven für die Lose, die nicht im Weg liegen darf. Die Oberfläche von Spillköpfen, Klüsen, Umlenkrollen oder Pollern muss glatt und frei von Rost sein. Bewegliche Teile sollen gut gangbar gehalten werden.

Zum Abstoppen der Leinen oder Drähte nur ausreichend lange und starke Stopper bereit legen. Der Stopper muss aus dem gleichen Material wie die Festmacherleine bestehen, bei Festmacherdrähten sind Ketten zu verwenden.

Sicherheitsschuhe gehören zur Persönlichen Schutzausrüstung.

Aufmerksamkeit

Das A und O ist die Wachsamkeit bei der Arbeit: niemals in die Buchten oder Kinken der Festmacherleinen oder -drähte treten und sich niemals im Rückschlagsbereich einer unter Kraft stehenden Festmacherleine aufhalten. den gefährlichen Raum zwischen Leinen und der Verschanzung nicht betreten, die Wurfleine niemals mit Schäkeln, Schrauben oder anderen Gegenständen beschweren, sondern immer einen Takling, Kunststoff- oder Sandsack verwenden. Außerdem ist es wichtig, die Festmacherleinen- oder drähte immer an Deck auszulegen, bevor sie von Stautrommeln ausgesteckt werden. Last but not least: In der gleichen Zugrichtung sollen nur Festmacherleinen aus gleichem Material zum Einsatz kommen. Chemiefaserleinen brechen quasi ohne Warngeräusch, sie müssen deswegen besonders gründlich auf ihre Tauglichkeit kontrolliert werden.

Sorgfalt

Schäden am Tauwerk gefährden die Arbeitssicherheit enorm. Deswegen muss das Material mit großer Sorgfalt behandelt und regelmäßig geprüft werden. Drahttauwerk wird ausgewechselt, wenn zu viele Einzeldrähte gebrochen sind. Zur Berechnung der Qualität gilt folgende Faustformel: Man multipliziert den Drahtdurchmesser mit Acht. Wenn auf dieser Länge die Anzahl der gebrochenen Einzeldrähte mehr als ein Zehntel aller Drähte im Seil beträgt, muss es ausgewechselt werden.

Außerdem zu beachten: Knickstellen (Kinken) schaden dem Seil, sie werden durch sachgemäßes Abtrommeln bzw. Aufschießen vermieden. Schleifen oder Scheuern schadet den Seilen ebenfalls. Festmacherleinen dürfen beispielsweise nicht über scharfe Kanten gehievt werden, eventuell muss ein Kantenschutz eingesetzt werden. Der geeignete Aufbewahrungsort für Festmacherleinen ist trocken und gut durchlüftet. Hitze und Sonnenlicht führen zu Verschleiß. Aufgetrommelte Festmacherleinen werden mit Persennings abgedeckt. **(dp)**

Berufsgenossenschaftliche Information (BGI) 848 „Festmachen von Schiffen“

SICHERHEITSHINWEISE AUF EINEN BLICK

Persönliche Schutzausrüstung: Helm, Schutzhandschuhe und Sicherheitsschuhe und bei Absturzgefahr auch die Arbeitssicherheitsweste sind für alle Pflicht, die am Los- und Festmachen beteiligt sind.

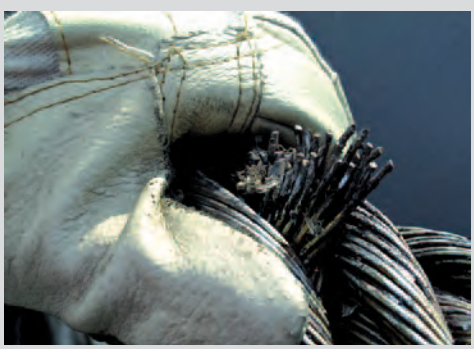
Kommunikation: Eine klare Verständigung zwischen der Brücke und den Festmachern an Land muss gewährleistet sein.

Material: Nur Tauwerk oder Drahtmaterial verwenden, das für den Zweck vorgesehen und einwandfrei in Ordnung ist. Sind die Leinen oder Drähte beschädigt, muss der Vorgesetzte informiert werden.

Drahttauwerk: Bei Arbeiten mit Drahttauwerk muss man stets robuste Schutzhandschuhe tragen, um sich vor gebrochenen Litzendrähten (Fleischhaken) zu schützen.

Verantwortung: Festmacherleinen oder -drähte dürfen nur auf Kommando des verantwortlichen Offiziers der Manöverstation ausgesteckt, eingeholt oder losgeworfen werden.

Griff: Festmacherleinen niemals mit Daumen und Fingern umschließen.



Winde: Der Windenfahrhebel muss auf Stopp zurückspringen, sobald man ihn loslässt – er darf also auf keinen Fall absichtlich blockiert werden, damit die Winde unablässig läuft. Für die Bedienung der Winde wird immer eine Person eingeteilt.

Abstand: Die Person hinter dem Spillkopf sollte etwa 1,5 Meter Abstand zum Spillkopf halten, sonst besteht die Gefahr, dass sie von der Leine erfasst und mitgerissen wird.

Zugrichtung: Zum Festmachen eines Schiffes dürfen nur Leinen und Drähte gleicher Seildehnung (also aus gleichem Material, gleicher Machart und gleicher Stärke) verwendet werden.

Rückschlag: Die Richtung der unter Kraft stehenden Festmacherleinen oder -drähte muss unbedingt beachtet werden, denn die Rückschlagsbereiche sind gefährlich. Dort darf sich niemand aufhalten! Eine brechende Leine schwingt wie eine Peitsche und gefährdet jeden, der zu nahe steht.

Doppelpoller: Auf dem Doppelpoller den ersten Törn immer unter die „Nasen“ legen, damit kein Törn abspringen kann.

NSB erhält Ehrenpreis der Seemannsmission

Der Ehrenpreis der Deutschen Seemannsmission wurde im Dezember 2010 in Hamburg an Helmuth Ponath (67), den Geschäftsführer der Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft (NSB) verliehen. Die Generalsekretärin und Pastorin Heike Proske sagte anlässlich der Preisverleihung, NSB setze sich an Bord und an Land in besonderer Weise für das Wohlergehen der auf ihren Schiffen beschäftigten Seeleute ein.

Ponath und NSB sind weltweit für gut 3.700 Besatzungsmitglieder verschiedenster Nationalitäten auf 114 Schiffen verantwortlich. An Land arbeiten 240 Beschäftigte zur Verwaltung einer Flotte mit mehr als 442.000 TEU.

Im Kontrast zu riesigen Hafenanlagen wirke der Mensch immer kleiner, sagte Ralf Nagel, Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder, in seiner Festrede. Voraussetzung für langfristigen Geschäftserfolg sei jedoch, dass der Mensch im Mittelpunkt der Tätigkeit stehe. Dies sei Reedern wie Helmuth Ponath zu danken und nicht zuletzt auch der Deutschen Seemannsmission.

Preisträger Helmuth Ponath (links) mit Pastorin Heike Proske, Festredner Rolf Nagel (VDR) und Prof. Gerhard Mehrtens (Präsident DSM)

Siebte Maritime Konferenz findet im Mai statt

Die 7. Nationale Maritime Konferenz wird am 27. und 28. Mai 2011 in Wilhelmshaven stattfinden. Die Bundeskanzlerin hat ihre Teilnahme angekündigt.

Mit mehr als 1000 Vertretern der maritimen Wirtschaft und der Wissenschaft ist die Nationale Maritime Konferenz die größte maritime Fachkonferenz in Deutschland. Sie dient dazu, Maßnahmen zur Sicherung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu entwickeln und so den maritimen Standort Deutschland zu stärken. Die Maritime Konferenz fand erstmalig im Jahr 2000 in Emden statt. Seitdem wird sie im zweijährigen Rhythmus durchgeführt.

Ein wichtiges Thema ist seit Jahren die Anzahl der Schiffe, die deutsche Reeder unter deutscher Flagge fahren lassen. An die vermehrte Ein- und Rückflaggung wurde die Beibehaltung der Tonnagesteuer gekoppelt. Bis zum Jahresende 2010 sollten 600 Handelsschiffe unter deutscher Flagge fahren. Derzeit sind es allerdings nur rund 450. An der praktischen Umsetzung der Ein- und Rückflaggungen ist die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr maßgeblich beteiligt: Der Einflaggungsmanager berät die Reedereien und mit dem „Einflaggungslotsen“ wurde ein übersichtliches Nachschlagewerk erstellt.

Die Schifffahrt unter deutscher Flagge soll durch die Konferenz gestärkt werden.

VERMISCHTES

VDR fordert besseren Schutz vor Piraten

Der Verband Deutscher Reeder will den Schutz von Seeleute vor Piratenüberfällen verbessern. Trotz intensiver eigener Anstrengungen sei es unerlässlich, dass bewaffnete hoheitliche Kräfte die Seeleute an Bord unterstützen. Zum Jahresbeginn gab es erneut Überfälle vor Ostafrika. Die Piraten halten derzeit mehr als 30 Schiffe unterschiedlicher Herkunft fest.

Weiterer Aufschwung in deutschen Häfen erwartet

Im Jahr2010 haben die deutschen Häfen ungefähr 40 Prozent des krisenbedingten Umschlagrückgangs wieder aufgeholt, die Prognose für 2011 ist weiter positiv. Vom erwarteten Wachstum des Welthandels um mindestens zehn Prozent wird auch der deutsche Seegüterumschlag profitieren. Bis allerdings

© Philipp Guelland / ddp

das Umschlagniveau des Rekordjahres 2008 wieder erreicht ist, könnten noch ein bis zwei Jahre vergehen. Stark unter der Krise gelitten haben vor allem Hamburg und Bremerhaven, die fast allein den Containerumschlag der deutschen Seehäfen unter sich ausmachen. Im Vergleich der Umschlagszahlen der Containerhäfen weltweit belegt Hamburg Platz 16.

Praxishandbuch See

Im Referat Seeschifffahrt und Fischerei der BG Verkehr wird intensiv an dem neuen „Praxishandbuch See“ gearbeitet, das bis Jahresmittel erscheinen soll. Das Handbuch für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz auf Seeschiffen macht deutlich, worauf es im Alltag an Bord ankommt und schafft damit eine einheitliche Grundlage für sichere Arbeits- und Verhaltensweisen. Das Handbuch erscheint in deutscher und englischer Sprache.

AUS UNFALLMELDUNGEN DER BG VERKEHR

Tischecke
Eine Reinigungskraft in einer Spedition hat sich bei Reinigungsarbeiten mit dem Kopf an der Tischecke gestoßen und sich eine Platzwunde am Kopf zugezogen.

Sicherungsbalken
Beim Aufladen des Kessels wurden Sicherungsbalken zur Ladungssicherung verwendet. Beim Umdrehen des Balkens geriet der rechte Daumen des Kraftfahrers zwischen den Balken und die Aufliegerkante und wurde eingequetscht.

Hammerkopf
Bei Montagearbeiten unter einem Lkw liegend löste sich der Hammerkopf vom Stiel und fiel dem Schlosser auf Gesicht und Brustkorb. Er zog sich eine Rippenprellung und eine Schürfwunde an der Oberlippe zu.

Eis und Schnee
Der Fahrer des Abschleppunternehmens wollte eine Autobatterie anschließen. Beim Verlassen der Werkstatt rutschte er aus, stürzte mit dem rechten Brustkorb auf die Batterie und erlitt eine Brustkorbprellung rechts.

Farbe
Der Schiffsmechaniker war mit Malerarbeiten beschäftigt. Bei Überkopfarbeiten fiel ein Tropfen Lack direkt ins linke Auge und führte zu einer Verätzung.

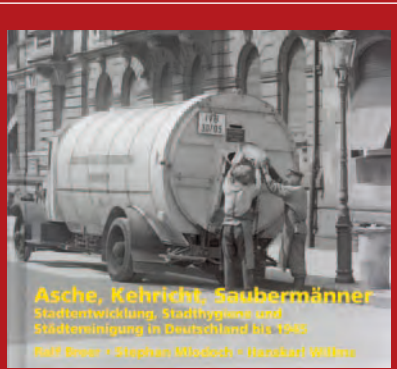
Ameise
Während der Fahrt auf einer Langschubameise löste sich plötzlich ein Reifen von einem Antriebsrad. Das Gerät kam ruckartig zum Stehen. Der Fahrer prallte gegen den Lenker und zog sich eine Prellung am Oberkörper zu.

DIE ZAHL

28.831

Unternehmen nahm die BG Verkehr 2010 neu auf. Im gleichen Zeitraum wurden 28.369 Unternehmen aus dem Bestand gelöscht.

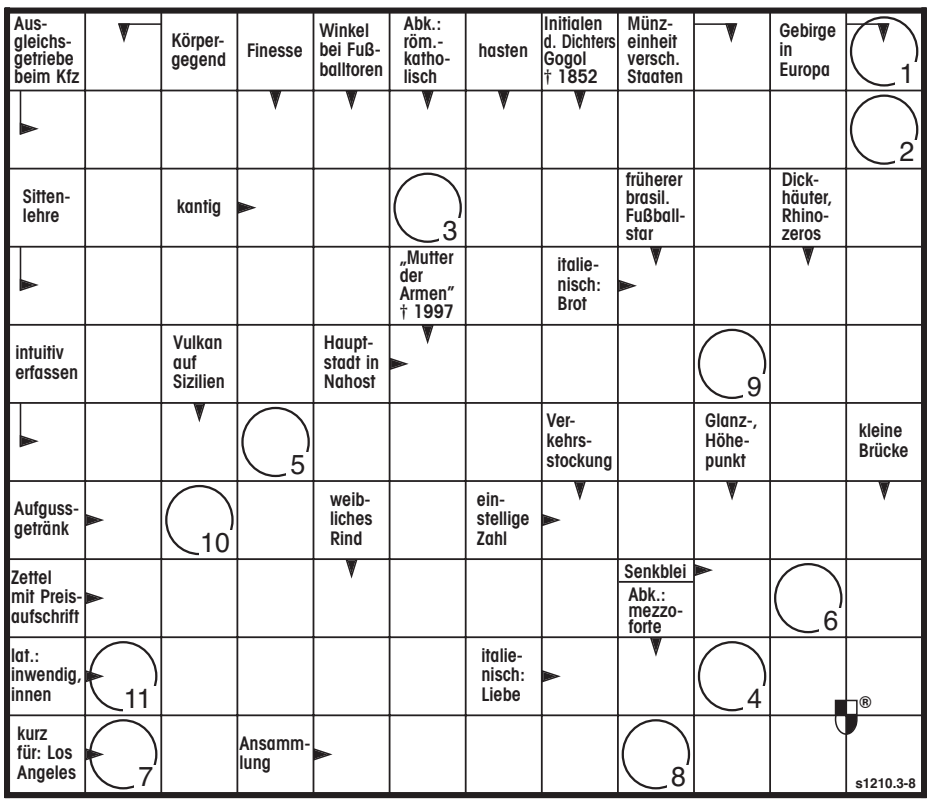
LESEN UND SCHAUEN



Asche, Kehricht, Saubermänner

Kennen Sie Pferde-Kehrichtwagen-Rückkipper, Dreirad-Kehrmaschinen oder Rolltrommel-Müllwagen? Ralf Breer, Stephan Mlodoch und Hanskarl Willms haben in ihrem Buch über Stadthygiene und Städtereinigung in Deutschland vor 1945 eine Fülle an Informationen, historischen Fotos und technischen Details zusammengetragen. Das äußerst lesenswerte Buch hat 432 Seiten und ist im Buchhandel für 49 Euro zu beziehen (ISBN 978-3-9813894-0-1). Von den Autoren ist ein zweiter Band in Planung.

MITMACHEN UND GEWINNEN



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Die Buchstaben von 1 bis 11 ergeben die Lösung.

Das Lösungswort senden Sie bitte an folgende Anschrift:

BG Verkehr
Redaktion SicherheitsProfi
22757 Hamburg

Einsendeschluss:
04. März 2011

Unter den Teilnehmer/innen mit der richtigen Lösung werden als Preise ausgelost:
1. Preis: 50 Euro
2. bis 5. Preis: 25 Euro

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mitarbeiter der BG dürfen nicht teilnehmen.

Gewinner aus 7/2010

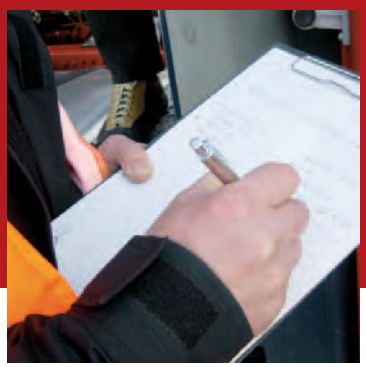
1. Preis 50 Euro
S. Gierse, Bochum

2. bis 5. Preis je 25 Euro
K. u. P. Matteoszus, Gettorf
K. Hensel, Frohburg
A. Nohns, Kiel
U. Gablowsky, Deyelsdorf

Ihr nächster SicherheitsProfi: 04. 3. 2011

REPORTAGE
Unterwegs mit einem Umzugsunternehmen

PRÄVENTION
Umsetzung der neuen „Vorschrift 2“



© Johannes Eisele / ddp

Faxbestellung 040 3980-1040

Mit diesem Fax bestellen wir

☐ **kostenlose Sonderdrucke des SicherheitsProfi 1/2011**

☐ **Ladungssicherung für Steinzeugprodukte, Praxishandbuch Laden und Sichern, Band 8**
für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr zum Preis von 13,60 Euro zuzüglich MwSt. und Versandkosten

☐ **Sicherheits-Check Entsorgungswirtschaft (BGI 5135)**
für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr zum Preis von 5 Euro zuzüglich MwSt. und Versandkosten

☐ **Festmachen von Schiffen (BGI 848)**
für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr sind Einzelexemplare kostenlos

Firmenname

zu Händen

Straße Postfach

Ort

Datum Unterschrift

Datenschutzvereinbarung: Mit der Übermittlung meiner Adressdaten an das von der BG Verkehr beauftragte Versandunternehmen GSV GmbH erkläre ich mich einverstanden. Die Adressdaten dienen ausschließlich dem einmaligem Versand. Eine Weitergabe an Dritte ist untersagt.

Bekanntmachung des Wahlausschusses der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

gem. § 28 Abs. 2 SVWO i. V. m. § 61 Abs. 1 SVWO

1. Der Wahlausschuss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft gibt bekannt, dass zur Wahl der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft gem. § 28 Abs. 1 SVWO eine Wahlhandlung unterbleibt, da aus der Wählergruppe der Arbeitgeber und aus der Wählergruppe der Versicherten zwar jeweils zwei Vorschlagslisten zugelassen wurden, in ihnen aber nicht mehr Bewerber benannt sind, als Mitglieder zu wählen sind. Es sind 28 Vertreter je Wählergruppe zu wählen.

2. In seiner heutigen Sitzung hat der Wahlausschuss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft das nachfolgende Wahlergebnis festgestellt und macht es hiermit öffentlich bekannt.

   In der **Wählergruppe der Versicherten** entfallen auf die zugelassene Vorschlagsliste
   ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft 20 Sitze
   und auf die zugelassene Vorschlagsliste
   Interessengemeinschaft Versicherter im Transport und Verkehrswesen e.V. (IVTV e.V.) 8 Sitze.

   In der **Wählergruppe der Arbeitgeber** entfallen auf die zugelassene Vorschlagsliste
   Verband Deutscher Reeder e.V. 4 Sitze
   und auf die zugelassene Vorschlagsliste
   Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V. 24 Sitze.

   Die in den eingereichten und zugelassenen Vorschlagslisten genannten Bewerber gelten mit Ablauf des Wahltages, dem 1. Juni 2011, als gewählte Bewerber der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft. Hierbei handelt es sich um:

Gruppe der Versicherten

Vorschlagsliste der ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft für die Wahl der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

a) Mitglieder der Vertreterversammlung

Liste ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft	
Lfd. Nr. (Stelle)	**Name des Gewählten / der Gewählten**
1.	Krüger, Manfred
2.	Häweling, Volker
3.	Kusserow, Boris
4.	Schön, Volker
5.	Gutsmann, Detlef
6.	Günther, Frank
7.	Mauter, Kurt
8.	Rummel, Bernhard
9.	Romp, Wolfgang
10.	Geitmann, Peter
11.	Limp, Anette
12.	Rachow, Prof. Dr. Michael
13.	Faust, Uwe
14.	Stelljes, Norbert
15.	Dettmann, Hartmut
16.	Näser, Andreas
17.	Herdegen, Frank
18.	Lupke, Fredi
19.	Garbrecht, Christian
20.	Schaefer, Karl-Maria

Die lfd. Nr. 3, 6, 12 sind mit Beauftragten besetzt.

b) Stellvertreter der Vertreterversammlung

Liste ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft	
Stellvertreterliste	
Lfd. Nr. (Stelle)	**Name des Gewählten / der Gewählten**
1.	Höfs, Frank
2.	Kolb, Reiner
3.	Doepelheuer, Gerd
4.	Brunner, Franz
5.	Diekamp, Jutta
6.	Hollain, Edith
7.	Löffler, Jan
8.	Thiele, Karl
9.	Dreyer, Detlef
10.	Netzband, Sönke
11.	Görner, Frank
12.	Straßner, Jürgen
13.	Looschen, Karl-Ernst
14.	Bringe, Oliver
15.	Kiepe, Werner
16.	Wetzig, Jörg
17.	Spitz, Karl-Heinz
18.	Beyer, Udo

Die lfd. Nr. 3, 6, 9, 15, 18 sind mit Beauftragten besetzt.

Vorschlagsliste der Interessengemeinschaft Versicherter in Transport und Verkehrswesen e.V. (IVTV e.V.) für die Wahl der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

a) Mitglieder der Vertreterversammlung

Liste Interessengemeinschaft Versicherter in Transport und Verkehrswesen e.V. (IVTV e.V.)	
Lfd. Nr. (Stelle)	**Name des Gewählten / der Gewählten**
1.	Mineif, Michael
2.	Muchow, Sabine
3.	Saggau, Horst
4.	Wiesholler, Dr. Maximilian
5.	Hartmann, Walter
6.	Sitek, Andreas
7.	Herth, Stefan
8.	Viergutz, Gerhard

Die lfd. Nr. 5 ist mit einem Beauftragten besetzt.

b) Stellvertreter der Vertreterversammlung

Liste Interessengemeinschaft Versicherter in Transport und Verkehrswesen e.V. (IVTV e.V.)	
Stellvertreterliste	
Lfd. Nr. (Stelle)	**Name des Gewählten / der Gewählten**
1.	Knops, Detlef
2.	Dr. Greyer, Jürgen
3.	Dießner, Sammy
4.	Zeisig, Christian
5.	Stern, Armin
6.	Brügmann, Jürgen
7.	Beyer, Markus-Konstantin
8.	Nowak, Michael
9.	Köhlers, Tanja
10.	Homeyer, Anja
11.	Weinreich, Björn
12.	Rodrigues Da Silva, Carlos

Gruppe der Arbeitgeber

Vorschlagsliste des Verbandes Deutscher Reeder e.V. für die Wahl zur Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

a) Mitglieder der Vertreterversammlung

Liste Verband Deutscher Reeder e.V.	
Lfd. Nr. (Stelle)	Name des Gewählten / der Gewählten
1.	Heinrich, Petra
2.	Lipinski, Arnold
3.	Breckling, Dr. Peter
4.	Meynköhn, Axel

Die lfd. Nr. 3 ist mit einem Beauftragten besetzt.

b) Stellvertreter der Vertreterversammlung

Liste Verband Deutscher Reeder e.V.	
Stellvertreterliste	
Lfd. Nr. (Stelle)	Name des Gewählten / der Gewählten
1.	Gerdes, Knut
2.	Fischer, Jürgen
3.	Kahlfuss, Norbert
4.	Deichmann, Fred
5.	Ebert, Ernst-Peter
6.	Marckwardt, Lorenz

Die lfd. Nr. 6 ist mit einem Beauftragten besetzt.

Vorschlagsliste des Bundesverbandes Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V. für die Wahl zur Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

a) Mitglieder der Vertreterversammlung

Liste Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.	
Lfd. Nr. (Stelle)	Name des Gewählten / der Gewählten
1.	Bönders, Ulrich
2.	Zander, Peter
3.	Ratz, Karin
4.	Barth, Berthold
5.	Hammerschmidt, Dr. Michael
6.	Müller, Reinhard
7.	Quecke, Jörg
8.	Glowalla, Peter
9.	Kuns, Kirsten
10.	Anwander, Wolfgang
11.	Hackenberg, Angela
12.	Hadeler, Klaus
13.	Oertel, Wolfgang
14.	Wurzel, Stefan
15.	Tiedemann, Uwe
16.	Schindler, Dr. Alex
17.	Senkbeil, Dirk
18.	Klenke, Werner
19.	Stamm, Joachim
20.	Gockeln, Werner
21.	Frick, Ute
22.	Wike, Stephan
23.	Wollny, Dr. Frank
24.	Nauheimer, Anton

Die lfd. Nr. 6, 16, 20 sind mit Beauftragten besetzt.

b) Stellvertreter der Vertreterversammlung

Liste Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.	
Stellvertreterliste	
Lfd. Nr. (Stelle)	Name des Gewählten / der Gewählten
1.	Rudolf, Johannes
2.	Diegel, Gerald
3.	Jeske, Detlev
4.	Hochgesang, Dierk
5.	Thiesen, Dietmar
6.	Tschöpe, Peter
7.	Trost-Heutmekers, Gerhard
8.	Häger, Christoph
9.	Rusche, Jörg
10.	Grimonpont, Hanne
11.	Wandt, Adalbert
12.	Wylezol, Frank
13.	Renken, Hans-Friedrich
14.	Kuphal, Hans-Dieter
15.	Stommel, Andreas
16.	Zapp, Heinz
17.	Usinger, Thomas
18.	Wenkel, Katja
19.	Duller, Kurt
20.	Tietge, Petra

Die lfd. Nr. 4, 7, 9, 12, 15, 18 sind mit Beauftragten besetzt.

Hamburg, 05.01.2011
Der Wahlausschuss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft
Vorsitzende gez. Kudzielka;
Beisitzer gez. Clementsen, gez. Frey, gez. Reinecke, gez. Dr. Schlieker

HINTERGRUND

Die BG Verkehr ist eine Körperschaft öffentlichen Rechts mit dem Recht auf Selbstverwaltung. Das heißt, wichtige Entscheidungen treffen gewählte Vertreter der Arbeitgeber und deren Mitarbeiter, die bei der BG Verkehr versichert sind. Die Selbstverwaltungsorgane sind die Vertreterversammlung und der Vorstand. Die Gremien sind paritätisch besetzt und die Mitglieder nehmen ihre Aufgaben ehrenamtlich wahr.
Hauptaufgaben der Vertreterversammlung sind Beschlussfassungen über Satzung, Unfallverhütungsvorschriften und Gefahrtarif und die Feststellung des Haushalts. Sie wählt außerdem den Vorstand.

Erste Wahl nach der Fusion
Alle sechs Jahre werden die Mitglieder von Vertreterversammlung und Vorstand neu gewählt. Für die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft ist es die erste Wahl nach der Fusion der BGF und der See-BG zum 1. Januar 2010. In der Vertreterversammlung sind zukünftig je 28 Vertreter der Arbeitgeber und der Versicherten vertreten.
Bei der BG Verkehr werden keine einzelnen Kandidaten, sondern Listen gewählt. Vorschlagsberechtigte Organisationen für die Aufstellung der Listen sind für die Gruppe der Versicherten die Gewerkschaften oder andere Vereinigungen und für die Gruppe der Arbeitgeber insbesondere deren Verbände.

Friedenswahl
Wird in jeder Gruppe nur eine Vorschlagsliste eingereicht oder enthalten die Vorschlagslisten insgesamt nicht mehr Bewerber, als Mitglieder in die Vertreterversammlung zu wählen sind, findet keine Wahlhandlung statt. Die in den Vorschlagslisten aufgeführten Bewerber gelten dann mit Ablauf des Wahltages als gewählt. Das ist bei diesen Sozialwahlen der 1. Juni 2011. Diese sogenannten Friedenswahlen waren bisher bei den Berufsgenossenschaften die Regel.
Die konstituierende Sitzung der Vertreterversammlung der BG Verkehr findet Anfang Oktober 2011 statt. In dieser Sitzung wählen die Mitglieder der Selbstverwaltung unter anderem den Vorstand. Die Sitzung ist öffentlich. Den Termin werden wir rechtzeitig bekannt geben.

MEIN KOPF IST SCHON IM BÜRO
HH LR 430
RISIKO RAUS
Achten Sie auf andere!
An unübersichtlichen Stellen kann es für Sie gefährlich werden, wenn andere Verkehrsteilnehmer nicht aufpassen oder unter Zeitdruck stehen. Rechnen Sie immer mit dem Fehlverhalten anderer.
www.risiko-raus.de
UK|BG
LSV