SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

6 | 2010

DAS THEMA
So arbeitet ein Rentenausschuss

PRÄVENTION
Ortstermin zum Arbeitsschutz

KOHLE AN BORD

Auf einem Binnenschiff von Hamburg nach Hannover

Liebe Leserinnen und Leser,

vor kurzem hat mich ein Unternehmer gefragt, ob eine Selbstverwaltung für die Berufsgenossenschaft überhaupt noch erforderlich sei. Es wäre doch alles gesetzlich geregelt. Wir haben lange miteinander geredet. Und ich musste wieder einmal feststellen, dass über die Arbeit der Selbstverwaltung in den Betrieben wenig bekannt ist. Ob es um den Haushaltsplan, Beitragsberechnung, Dienstordnung oder Unfallverhütungsvorschriften geht – keine Entscheidung von grundsätzlicher Bedeutung wird in der BG Verkehr ohne die Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter in der Selbstverwaltung getroffen.

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Die BG Verkehr hat eine sehr aktive und interessierte Selbstverwaltung. Das mag für uns in der Verwaltung nicht immer bequem sein, aber dieses System macht genau das möglich, was der Gesetzgeber mit selbstverwalteten Körperschaften erreichen will: Unternehmer und Versicherte aus den Branchen, aus der Praxis, sind als Sozialpartner eingebunden und treffen informiert und engagiert alle wesentlichen Entscheidungen innerhalb paritätisch besetzter Gremien.

Wie das zum Beispiel im Leistungsbereich funktioniert, können Sie auf den Seiten 8 und 9 nachlesen. Dort berichten wir über die Arbeit aus einem unserer elf Rentenausschüsse. Wohl nirgends sonst erhalten die Mitglieder der Selbstverwaltung einen tieferen und intensiveren Einblick in die Arbeit unserer Berufsgenossenschaft als dort.

Aber auch viele andere Themen in dieser Ausgabe verraten die Handschrift unserer Selbstverwaltung. Sie war in die Vorbereitungen der Kampagnen „Risiko raus!“ und „SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH.“ zur Förderung von Fahrer-Assistenz-Systemen ebenso intensiv eingebunden wie in die Ausbildungsthemen bei Nachwuchskräften in der Binnenschifffahrt.

Zwei für unsere Mitgliedsunternehmen sehr wichtige Themen werden wir im SicherheitsProfi in diesem Jahr noch aufgreifen: Den neuen Gefahrtarif und die überarbeitete Vorschrift zur arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Betreuung. Beide werden 2011 in Kraft treten und beide wurden nach intensiver Diskussion in diesem Jahr von der Vertreterversammlung beschlossen. Die Bekanntmachungen und Informationen dazu veröffentlichen wir in den nächsten Ausgaben des SicherheitProfis.

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

Wer sich Stetigförderer während des Betriebs ansehen will, muss im Paketdienst früh aufstehen – um fünf Uhr starten die Förderbänder. Eva Wilbig, Technische Aufsichtsperson der BG Verkehr, und Peter Schmidt, Sicherheitsfachkraft bei UPS, trafen sich deshalb bereits früh am Morgen, um hellwach einige Themen rund um den Betrieb von Stetigförderern zu besprechen.

© Kirk Williams

KURZMELDUNGEN

Informationen für unsere Leser 4

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

Versicherungsschutz für GmbH-Gesellschafter 8

REPORTAGE

Kohle an Bord 9
Steinkohle auf dem Weg vom Hamburger Hafen in niedersächsische Kraftwerke

FAHRENSMANN

Sicherheit von Anfang an 14
Ausbildungsbeginn in der Binnenschifffahrt

Die Rettungsweste rettet Leben 15

GESUND UND SICHER

Ortstermin zum Arbeitsschutz 16
Unterweisungskarte Stetigförderer

Finger weg! 18
Unfälle mit Omnibussen

Dumm gelaufen? PECH. 20
Die wichtigsten Sofortmaßnahmen bei Prellungen, Zerrungen und Verstauchungen

Risiko Raus! 21
Neues zur Präventionskampagne

SEE UND SICHERHEIT

Weniger Unfälle als im Vorjahr 22

ASD Küste 23

DAS THEMA

Ehrensache 24
So arbeitet der Rentenausschuss

VERMISCHTES

Internet: Suchen und finden auf www.bg-verkehr.de 26

Fünf Fragen 27

Gesund unterwegs: Bewegungspause 27

SERIE:
125 JAHRE UNFALLVERSICHERUNG

Autowink und Schwedenhaube 28
Personenbeförderung

© Deutsches Technikmuseum Berlin

RUBRIKEN

Impressum 3

Aus Unfallmeldungen der BG Verkehr 30

Unser Tipp 30

Rätsel 30

Vorschau und Faxabruf 31

IMPRESSUM

Herausgeber:
Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr)
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: +49 40 3980-0
Fax: +49 40 3980-1666

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka, Hauptgeschäftsführerin

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Ute Krohne, Dorothee Pehlke, Renate Bantz

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

Der SicherheitsProfi erscheint 8 x jährlich in der VerkehrsRundschau,
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Str. 30, 81549 München

50 Prozent weniger Unfälle

Allianz Zentrum für Technik prüfte Wirkung neuer Fahrer-Assistenz-Systeme

Die Hälfte aller Autounfälle könnte künftig vermieden oder in ihrer Schwere reduziert werden, wenn elektronische Fahrer-Assistenz-Systeme konsequent weiterentwickelt und stärker verbreitet würden. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Studie, die das Allianz Zentrum für Technik (AZT) mit Unterstützung der Hochschule München durchgeführt hat. Die Unfallforscher untersuchten über 2.000 schwere Verkehrsunfälle. Im Rahmen des Forschungsprojektes wurden vier in der Entwicklung befindliche, intelligente und optimierte Fahrer-Assistenz-Systeme für Pkw und Lkw auf ihre Wirksamkeit hin untersucht und ihr Wirkpotenzial durch den Vergleich mit tatsächlichen Unfalldaten bestimmt. Auch die Kampagne „SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH.“, die 2008 von BG Verkehr, BGL und KRAVAG gestartet wurde, hat das Ziel, den Einsatz von Fahrer-Assistenz-Systemen zu fördern und wird ebenfalls von einer wissenschaftlichen Studie begleitet. Sie prüft jedoch nicht die Wirkung von Prototypen, sondern im Einsatz befindliche Fahrzeuge mit Fahrer-Assistenz-Systemen. Die Ergebnisse werden 2012 vorliegen.

www.fahrer-assistenz-systeme.de

Zahl der Verkehrstoten bis 2020 halbieren

EU-Kommission stellt neue Regelungen vor

Die Zahl der Verkehrstoten auf deutschen Straßen ist im Jahr 2009 auf einen historischen Tiefstand gesunken. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden kamen 2009 im Straßenverkehr 4.160 Menschen ums Leben. Trotz erheblicher Fortschritte sterben auf Europas Straßen immer noch 100 Menschen täglich.

Die EU-Kommission will deshalb die Zahl der Verkehrstoten in den kommenden zehn Jahren halbieren. Im Rahmen des EU-Plans treten dazu in den nächsten Jahren etliche neue Regelungen in Kraft: Unter anderem werden Lkw und Busse verpflichtend mit Notbremssystemen ausgestattet und Pkw- und Lkw-Insassen werden künftig per Warnsignal aufgefordert, sich anzuschnallen.

Für den Bau von Straßen, Tunnels und anderer Infrastruktur gibt die EU nur noch Fördergelder, wenn strenge Sicherheitsstandards eingehalten werden. Ein besonderes Augenmerk will die Kommission auf Motorräder und andere Zweiräder legen: Die Unfallzahlen der Motorradfahrer sind deutlich langsamer gesunken als die anderer Fahrer. Die Kommission plädiert deshalb für automatische Einschalt-Systeme für Motorradscheinwerfer und für bessere Bremssysteme.

Die Kommission appelliert an alle EU-Mitgliedsländer, die Verkehrsregeln besser zu überwachen und durchzusetzen. Gerade das Fahren unter Alkoholeinfluss solle nicht nur bestraft, sondern von vornherein verhindert werden. In diesem Zusammenhang erwägt die Kommission, für Schulbusse und bestimmte andere Fahrzeuge verbindliche alkoholempfindliche Wegfahrsperren vorzuschlagen.

AKTION TOTER WINKEL

Kinder-Unfallhilfe bietet Aufkleber an

Trotz verbesserter Spiegelsysteme ist und bleibt der „Tote Winkel“ ein Problem. Immer wieder kommt es zu schweren Unfällen. Die Kinder-Unfallhilfe hat zusammen mit der SVG Consult für das Verkehrsgewerbe das Thema aufgegriffen und einen Aufkleber entwickelt. Er wird unten rechts am Heck des Lkw angebracht

und soll herannahende Radfahrer für den toten Winkel sensibilisieren. Ziel ist es, auf einfachem Wege Unfälle mit Personenschäden zu vermeiden. Wer interessiert ist, erhält Aufkleber kostenlos über die Kinder-Unfallhilfe e.V. oder SVG-Consult.

www.kinderunfallhilfe.de

Führerschein ab 15

Entscheidung des Verkehrsausschusses stößt auf Kritik

Um die Mobilität Jugendlicher auf dem Land zu verbessern, hat sich der Verkehrsausschuss beim Erwerb eines Führerscheins der Klasse M für eine Altersabsenkung von 16 auf 15 Jahre ausgesprochen. Demnach könnten bereits 15-Jährige zweirädrige Kleinkrafträder, Quads oder Leicht-Pkw bis maximal 45 km/h steuern. Die Entscheidung des Verkehrsausschusses stößt jedoch zunehmend auf Kritik. Jugendliche in diesem Alter seien besonders risikofreudig und unerfahren im Hinblick auf Gefahrenwahrnehmung und Präventionsverständnis. Erfahrungen aus Österreich bestätigen diese Bedenken. Dort haben sich von 2000 bis 2009 die Mopedunfälle der 15-Jährigen um das 14-Fache erhöht. Bundesverkehrsminister Ramsauer will aufgrund der geäußerten Sicherheitsbedenken die Altersabsenkung überprüfen.

© DVR

Jugendliche sind im Straßenverkehr nach wie vor eine Risikogruppe.

Testfahrer in Altenburg

Welchen Vorteil haben Fahrer-Assistenz-Systeme? Diese Frage kann man mit technischen Informationen beantworten oder Testfahrten anbieten, die hautnah die Vorteile und Funktionsweise von FAS-Systemen erkennen lassen. Genau das war Ziel einer von der BG Verkehr unterstützten Aktionsveranstaltung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) am 31. August auf dem Flughafengelände Altenburg. Bei der Veranstaltung waren nicht nur Vertreter aus Politik und Wirtschaft geladen. Auch Berufsfahrer konnten auf dem Flughafengelände die Funktionsweise der FAS-Systemen testen. Die anwesenden Politiker und Fachleute waren sich einig, dass die intelligenten Sicherheitssysteme große Potenziale bei der Unfallvermeidung bieten. Wichtig sei eine möglichst große Durchdringung des Marktes. Diskutiert wurde, inwieweit neben europaweiten Vorschriften zur Ausstattung auch Anreizsysteme helfen können, die Ausstattungsquote spürbar zu erhöhen.

Sicherheitspreis für Bremerhaven

Unfallkommission ausgezeichnet

Nur wenige wissen, dass es in Deutschland 500 Unfallkommissionen gibt, die für mehr Verkehrssicherheit sorgen. Diese interdisziplinär zusammengesetzten Gruppen werden immer dann aktiv, wenn es um Gefahrenstellen oder Unfallschwerpunkte im Straßenverkehr geht. Zum Beispiel, wenn es aus scheinbar unerklärlichen Gründen an einer Kreuzung häufiger kracht als an anderen. Oder eine scharfe Kurve Motorradfahrern immer wieder zum Verhängnis wird. Aufgabe der Unfallkommission ist es, solche Gefahrenstellen zu ermitteln und durch geeignete Maßnahmen zu entschärfen.

Um die Arbeit dieser Kommissionen zu würdigen, vergibt die Unfallforschung der Versicherer (UDV) jährlich einen Sicherheitspreis. Die mit 5.000 Euro dotierte Auszeichnung ging in diesem Jahr an die Unfallkommission der Stadt Bremerhaven.

Prämiert wurde eine Maßnahme für eine nahe der Autobahn 27 liegende Einmündung mit hohem Schwerlastverkehranteil. Die Zahl der Unfälle ging an dieser Stelle erheblich zurück.

TICKER

Europäische Kampagne

Sichere Instandhaltung

Unternehmen und Verbände aus dem privaten und öffentlichen Sektor haben sich mit der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (EU-OSHA) zu einer neuen Kampagne zum Thema „Sichere Instandhaltung“ zusammengeschlossen. „Schätzungen zufolge hängen in manchen europäischen Ländern bis zu 20% aller Arbeitsunfälle mit Instandhaltung zusammen und in mehreren Branchen sind mehr als die Hälfte aller Unfälle instandhaltungsbezogen“, erklärt Dr. Jukka Takala, Direktor der EU-OSHA, zum Kampagnenstart. Ziel der Agentur und der Kampagnenpartner ist es, für ordnungsgemäße Instandhaltung am Arbeitsplatz zu sensibilisieren. Informationen: http://osha.europa.eu/de/campaigns/hw2010/partners

Praxishilfe für Führungskräfte 1

Alkohol am Arbeitsplatz

BARMER GEK und die Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen (DHS) haben für Personalverantwortliche in Unternehmen einen Praxisleitfaden zum Thema „Alkohol am Arbeitsplatz“ aufgelegt. Darin wird beschrieben, welche konkreten Aufgaben eine Führungskraft in diesem Zusammenhang hat und wie sie sich angemessen und verantwortungsvoll gegenüber betroffenen Mitarbeitern verhält. Checklisten, konkrete Handlungsempfehlungen, rechtliche Hinweise sowie Muster zu Interventionsgesprächen und Dienstvereinbarungen zum Umgang in der betrieblichen Praxis runden die Information ab. Die Broschüre kann über info@dhs.de angefordert werden.

Praxishilfe für Führungskräfte 2

Wiedereingliederung

Der Verband deutscher Betriebs- und Werksärzte (VDBW) hat für Personalverantwortliche und Betriebsärzte einen Leitfaden zusammengestellt, der Informationen rund um das Thema Wiedereingliederung bietet. Er enthält Beispiele und Antworten zu allen wichtigen Aspekten und Fragen des ganzheitlichen Eingliederungsmanagements. Die Broschüre steht unter www.vdbw.de/wiedereingliederung zum Herunterladen zur Verfügung.

IFAT UND IAA 2010

Besuchen Sie die BG Verkehr

Im September finden gleich zwei große Messen statt, die auch für Unternehmer und Versicherte der BG Verkehr interessant sind. Auf beiden Messen ist deshalb auch die BG Verkehr mit einem Messestand vertreten.

Kommen Sie bei der BG Verkehr vorbei. Wir sind vom 13. bis 17. September 2010 auf der IFAT ENTSORGA in München, Halle B1, Stand 109, am Westeingang des Münchner Messegeländes und vom 23. bis 30. September 2010 auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover, Halle 27, Platz A 37.

Fehlzeiten 2010

Das Wissenschaftliche Institut der AOK (WIdO) und der Universität Bielefeld gibt jährlich einen Fehlzeiten-Report heraus. Er basiert auf den Fehlzeiten von 9,7 Millionen bei der AOK versicherten Erwerbstätigen und liefert aktuelle Daten und Analysen zu den krankheitsbedingten Fehlzeiten. Laut Fehlzeiten-Report nahm die Zahl der Krankheitstage 2009 erneut leicht zu. Der Krankenstand stieg im Vergleich zu 2008 von 4,6 auf 4,8 Prozent. Im Durchschnitt dauerte eine Arbeitsunfähigkeit 17,3 Tage. Ältere Arbeitnehmer sind laut AOK-Statistik weniger, aber dafür länger krank. Frauen sind häufiger, aber kürzer krank. Muskel- und Skeletterkrankungen waren auch 2009 für die meisten Krankheitstage verantwortlich (23 Prozent), es folgen Atemwegserkrankungen (14 Prozent), akute Verletzungen (12,3 Prozent) und psychische Erkrankungen (8,6 Prozent). Vor allem bei psychischen Erkrankungen wurde in den letzten Jahren eine kontinuierliche Zunahme festgestellt.

www.wido.de

24. Gefahrtarif der BG Verkehr genehmigt

Beitragsberechnung erfolgt ab 2011 auf Basis neuer Gefahrtarifstellen

Auf der Grundlage neuer Auswertungsergebnisse hat die Vertreterversammlung der BG Verkehr den 24. Gefahrtarif der BG Verkehr beschlossen. Das Bundesversicherungsamt – die Aufsichtsbehörde für die gesetzliche Unfallversicherung – hat den neuen Gefahrtarif am 29. Juli genehmigt. Er wird am 1. Januar 2011 ausschließlich für Unternehmen im Zuständigkeitsbereich der ehemaligen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen in Kraft treten.

Das Sozialgesetzbuch schreibt vor, dass die Berufsgenossenschaften spätestens alle sechs Jahre einen neuen Gefahrtarif aufstellen. Auf diese Weise wird regelmäßig überpüft, ob sich das Unfallrisiko in den versicherten Branchen geändert hat. Dazu werden im Vorfeld die Entschädigungsleistungen und Entgelte in den einzelnen Gewerbezweigen und Tarifstellen ausgewertet, um Erkenntnisse über die Unfallgefahren zu gewinnen. Die Ergebnisse sind Basis für den neuen Gefahrtarif, der dann zur Berechnung der Beiträge herangezogen wird. Je höher das Gefährdungspotential in einer Branche ist, desto höher ist auch der Beitrag für die betreffenden Unternehmen.

Die Veröffentlichung des 24. Gefahrtarifs mit ausführlichen Informationen zu den Auswertungen folgt im nächsten SicherheitsProfi. Er erscheint am 5. November.

Das Unfallrisiko fließt in die Beitragsberechnung der BG Verkehr ein.

Computergrafik in der maritimen Technologie

Beteiligte sehen Potential bei Sicherheitsfragen

Ein neues vom Bund gefördertes Technologienetzwerk soll mit Hilfe der 3D-Computergraphik der maritimen Wirtschaft neue Impulse geben. Manager des neuen Netzwerks 3D maritim ist Dr. Uwe von Lukas vom Fraunhofer IGD. Ziel der Netzwerkpartner ist es, die Technologien der 3D-Computergraphik für neue Produkte und Dienstleistungen zu erschließen. Von Lukas sieht deutlichen Entwicklungsbedarf und verweist auf die Katastrophe im Golf von Mexiko. „Nicht nur das Bewältigen einer eingetretenen Katastrophe benötigt neue Lösungen. Durch technologische Unterstützung lassen sich Daten besser aufbereiten und visualisieren, so dass solche Unfälle erst gar nicht passieren“, erklärt er. Zu den neuen Einsatzmöglichkeiten zählen dreidimensionale Seekarten und der Einsatz von 3D für effiziente Prozesse vom Design eines Schiffes bis hin zum Sicherheitstraining für die Crew.

© Fraunhofer IGD

3D maritim soll mit der 3D-Computergraphik neue Impulse geben.

Unfallverhütungsvorschrift wird reformiert

Arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung ab Januar 2011 neu geregelt

Voraussichtlich am 1. Januar 2011 tritt die Unfallverhütungsvorschrift „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (DGUV Vorschrift 2) in Kraft und löst die BGV A2 ab. Im Mittelpunkt der Reform steht das neue Konzept der Regelbetreuung der Betriebe mit mehr als zehn Beschäftigten.

Die betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung besteht zukünftig aus zwei neuen Komponenten: Der Grundbetreuung, für die in der Unfallverhütungsvorschrift Einsatzzeiten vorgegeben werden, und dem betriebsspezifischen Betreuungsanteil, der von jedem Betrieb selbst zu ermitteln ist. Statt der Vorgabe pauschaler Einsatzzeiten für den Betreuungsumfang richtet sich der Betreuungsbedarf zukünftig durchgängig nach den tatsächlich vorliegenden betrieblichen Gefährdungen und Bedürfnissen. Mit der Vorschrift geht damit ein neues Konzept zur betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung an den Start: Im Mittelpunkt stehen ein moderner, bedarfsorientierter Arbeitsschutz und die damit verknüpften Aufgaben und Leistungen der betrieblichen Akteure.

Die DGUV Vorschrift 2 für die BG Verkehr befindet sich zurzeit im Vorgenehmigungsverfahren bei der zuständigen Genehmigungsbehörde. Sie wird voraussichtlich Ende 2010 vorliegen und veröffentlicht. Über die Inhalte der neuen Vorschrift informieren wir Sie ausführlich in den kommenden Ausgaben des SicherheitsProfi.

VerkehrsRundschau bleibt Mitteilungsblatt

Verlag Heinrich Vogel erhält Zuschlag nach europaweiter Ausschreibung

Der SicherheitProfi erscheint 8 Mal im Jahr eingebunden in die VerkehrsRundschau.

Seit rund 60 Jahren ist die Verkehrs-Rundschau das amtliche Mitteilungsblatt der BG Verkehr (bis 2009 BGF). Der wöchentlich erscheinenden Verkehrs-Rundschau werden alle sechs Wochen die Informationen, Berichte und Nachrichten der Berufsgenossenschaft beigefügt und dann als sogenannte B-Ausgabe veröffentlicht. Eine nach Meinung vieler Leser gelungene Zusammenarbeit, da die B-Ausgabe neben Wissenswertem zur Unfallverhütung, der Bekanntmachung von Vorschriften und Informationen zur Versicherung auch redaktionelle Beiträge eines Fachmagazins bietet. Nach der Fusion der BGF und der See-BG zur Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft wurde Mitte dieses Jahres das amtliche Mitteilungsblatt öffentlich und europaweit neu ausgeschrieben. Auf Wunsch der Selbstverwaltung wurde dabei das Erscheinen als Beilage zu einem Fachmagazin vorausgesetzt. Der Zuschlag als amtliches Mitteilungsblatt ging erneut an den Vogel Verlag. Die Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr erhalten den seit erstem Januar 2010 erscheinenden SicherheitsProfi also auch zukünftig acht Mal im Jahr eingebunden in die VerkehrsRundschau des Vogel Verlages.

DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Halt!

Vorgestern klettert jemand auf einen Stuhl, um mal schnell eine Glühbirne auszutauschen, gestern lagert ein anderer PCB-belastete Abfallstoffe ohne die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen und heute lässt wer auch immer Menschenmengen durch einen Tunnel laufen, die da eigentlich gar nicht reinpassen. War das der Höhepunkt oder was halten wir morgen für eine gute Idee, um vermeintliche oder tatsächliche Wünsche höherer Entscheidungsebenen zu erfüllen? Vorschriften und Regeln, die der Sicherheit aller dienen, mögen ja manchmal lästig sein, aber in einem demokratischen Rechtsstaat sind sie keine Willkür und ihre Einhaltung ist gesellschaftlicher Konsens. Verstöße gegen solche Regeln werden natürlich fast nie angeordnet, aber offenbar immer wieder erwartet. Nicht jeder hat die Kraft und die Unabhängigkeit sicherheitswidrigen Anweisungen zu widersprechen. Aber wer als Vorgesetzter sicherheitswidrige Maßnahmen in seinem Verantwortungsbereich durch aktives Handeln oder Unterlassen fördert, wird eines Tages mit den Konsequenzen konfrontiert werden, genauso wie diejenigen, die dem empfundenen Druck unwidersprochen nachgegeben haben. Nicht nur die Erteilung von sicherheitswidrigen Weisungen ist verboten, auch ihre Befolgung!

J. Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Für Gesellschafter und Geschäftsführer, die unternehmerähnlich tätig sind, bietet die BG Verkehr den Abschluss einer freiwilligen Versicherung an.

Versicherungsschutz für GmbH-Gesellschafter

Bei der BG Verkehr sind rund 25.000 Unternehmen in der Rechtsform einer GmbH versichert. Für die Gesellschafter und Geschäftsführer einer GmbH gelten besondere Versicherungsbedingungen.

Warum ist es wichtig zu klären, ob ein Gesellschafter wie ein Unternehmer oder wie ein Arbeitnehmer tätig ist?
Für die BG Verkehr und ihre Mitgliedsunternehmen geht es dabei um die Frage, ob ein Beschäftigungsverhältnis vorliegt und Geschäftsführer und Gesellschafter damit unfallversichert sind. Nach der geltenden Rechtsprechung können sie unternehmerähnlich oder auch arbeitnehmerähnlich tätig sein.

Wann handelt es sich um eine unternehmerähnliche Tätigkeit?
Wenn der Gesellschafter, der auch Geschäftsführer sein kann, über mindestens 50 Prozent des Stammkapitals verfügt, hat er grundsätzlich einen entscheidenden Einfluss auf die Geschicke der GmbH und ist damit unternehmerähnlich tätig. Gleichgültig, ob er mitarbeitet oder nicht. Das Gleiche trifft zu, wenn besondere Vereinbarungen getroffen werden, mit denen ein Gesellschafter Beschlüsse der anderen Gesellschafter verhindern kann (Sperrminorität). Er kann dann zum Beispiel Beschlüsse verhindern, die sein Dienstverhältnis benachteiligen würden. Auch das ist eine „unternehmerähnliche“ Tätigkeit.

Genießen Personen, die unternehmerähnlich tätig sind, keinen Unfallversicherungsschutz?
Zumindest nicht in der gesetzlichen Unfallversicherung. Die BG Verkehr bietet den Gesellschaftern und Geschäftsführern aber die Möglichkeit, sich freiwillig zu versichern. Sie sind dann ähnlich wie Arbeitnehmer gegen die Folgen von Arbeits- und Wegeunfällen und Berufskrankheiten versichert.

Wann handelt es sich um ein abhängiges Beschäftigungsverhältnis?
Nach der Rechtsprechung des Bundessozialgerichts (BSG) gibt es dafür klare Anhaltspunkte. Bei mitarbeitenden Gesellschaftern liegt ein abhängiges Beschäftigungsverhältnis zur GmbH dann vor, wenn die Gesellschafter in ihrer Funktion am Arbeitsprozess der GmbH nicht selbstbestimmt teilhaben, ein entsprechendes Arbeitsentgelt erhalten und durch ihren Anteil am Stammkapital keinen maßgeblichen Einfluss auf die Geschicke der Gesellschaft geltend machen können. Bei der BG Verkehr ist das Arbeitsentgelt dann im Jahresentgeltnachweis mit anzugeben und der Betreffende ist versichert. Bei Geschäftsführern, die nicht am Stammkapital der GmbH beteiligt sind – so genannten Fremdgeschäftsführern – liegt grundsätzlich ein abhängiges Beschäftigungsverhältnis vor.

Seit der Modernisierung des GmbH-Rechts gibt es die 1-Euro-GmbH. Unterscheidet sich der Versicherungsschutz von dem einer normalen GmbH?
Nein. Die sogenannte haftungsbeschränkte Unternehmergesellschaft ist keine neue Rechtsform, sondern nur eine Variante der GmbH.

Wie kann die Frage des Versicherungsschutzes geklärt werden?
Letztlich ist es eine Einschätzung des Einzelfalls. In vielen Fällen ist jeweils individuell zu prüfen, ob ein abhängiges und damit sozialversicherungspflichtiges Beschäftigungsverhältnis vorliegt. In einer GmbH, deren Geschäftsanteile von verschiedenen Familienmitgliedern gehalten werden, gelten zum Beispiel die genannten Abgrenzungen. Es gibt jedoch auch Ausnahmen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Mitgliederabteilung der BG Verkehr prüfen gern, ob eine arbeitnehmer- oder unternehmerähnliche Tätigkeit vorliegt. Rufen Sie uns an. **(kr)**

Kohle an Bord

Wie Schiffe der Niedersächsischen Verfrachtungsgesellschaft mbH die niedersächsischen Kraftwerke mit Steinkohle aus dem Hamburger Hafen versorgen.

Von links: Steuermann Jerzy „Jurek“ Dudzik, Schiffsjunge Thorben Pauls, Schiffsführer Stanislaw „Stani“ Wawrzyniak und Steuermann Dariusz „Darek“ Kulczynski.

Im Morgengrauen schiebt sich der Koppelverband NIEDERSACHSEN langsam die Elbe aufwärts. Die selbst installierte Beleuchtung des Gangbords sorgt im Dunkeln für zusätzliche Sicherheit.

Mehrere in Hannover ansässige Industrieunternehmen entschlossen sich 1917, eine Schifffahrtsgesellschaft zu gründen, um den seit 1916 bis Hannover befahrbaren Mittellandkanal nutzen zu können. Dies war die Geburtsstunde der Niedersächsischen Verfrachtungsgesellschaft mbH als Reederei.

Heute ist die in Hannover ansässige Traditionsfirma mit sieben eigenen und 25 Partikulierschiffen vor allem im Transport von Massengütern tätig. Zurzeit wird vor allem Steinkohle zu den Kraftwerken im Großraum Hannover-Braunschweig transportiert. So auch aus Hamburg Kohle für das moderne Kohlekraftwerk Mehrum bei Peine am Mittellandkanal. Im Hamburger Hansaport wird Steinkohle aus der ganzen Welt angeliefert. Gigantische Massengutfrachter (Bulkcarrier), darunter auch die zurzeit größten Schiffe unter deutscher Flagge, bringen die Kohle die Elbe hinauf in den Köhlbrand. Die Kraftwerkskohle kommt aus Australien, Indonesien, China, USA, Kanada, aber auch Norwegen, Russland oder Polen nach Deutschland.

An Bord der NIEDERSACHSEN 1

Ich begleite einen der großen Koppelverbände der NVG, die NIEDERSACHSEN 1 / HANNOVER 1. Mit mehr als 2.600 Tonnen Kohle geht es bis zu 93 Mal im Jahr über Elbe, Elbe-Seitenkanal und Mittellandkanal nach Mehrum und leer wieder zurück. 162 Meter lang und neun Meter breit ist der Verband. Drei erfahrene Binnenschiffer und ein Schiffsjunge sorgen für den reibungslosen Schiffsbetrieb. Wenn die NIEDERSACHSEN 1 im Hansaport am Peinekai festgemacht hat, dauert es etwa fünf Stunden, bis die Laderäume gefüllt sind. Der Tiefgang von 2,52 Metern darf dabei nicht überschritten werden. Dann geht es mit 15 km/h über die Süderelbe den Fluss aufwärts.

Ich werde vom Schiffsführer Stanislaw „Stani“ Wawrzyniak und den Steuerleuten Jerzy „Jurek“ Dudzik und Dariusz „Darek“ Kulczynski begrüßt. Ganz frisch an Bord, erst seit zwei Tagen, Schiffsjunge Thorben Pauls. Bis auf Thorben, der aus Dannenberg stammt, kommt die gesamte Besatzung aus Polen, genau gesagt Wroclaw (Breslau) an der Oder, der schlesischen Metropole mit großer Binnenschifffahrtstradition. Alle drei haben ihre Ausbildung lange vor der Wende an der staatlichen Binnenschifffahrtsschule in Breslau und bei „Odratrans“ abgeschlossen. So hieß die staatliche Binnenreederei vor der Wende und so heißt auch heute noch eine polnische Privatreederei. Thorben Pauls wird seinen ersten Schulblock bald am deutschen Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg absolvieren. Alle drei Binnenschiffer haben offensichtlich große Freude, ihr Wissen an den jungen Kollegen weiterzugeben. Deutsch als Bordsprache ist, ob über UKW-Funk oder im Umgang mit mir und dem deutschen Schiffsjungen, kein Problem. Schon zu Zeiten der DDR waren sie alle auch auf deutschen Flüssen und Kanälen unterwegs und sind seit vielen Jahren bei der NVG angestellt.

Im Seehafen Hamburg

Im Hamburger Hansaport gehe ich an Bord. Gleich neben dem Containerterminal Altenwerder liegt der Hafen. Die Elbe steht bis zur Schleuse und dem Stauwehr bei Geesthacht unter dem Einfluss von Ebbe und Flut. Kaum ein Hamburger Hafenanleger ist auf die niedrigbordigen Binnenschiffe ausgelegt. Das heißt auch für mich und die Männer der NIEDERSACHSEN 1, dass an hohen Kaimauern lange Leitern geklettert werden müssen.

Eine nicht ganz ungefährliche Sache. Hier sind bei Niedrigwasser bis zu zehn Meter zu überwinden. „Heute wird der Leichter HANNOVER 1 mit Kohle aus Polen und das Motorschiff NIEDERSACHSEN 1 mit schwarzem Gold aus den USA beladen“, erzählt mir Schiffsführer Stani. Beim staubigen Laden und Löschen tragen die Männer an Deck natürlich alle die vor Staub schützenden Overalls, Rettungsweste, Helm und Sicherheitsschuhe. Auch wenn die Kraftwerkskohle eher ein staubiges Schüttgut ist und die größten Kohlestücke vielleicht so groß wie ein Tennisball sind, kann von den Umschlaganlagen immer etwas herunterfallen. Die vergleichsweise breiten Gangborde sind auf dem Schiff mit einem Geländer gesichert, auf dem Leichter gibt es jedoch kein Geländer, sondern einen Handlauf am Dennebaum. So ist es eine Selbstverständlichkeit, hier nur mit Rettungweste zu arbeiten. „Wir alle kennen Kollegen, die, obwohl sehr erfahrene Schiffer, schon über Bord gegangen sind. Das kann tödlich sein“, weiß Darek zu berichten. Auch ich fühle mich mit Weste deutlich besser.

Beim Laden muss die Einsenkmarke immer wieder kontrolliert werden. Vorsicht ist geboten: Das Gangbord auf dem Leichter hat kein Geländer.

„Wir alle kennen Kollegen, die trotz ihrer Erfahrung über Bord gegangen sind.“

Um 18 Uhr ist das Laden in die offenen Laderäume abgeschlossen. Jurek und Darek koppeln den Leichter wieder fest an das Schiff und machen die Leinen los. Dank der Bugstrahlruder wird der Koppelverband NIEDERSACHSEN 1 von Stani mit Leichtigkeit von der Kaimauer bewegt. Rückwärts geht es aus dem Sandauhafen in

Oben: Der leere Koppelverband auf dem Rückweg nach Hamburg im Elbe-Seitenkanal.
Unten links: Die Männer nutzen jede Gelegenheit, um Sport zu treiben.
Mitte: Jurek im Gespräch mit dem Schiffsjungen Thorben.
Rechts: Stani bereitet das polnische Nationalgericht Bigos zu.

den Köhlbrand, um flussaufwärts zu drehen. „Strom und Tide sind bei diesem Manöver bei unseren 162 Metern Länge immer zu beachten“, bemerkt Stani. Er hat für diesen Abschnitt der Elbe eine ausführliche Prüfung beim Wasser- und Schifffahrtsamt in Magdeburg ablegen müssen. Jurek und Darek beginnen sofort das mit Kohlestaub verdreckte Deck zu waschen und die Ladung einzusprühen, um Stauben zu vermeiden. Sauberkeit ist auch in der Binnenschifffahrt ein Teil der Sicherheit.

Unter der Katwykbrücke geht es in Richtung Süderelbbrücken. „Hier müssen wir bei Leerfahrt zurück in Richtung Hamburg immer den Wasserstand beachten, auch wenn wir das Steuerhaus bis auf vier Meter Höhe über dem Wasserspiegel herunterfahren können, ist es bei extrem hohem Wasserstand möglich, dass wir ohne Ballast nicht hindurchpassen“, warnt Stani. Vor allem in den Kanälen kommt es trotz streckenweise standardisierter Brückenhöhen immer wieder zu gefährlichen Situationen beim Durchfahren von Brücken.

Unter den Brücken

Wunderschön die genietete Eisenkonstruktion der alten Harburger Elbbrücke. Eher sachlich die neuen Elbbrücken für Eisenbahn und Straßenverkehr. Sie verbinden die Elbinsel Wilhelmsburg mit Harburg. Gut einen Kilometer weiter geht es unter der Brücke der A 7 hindurch. Binnenschiff trifft auf Lkw. „Um unsere 2.600 Tonnen Kohle nach Mehrum zu bringen, wären mehr als 96 Lkw nötig. Wir sind zwar nicht so schnell wie die Kapitäne der Landstraße, aber in jedem Fall das günstigste Transportmittel“, meint Stani, der seit mehr als 30 Jahren auf Europas Flüssen und Kanälen unterwegs ist. Der Koppelverband NIEDERSACHSEN 1 / HANNOVER 1 sieht trotz seines Alters von mehr als 15 Jahren so gut wie neu aus.

Beide Fahrzeuge wurden umfassend überholt. Bugstrahler – Maschine Marke DAF – und Hauptmaschine – Caterpillar – sind neu. Auf dem Leichter arbeitet ein Volvo Penta. Für größere Reparaturen kommen Techniker an Bord, aber die laufende Wartung, zum Beispiel der Austausch der Luftfilter und Ölwechsel, werden von der Besatzung durchgeführt. In den engen Maschinenräumen müssen die Männer dann Gehörschutz tragen und sehr aufpassen, da die Gefahr, sich anzustoßen und zu stolpern, sehr groß ist, auch wenn die Gefahrenstellen abgepolstert oder gekennzeichnet sind.

Herrlich der fast natürliche Lauf der Elbe, die Sandstrände mit den knorrigen Weiden. Im Sommer tummeln sich unzählige

Der bei der Kohleverladung entstehende Staub wird durch Sprühnebel gebunden.

Freizeitschiffer und Paddler auf dem Fluss. „Die halten sich oft nicht an die Verkehrsregeln, dann wird es sehr eng“, regt sich Stani sichtlich auf. In der warmen Jahreszeit sind es vor allem in den Kanälen und Seerevieren dann oft Schwimmer, die sich an die Binnenschiffe hängen und die Lebensgefahr komplett verkennen.

Elbe, Elbe-Seitenkanal, Mittellandkanal

Nach vier Stunden erreichen wir das Unterwasser der Geesthachter Schleuse. Wir können, da keine anderen Schiffe warten, direkt und in ganzer Länge in die Schleuse einlaufen. Es regnet in Strömen. Das Deck ist etwas rutschig. „Im Vergleich mit einem vereisten Deck im Winter ist das aber nichts“, warnt Darek den Neuling Thorben. Im Scheinwerferschein werden wir zum Oberwasser geschleust. Hier machen wir um 22.00 Uhr fest, um die für Besatzungen vorgeschriebene Ruhezeit einzuhalten. Am nächsten Morgen, es ist noch fast dunkel, geht es weiter. Voller Stolz zeigen mir die Männer die Beleuchtung des Gangbordes. „Die haben wir selber installiert, damit wir auch im Dunkeln, vor allem im Winter, sicher unseren Weg finden“, erklärt mir Stani. Auch hier zeigt sich der Vorteil einer eingespielten Stammbesatzung: eine hohe Identifikation mit dem Schiff.

Im sehr beengten Maschinenraum.

Oberhalb Geesthacht ist der Fluss durch ein Wehr so angestaut, dass dieser Abschnitt fast immer schiffbar ist. Oberhalb Lauenburg kann der Wasserstand im Sommer und Herbst so niedrig fallen, dass die Elbe nicht mehr schiffbar ist. Wir biegen bei Artlenburg in den Elbe-Seitenkanal ein. Der Kanal wurde im Jahre 1976 fertiggestellt und galt lange Zeit als eine der modernsten Wasserstraßen Europas. Über 115,2 Kilometer ermöglichte der Kanal es den westlichen Schiffen, seinerzeit auch das Territorium der DDR zu umfahren. Über das Schiffshebewerk Scharnebeck auf Kilometer 106 und die Schleuse Uelzen auf Kilometer 60,5 werden wir in den Mittellandkanal gelangen. Das Schiffshebewerk Scharnebeck ist einen Besuch wert. Über 38 Meter können Schiffe auf das Niveau des Geestrückens gehoben werden. Zurzeit ist nur eine der beiden 100 Meter messenden Tröge in Betrieb. Der zweite wird repariert. Das führt zu erheblichen Staus. Denn für jedes Auf- und Ab muss man etwa eine Stunde rechnen. Wir haben auch hier Glück und kommen als Nr. 2 schnell an die Reihe. Vorher muss unser Koppelverband allerdings auseinandergekoppelt werden. Ganz passen wir nicht in den Trog. Der Leichter wird in den Trog geschoben und festgemacht. Mit eigener Kraft manövriert Darek den Leichter aus dem Trog heraus zum Anleger am Oberwasser. Als Zweites ist die NIEDERSACHSEN 1 dran. Über Rohrpost werden die Papiere an die Hebewerksverwaltung geschickt. Denn jede Schleuse und jedes Hebewerk erhebt Gebühren für ihre Dienste. An diesem Tag kommen wir noch bis kurz vor den Mittellandkanal. Unweit Wolfsburg machen wir bei Osloß auf Kanalkilometer 10 für unsere nächtliche Pause fest. Jurek und Stani ziehen sich ihre Sportkleidung an und joggen eine Stunde entlang des Kanals. Gesunde Ernährung und Bewegung wird von der Besatzung großgeschrieben – unter Binnenschiffern nicht unbedingt selbstverständlich!

Für den nächsten Tag haben sich die Männer eine Überraschung ausgedacht. Am Mittag wird das polnische Nationalgericht Bigos serviert. Nicht gerade leichte Kost, aber sehr schmackhaft. „Bigos haben wir meist auf Vorrat im Tiefkühler“, vertraut mir Stani an. Die Männer sind in der Regel vier Wochen an Bord und fahren dann für zwei Wochen nach Hause. So sind jedem Schiff fünf Männer plus Schiffsjungen zugeordnet. Kammern gibt es für maximal vier Personen, deshalb übernachte ich auf dem Klappsofa in der Messe.

Zwischen Wolfsburg und Braunschweig trifft der Elbe-Seitenkanal auf den in diesem Abschnitt seit den 1930er-Jahren befahrbaren Mittelandkanal. Er ist mit 325 Kilometern Länge die längste künstliche Wasserstraße in Deutschland. Er verbindet den Dortmund-Ems-Kanal mit der Elbe und dem Elbe-Havel-Kanal.

Links: Die Einfahrt in den 115,2 Kilometer langen Elbe-Seitenkanal bei Artlenburg
Mitte: In der Schleuse
Rechts: Wartung der Ruderanlage.

Das Festmachen in Schleusen erfordert besonderes Geschick und Vorsicht.

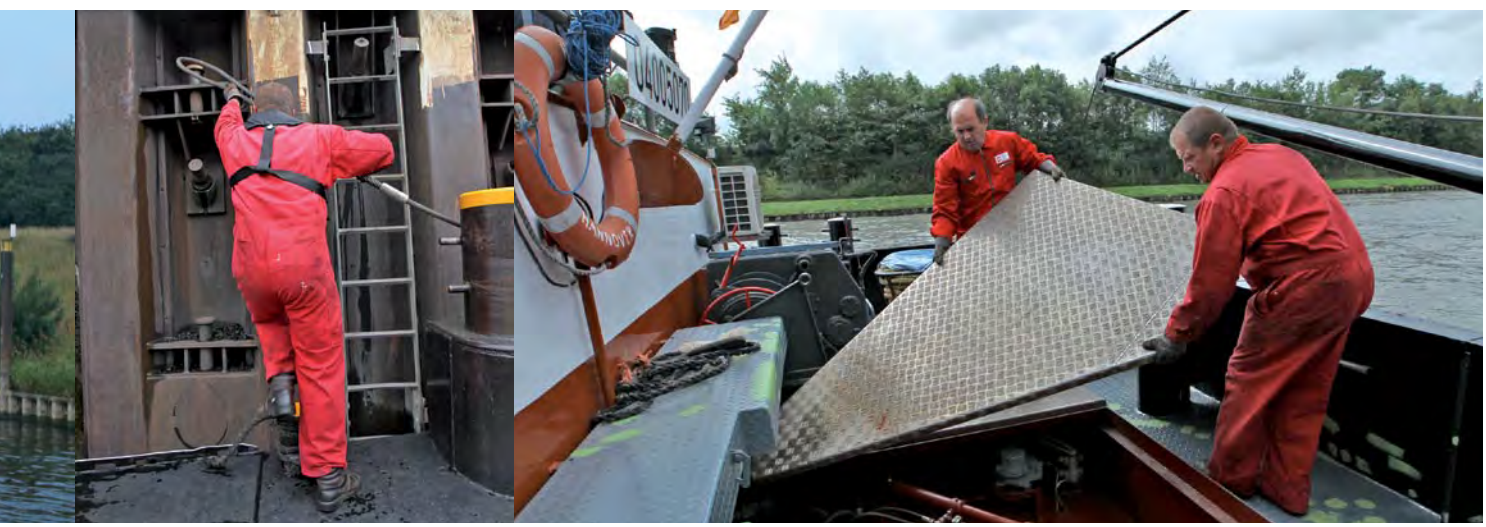
Am Kraftwerk Mehrum

Pünktlich um elf Uhr kommen wir in Mehrum am Mittellandkanal Kilometer 194 an. Der Koppelverband wird gedreht und macht in Sichtweite des hochmodernern Kohlekraftwerks fest. Die gigantischen Kräne beginnen sofort mit dem Löschen. Auch der Hafen wird hier von der Niedersächsischen Verfrachtungsgesellschaft betrieben. Hier kommt auch Geschäftsführer Wolfgang Duffner an Bord. Er hält engen Kontakt zu den Schiffen und Besatzungen und ist sofort da, wenn er gebraucht wird. Vor allem in Fragen der Sicherheit ist er davon überzeugt, dass Schiffs- und Landbetrieb sehr eng zusammenarbeiten müssen. „Ein hoher Standard kann nicht verordnet werden, sondern muss an Bord gelebt werden“, ist Duffner sicher. Zusammen mit den Schiffsführungen hat die NVG erreicht, dass die Persönliche Schutzausrüstung von den Männern aus Überzeugung getragen wird. Auch sind MP3-Abspielgeräte oder Mobiltelefone mit Kopfhörern aus den Arbeitsbereichen erfolgreich verbannt.

Nach gut fünf Stunden geht es für den Koppelverband NIEDERSACHSEN 1 zurück nach Hamburg. In der kommenden Woche steht dann Petrolkoks für die Stahlwerke in Salzgitter auf dem Programm. Schiffsführer Stani fährt nach Hause, wird von Przemyslaw Maczurczak abgelöst. Wie alle polnischen Kollegen mit dem Reisebus. „Das ist bequem und sicher“, betont der Mann aus Breslau.

Allen Männern von der NVG wünschen wir weiter gute unfallfreie Fahrt, einen möglichst eisfreien Winter und vor allem den Berufsanfängern einen guten Start in ihre Zukunft als Binnenschiffer.

Text und Fotos: Kirk Williams



Die Matrosin weiß, wie es richtig geht.

Sicherheit von Anfang an

Schiffsjungen und -mädchen haben ihre Ausbildung begonnen.

Auf vielen Binnenschiffen sind jetzt wieder junge unbekannte Gesichter zu sehen – Schiffsjungen und -mädchen haben ihre Ausbildung begonnen. Neugierig und interessiert stürzen sie sich in die Arbeit. Und die ist an Bord nicht ungefährlich.

Für viele Jugendliche ist das Schiff eine neue Welt. Waren sie bisher im geschützten Raum der Schule unterwegs, müssen sie sich nun mit einer völlig neuen Situation vertraut machen: An eine neue Umgebung, an Kollegen, die oft so alt sind wie ihre Eltern, an körperliche Arbeit. An Bord eines Binnenschiffes lauern zudem jede Menge ungewohnte Gefahren auf die Neuen.

Verantwortung der Ausbilder und Kollegen

Hier haben die Ausbilder eine ganz besondere Verantwortung, aber auch die erfahrenen Kollegen sind gefragt. Geduldige Erklärungen, wiederholtes Vormachen und Üben sind jetzt zwingend. Auszubildende, die sich interessiert an den Tätigkeiten zeigen und die auch mal anpacken, ohne zu fragen, ob sie das unbedingt müssen, werden auch geduldige Lehrmeister finden. Geduld ist für beide Seiten wichtig. Dies gilt sowohl für sportliche Leistungen, fürs Musizieren und eben auch für die Ausbildung.

Pünktlichkeit und Ordnung am Arbeitsplatz und im Alltag sind an Bord von besonderer Bedeutung, denn man arbeitet nicht nur zusammen, sondern wohnt und lebt in der Binnenschifffahrt auch relativ eng miteinander. Ordnung ist auch ein Faktor für Sicherheit. Ein kleiner Stolperer über ein vergessenes Werkzeug kann an Bord fatale Folgen haben, denn ein Sturz ist immer ein potenzieller Sturz über Bord. Sicherheit muss deshalb von Anfang an großgeschrieben werden. Machen Sie als Ausbilder keine Kompromisse, wenn es um die Sicherheit geht. Auch bei sich selbst. Seien Sie stets Vorbild bei der Ausführung der Tätigkeiten, bei Absprachen und wenn es um die Nutzung der persönlichen Schutzausrüstung geht.

Ergänzend zu der Sicherheitsausbildung an Bord bietet die BG Verkehr auch ein Einführungsseminar für Auszubildende an, in dem sie erste Einblicke in das Leben und Arbeiten an Bord erhalten und ihnen erste wichtige Handgriffe sowie Sicherheitsregeln nähergebracht werden.

Die Rettungsweste rettet Leben

Regelmäßige Unterweisung in Theorie und Praxis gibt Sicherheit.

Die Rettungsweste ist der beste Schutz vor dem Ertrinken, das weiß inzwischen (fast) jeder. Aber längst nicht alle wissen, wie sie funktioniert und wie es sich anfühlt, wenn man von ihr über Wasser gehalten wird. Wer weiß, wie sie funktioniert, wird ihr mit weniger Vorbehalt begegnen und auf sie nicht mehr verzichten wollen.

Zur Vermittlung der Kenntnisse und zur Erhöhung der Motivation müssen Mitarbeiter im richtigen Umgang mit der Rettungsweste unterwiesen werden. Da Rettungswesten gegen ein tödliches Risiko schützen sollen, muss die Unterweisung zusätzlich zum theoretischen auch einen praktischen Teil beinhalten.

Bei der Unterweisung legt man die Betriebsanweisung und die Benutzerinformation des Herstellers zugrunde. In der BGR 201 „Benutzung von persönlichen Schutzausrüstungen gegen Ertrinken“ findet man die Themen, die in einer Unterweisung zur Rettungsweste behandelt werden müssen. Im Anhang 1 der Regel sind außerdem Beispiele genannt, bei welchen Arbeiten die Rettungsweste getragen werden muss.

Auch für gute Schwimmer Pflicht

Wichtig ist auch, darüber zu informieren, warum die Rettungsweste auch für gute Schwimmer überlebenswichtig ist: Bewusstlosigkeit oder Verletzungen an den Gliedmaßen können dazu führen, dass man nach einem Sturz ins Wasser aus eigener Kraft keinen Auftrieb mehr erzeugen kann und zwangsläufig ertrinken wird. Bei geringen Wassertemperaturen kann es zur Unterkühlung kommen, auch dann steigt das Risiko des Ertrinkens. Das Risiko wird zudem durch einen hohen Temperaturunterschied zwischen der Haut und dem Wasser erhöht, weil es dadurch zu einem unkontrollierbaren Ein- und Ausatmen unter Wasser kommen kann.

Theorie und Praxis

Der praktische Teil der Unterweisung muss den Aufbau, die Funktion und das richtige Anlegen der Rettungsweste beinhalten. Dabei empfiehlt es sich, die einzelnen Punkte der von der BG Verkehr herausgegebenen Checklisten zur Sachkundigenprüfung durchzugehen. Beim Anlegen ist darauf zu achten, dass die Handauslösung bei zusammengefalteter Rettungsweste griffbereit ist und der Bauchgurt richtig sitzt. Dieser ist richtig eingestellt, wenn eine flache Hand problemlos zwischen Gurt und Körper passt.

Weiterhin ist eine Erprobung im Wasser vor dem ersten Gebrauch von großer Bedeutung. Die Übung im Wasser gibt das nötige Vertrauen in die Rettungsweste und damit die Sicherheit, im Ernstfall nicht zu ertrinken. Die Unterweisung ist einmal jährlich, d. h. alle zwölf Monate, zu wiederholen und muss dokumentiert werden.

Die BG Verkehr unterstützt Sie beim Motivieren zum Tragen der Rettungsweste. Wer sich mit dem nötigen Rüstzeug für die Unterweisung versorgen will, dem sei das „Seminar Rettungsweste“ empfohlen. Dort erfahren Sie alles Wissenswerte um die Rettungsweste und haben Gelegenheit zur praktischen Erprobung.

Das Seminar findet vom 29.11. bis 01.12.2010 sowie vom 16.03. bis 18.03.2011 in Willingen im Sauerland statt. Wie bei allen Seminaren gilt auch hier: Für Versicherte

Erste Praxiserfahrungen mit der Rettungsweste.

ihrer Mitgliedsbetriebe übernimmt die BG Verkehr die Seminarkosten einschließlich Anreise, Unterbringung und Verpflegung. Die Anmeldung kann schriftlich per Brief, Mail oder Fax erfolgen (BG Verkehr, Außenstelle Duisburg, Düsseldorfer Str. 193, 47053 Duisburg / E-Mail: ulrike.klein@bg-verkehr.de / Fax: 0203 2952-135) oder über das Internet (www.bg-verkehr.de).

Versicherten der Binnenschifffahrt stehen auch alle weiteren Seminare und Lehrgänge der BG Verkehr offen. Den jeweils aktuellen Seminarplan finden Sie ebenfalls unter www.bg-verkehr.de

SEMINARTERMINE 2010/2011 FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

Lehrgangstitel	Seminarnummer	Termin	PLZ Ort
Fortbildungsseminar für Fahrgastschiffer: Sicheres Arbeiten durch sicheres Auftreten in Konfliktsituationen	F6/02794	23.11. - 25.11.2010	88339 Bad Waldsee
Seminar Rettungsweste	F6/02796	29.11. - 01.12.2010	34508 Willingen, Sauerl.
Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt (für Azubis)	G6/02793	24.01. - 04.02.2011	47198 Duisburg
Fortbildungsseminar für Fahrgastschiffer: Sicheres Arbeiten durch sicheres Auftreten in Konfliktsituationen	F6/02795	14.03. - 16.03.2011	34508 Willingen, Sauerl.
Seminar Rettungsweste	F6/02797	16.03. - 18.03.2011	34508 Willingen, Sauerl.
Arbeits- und Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt	F6/02798	21.03. - 24.03.2011	34508 Willingen, Sauerl.
Arbeitsschutz in der Binnenschifffahrt: Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte	G6/02791	28.03. - 31.03.2011	34508 Willingen, Sauerl.

Ein wichtiger Bereich im Paketversand: An dieser Stelle prüfen die Vorlader die Codierung der Pakete und stellen die Touren der Zusteller zusammen. Da entsteht schnell Hektik, deshalb kommt es auf ausreichende Sicherheitsabstände und freien Bewegungsraum an. Zum Entladen wird hier abends die Ausladehilfe eingesetzt. Sie läuft auf einer Schiene direkt am Band entlang und kann zu jedem Fahrzeug bewegt werden. Die Wege, die die Mitarbeiter mit schweren Paketen zurücklegen müssen, werden dadurch erheblich reduziert.

Ortstermin zum Arbeitsschutz

Wie kommen die Gesprächsleitfäden der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA) in der Praxis an? Bericht über eine Betriebsbegehung zum Thema Stetigförderer.

Pünktlich um 6.30 Uhr drückt Eva Wilbig auf den Klingelknopf bei einem Paketsortierzentrum in Hamburg-Stellingen. Sie ist mit der Sicherheitsfachkraft Peter Schmidt verabredet. Auf dem Plan steht eine Betriebsbegehung, im Vordergrund steht heute die Fördertechnik.

Eine logistische Meisterleistung wie die Paketlogistik setzt ausgefeilte Technik und optimierte Abläufe voraus. Das stellt auch an den Arbeitsschutz höchste Anforderungen. Die Paketsortierung findet in den frühen Morgenstunden und am späten Abend statt. Der frühe Termin für die Betriebsbeheghung ist also erforderlich, wenn Stetigförderer ins Visier genommen werden sollen. Ungewöhnlich ist an diesem Morgen nur, dass Eva Wilbig von einem Fotografen begleitet wird.

Peter Schmidt vertritt sein Unternehmen nicht zum ersten Mal bei einer Betriebsbegehung. Auf diesen Termin konnte er sich jedoch besonders gut vorbereiten. Zusammen mit Eva Wilbig will er den gleichnamigen Gesprächsleitfaden aus dem Arbeitsprogramm „Sicher fahren und transportieren“ anwenden, um innerhalb von

GDA: WEGWEISEND FÜR DIE ARBEIT IN DEN BETRIEBEN

Weit über die BG Verkehr hinaus nimmt seit einigen Monaten das Arbeitsprogramm „Sicher fahren und transportieren“ der Gemeinsamen deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA) Einzug in viele deutsche Unternehmen. Für unsere Mitgliedsbetriebe sind es die ersten Berührungen mit der GDA. Das von Bund, Ländern und Unfallversicherungsträgern getragene Programm hat das Ziel, die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten durch einen präventiv ausgerichteten und systematisch wahrgenommenen Arbeitsschutz zu verbessern und zu fördern. Für das Team des technischen Aufsichtsdienstes der BG Verkehr ist längst klar, dass die bundesweite Arbeitsschutzstrategie wegweisend für die zukünftige Arbeit in den Betrieben sein wird.

Peter Schmidt und Eva Wilbig sehen sich die Förderbänder von oben und aus nächster Nähe an: Zwischen den einzelnen Förderbändern sind Paketrutschen angebracht. Aus ergonomischer Sicht eine gute Lösung, weil sie die Arbeit erleichtern. Sie sind klappbar, ragen jedoch in den Fluchtweg hinein. Was passiert im Fall einer Panik? Kann man das verbessern? Peter Schmidt wird die Gefärdungsbeurteilung daraufhin überprüfen.

SICHER FAHREN UND TRANSPORTIEREN

An dem GDA-Arbeitsprogramm „Sicher fahren und transportieren“ beteiligen sich bundesweit nahezu alle Aufsichtsdienste von Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und staatlichen Arbeitsschutzbehörden. Es wurden dafür unter Mitwirkung der BG Verkehr modulartig aufgebaute Gesprächsleitfäden entwickelt, die den Unternehmen, den Fachkräften für Arbeitssicherheit und natürlich auch den Aufsichtspersonen für Betriebsbesuche zur Verfügung stehen. Folgende Leitfäden stehen unter www.bg-verkehr.de zum Download bereit:

- Flurförderzeuge
- Krane
- Anschlagen von Lasten
- Stetigförderer
- Schlepper und Anbaugeräte
- Andockstationen
- Be- und Entladen gleisloser Fahrzeuge
- Ladungssicherung
- Rangieren und Abstellen
- Berufskraftfahrer
- Innerbetrieblicher Verkehr
- Kurier- , Express- und Postdienste
- Abfallsammlung

rund anderthalb Stunden systematisch die grundlegenden technischen, organisatorischen und personenbezogenen Schutzmaßnahmen an den Arbeitsplätzen zu hinterfragen.

Der Gesprächsleitfaden enthält das Expertenwissen aus jahrelanger Erfahrung mit dem Betrieb sicherer Stetigförderer. Die Fragen zielen auf die systematische und nachhaltige Verankerung des Arbeitsschutzes im Betrieb. Der sichere Betrieb von Bandanlagen hat neuralgische Punkte, die der Betreiber sicher beherrschen muss:

- Ist auch bei komplexen Bandanlagen ein einheitliches technisches Sicherheitskonzept vorhanden, dass alle Gefahrstellen – besonders Einzugstellen – berücksichtigt?
- Hält das technische Sicherheitskonzept auch schädigenden Einflüssen, Störungen und allen Betriebszuständen einschließlich Reinigung, Wartung und Störungsbeseitigung stand?
- Ist durch organisatorische und technische Maßnahmen sichergestellt, dass Schutzeinrichtungen beim Betrieb der Anlage stets vollständig und funktionsfähig sind?
- Wird durch Betriebsanweisungen, Unterweisungsgespräche, Verfahrensanweisungen, Meldewege und angemessene Übertragung von Aufgaben ein systematisches Wissensmanagement erreicht?

Fazit: Eine echte Hilfe für konzentrierte und systematische Sicherheitsarbeit

Nach 90 Minuten intensiven Beratungsgesprächs wird klar: Der vierseitige Gesprächsleitfaden liefert eine konzentrierte Grundlage für ein strukturiertes Audit zur Arbeitssicherheit. Die gemeinsame Betriebsbegehung zeigt trotz optimaler Vorbereitung für alle Beteiligten neue Gesichtspunkte auf. Die Anwendung der passenden Module aus dem Arbeitsprogramm „Sicher fahren und transportieren“ ist für jedes Unternehmen empfehlenswert. Nutzen auch Sie diese Module zur Unterstützung der Arbeitsssicherheit. Sie stehen unter www.bg-verkehr.de zum Download bereit.

Martin Küppers

An diesem hochgelegenen Arbeitsplatz befindet sich eine Splitposition für acht verschiedene Zuführbänder. Der Bedienstand ist mit allem eingerichtet, was für die Absturzsicherung getan werden kann: dreiteiliger Seitenschutz, Fußleiste, Knieleiste und Handlauf.

Wenn es um Sicherheit im Paketdienst geht, spielt auch Ladungssicherung eine große Rolle: Eva Wilbig sieht sich die abgeschrägten Ladeflächen im Auslieferungsfahrzeug genauer an. Einen guten Platz haben auch die für die Vorlader wichtigen Infos. Sie sind an den Türen befestigt.

Finger weg!

Unfälle mit Omnibussen im Straßenverkehr sind selten. Aber Jahr für Jahr registrieren wir rund 2.000 meldepflichtige Arbeitsunfälle aus dieser Branche - ganz überwiegend ist die Ursache ein Missgeschick, das sich durch Aufmerksamkeit vermeiden ließe.

Tipp aus der Praxis: Ein Schild im Bereich des Fahrerarbeitsplatzes weist auf die laufenden Reparaturarbeiten hin.

Eigentlich klingt das ganz harmlos: Ein- und Aussteigen, Einstellen der Spiegel oder des Fahrersitzes, Tätigkeit am Zahltisch, Mikrophon oder Lenkrad, Einsetzen oder Herausnehmen von Kasse und Fahrscheindrucker oder einfache Reparaturarbeiten in der Werkstatt. Aber unaufmerksames Verhalten in diesen alltäglichen Situationen verursacht die meisten Unfälle in der Omnibusbranche. Bei Arbeiten am Motor kommt es zum Beispiel immer wieder zu Verletzungen der Finger. Wie belastend es im Alltag ist, die rechte Hand nicht mehr voll nutzen zu können, merkt man leider erst, wenn es zu spät ist. "Das ging so schnell, da konnte ich gar nichts mehr machen“, heißt es häufig. Stimmt das wirklich? Zur Warnung hier vier typische Werkstattunfälle, bei denen die Untersucher zu dem Schluss kamen, dass das Verschulden eindeutig beim Verletzten selbst liegt.

Rechter Daumen verstümmelt

In der Betriebswerkstatt will sich Volker B. einen Bus anschauen, der Diesel verliert. Die Motorraumabdeckung ist bereits geöffnet, aber er kann nur bei laufendem Motor erkennen, wo Diesel austritt. Darum bittet Volker B. einen Kollegen, den Motor zu starten. Mit der rechten Schulter drückt er den Startstopp-Schalter nieder und ermöglicht so das Starten des Motors vom Fahrerplatz aus. Volkers rechte Hand berührt den Keilrippriemen für den Antrieb des Klimakompressors. Als der Motor anspringt, gerät er mit dem Dauen zwischen Keilriemen und Riemenscheibe. Das erste Daumenglied wird abgetrennt.

Volker B. bezahlt für seinen Leichtsinn mit einer dauerhaften Bewegungseinschränkung der rechten Hand. Der Grundsatz, dass jeder Versicherte verpflichtet ist, durch umsichtiges Verhalten Arbeitsunfälle nach Möglichkeit zu verhindern, dürfte ihm damit wortwörtlich in Fleisch und Blut übergegangen sein.

Ringfinger abgequetscht

Nico. L. wartet seinen Reisebus selbst. Am Unfalltag füllt er zunächst Öl und Kühlflüssigkeit auf, dann sucht er nach der Ursache für ein Geräusch im Motorraum. Er hat als Auslöser den Kompressor in Verdacht. Nachdem er den Motor mit dem Startknopf am Heck angelassen hat, beginnt er nach einer eventuellen Undichtigkeit zu suchen. Dabei gerät er mit der linken Hand zwischen Keilriemen und Keilriemenscheibe. Ringfinger und kleiner Finger werden heftig gequetscht – es dauert Wochen, bis er sie wieder ohne Schmerzen bewegen kann.

Hat Nico W., der über mehrjährige Berufserfahrung verfügt, verantwortungsvoll und umsichtig gehandelt, als er an dem laufenden Motor arbeitete? Wohl kaum. Der Technische Aufsichtsdienst der BG Verkehr nutzte die Gelegenheit zu einer ausführlichen mündlichen Unterweisung vor Ort!

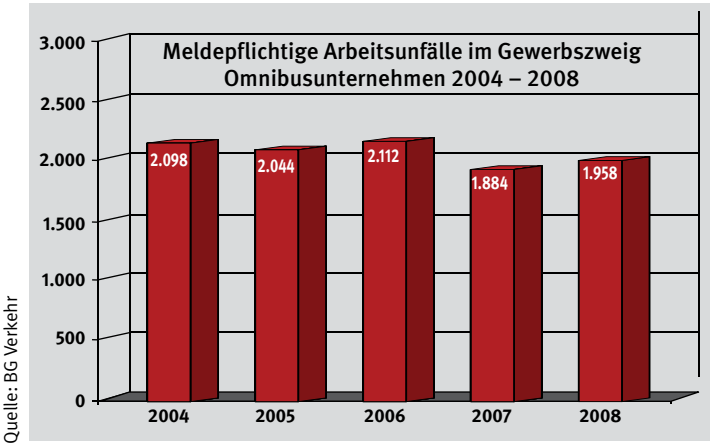
Splitterung an den Fingerknöcheln

Der Kfz-Schlosser Heinz M. will den Keilriemen des Lüfters an einem Omnibus, Baujahr 1997, nachspannen. Beim Verstellen der Spannrolle und Justieren der Stellschraube gibt es Probleme. Heinz M. beschließt, bei einem baugleichen Bus jüngeren Herstellungsdatums, der ebenfalls in der Werkstatt steht, nachzusehen, ob er eventuell einen Arbeitsschritt übersehen hat. Heinz M. öffnet die Motorabdeckung und stützt sich mit der rechten Hand auf dem Lüfterkeilriemen ab. Ohne es zu merken, betätigt er dabei mit seiner rechten Schulter den Sicherheitsschalter, der beim Öffnen der Heckmotorklappe den Anlasserstromkreis unterbricht. Zum exakt gleichen Zeitpunkt nimmt der Fahrer Lutz A. hinter

Der erfahrene Mitarbeiter sagt der jungen Kollegin, worauf sie bei Arbeiten am laufenden Motor achten muss.

BGV A1, § 15
Pflichten der Versicherten

(1) Die Versicherten sind verpflichtet, nach ihren Möglichkeiten sowie gemäß der Unterweisung und Weisung des Unternehmers für ihre Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit sowie für Sicherheit und Gesundheitsschutz derjenigen zu sorgen, die von ihren Handlungen oder Unterlassungen betroffen sind. Die Versicherten haben die Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie für eine wirksame Erste Hilfe zu unterstützen. Versicherte haben die entsprechenden Anweisungen des Unternehmers zu befolgen. Die Versicherten dürfen erkennbar gegen Sicherheit und Gesundheit gerichtete Weisungen nicht befolgen.



Rund 2.000 meldepflichtige Arbeitsunfälle jährlich verzeichnet die BG Verkehr für die versicherten Omnibusunternehmen.

dem Lenkrad Platz. Er hat vom Werkstattmeister die Freigabe des Busses erhalten und will nun aus der Halle herausfahren. Er lässt den Motor an, der auch sofort anspringt, weil Heinz M. ja versehentlich den Sicherheitsschalter überbrückt hat. Sofort wird dessen Hand zwischen Keilriemen und Riemenscheibe des Lüfters eingezogen. Während Heinz M. zurücktaumelt und dadurch den Stromkreis unterbricht, eilt ein Kollege aus der Werkstatt hinzu und zerschneidet mit einem Messer den Lüfterkeilriemen.

Daumen, Zeige- und Mittelfinger der rechten Hand wurden so stark gequetscht, dass die Fingerknöchel splitterten. Heinz M. hätte sich nur ein paar Sekunden Zeit nehmen müssen, um sich zu vergewissern, dass niemand vorne im Bus sitzt.

Rechte Hand verletzt

Fred G. kennt seinen Bus – kleinere Reparaturen führt er seit Jahren selbst aus. Am Unfalltag zieht er Schutzhandschuhe aus Textilfasern mit Kunststoffüberzug an und spannt anschließend den Riemen zwischen dem Motor und dem Gebläse am Wärmetauscher des Kühlkreislaufs nach. Die Sache ist schnell erledigt. Anschließend will er überprüfen, ob alles in Ordnung ist.

Fred G. startet den Motor vom Fahrerplatz aus und geht dann zurück zu dem laufenden Motor (das war möglich, weil es an der geöffneten Motorklappe keinen Schalter gibt, der den Anlasserstromkreis unterbricht). Fred G. stützt sich auf der Stoßstange ab, beugt sich nach vorne und schaut zufrieden auf den rund laufenden Riemenantrieb. Als er sich abwendet, um die Motorklappe zu schließen, gerät er „irgendwie“ mit der rechten Hand zwischen Riemen und Transmissionsscheibe. Der zerfetzte Handschuh lässt ahnen, wie schmerzhaft die Quetschungen an der rechten Hand sind – ob die locker sitzenden Handschuhe selbst den Unfall begünstigt haben, lässt sich nicht eindeutig feststellen.

Auf Anordnung der BG Verkehr wird der Arbeitgeber dafür sorgen, dass die Beschäftigten über die mechanischen Gefährdungen bei Instandhaltungsarbeiten an laufenden Omnibusmotoren und die entsprechenden Schutzmaßnahmen informiert werden.

Fazit

Die Arbeit am laufenden Motor stellt einen Unfallschwerpunkt in der Branche dar. Bei Beschäftigten und Vorgesetzten ist deswegen erhöhte Aufmerksamkeit gefordert. Klare Absprachen und Zeichen (siehe Foto auf S. 18) reduzieren das Risiko.

(dp)

Ruhe, Kühlung und ein leichter Verband sind bei Sportverletzungen die wichtigsten Sofortmaßnahmen.

Dumm gelaufen? PECH.

Prellungen, Zerrungen oder Verstauchungen kommen immer im falschen Moment und tun kräftig weh. „Pech“, denken Sie - und damit liegen Sie richtig!

Hinter dem Kürzel PECH verbergen sich die vier wesentlichen Erste Hilfe Maßnahmen, die bei Prellungen, Stauchungen, Zerrungen und Ähnlichem zur Anwendung kommen. Bei dieser Art von „geschlossenen Verletzungen“ (die Haut bleibt unversehrt) werden kleinere oder auch mittelgroße Blut- und Lymphgefäße zerrissen. Die Flüssigkeit tritt aus und sickert in die Zellzwischenräume des Gelenk- oder Muskelgewebes.

Darum heißt die allererste Regel:
Pause! Egal ob Sie sich beim ohnehin verbotenen Sprung aus der Fahrerkabine verletzen (diese missglückte Demonstration des „sportlichen“ Fahrers wird leider viel zu oft und ungeschickt ausgeführt, wie Tausende von Knöchel- und Fußverletzungen belegen) oder auf dem Nachhauseweg über die Bordsteinkante stolpern: Versuchen Sie die betroffenen Gliedmaßen so schnell wie möglich ruhig zu stellen. Ob es sich bei der Verletzung nur um eine einfache Prellung oder einen Muskelfaser- oder Bänderriss handelt, kann nur der Arzt feststellen.

In der Pause brauchen Sie unbedingt
Eis! Je schneller Sie mit dem Kühlen beginnen, desto besser sind die Chancen, den Schaden zu begrenzen. Denn durch die Kälte ziehen sich die Blutgefäße zusammen. Der Stoffwechsel im Gewebe verlangsamt sich und es tritt weniger Flüssigkeit aus. Die Schwellung kann verzögert oder sogar gestoppt werden - und außerdem lindert Kälte den Schmerz. Verletzungen am Knöchel oder Knie sollten rund 30 Minuten gekühlt werden (nach 15 – 20 Minuten unterbrechen), am Oberschenkel, wo die Muskulatur dicker ist, auch 45 Minuten. Als Kühlmittel kommen Coolpacks in Frage, die im Eisfach vorgekühlt werden. Als Alternative haben sich auch kühlende Bandagen und Kompressen mit Kühlpackungen bewährt, die Kälte durch eine chemische Reaktion erzeugen, deswegen allerdings nur einmal verwendbar sind. Wichtig: Schützen Sie unbedingt die Hautoberfläche vor der starken Kälte durch ein Tuch oder eine leichte Binde. Falls kein Eis zur Hand ist, machen Sie einen kalten Umschlag.

Daraus ergibt sich der nächste Schritt:
Compression! Ein Fachmann kann auch durch einem Kompressionsverband die Schwellung im Gewebe reduzieren. Ein zusammenziehender und stabilisierender Verband eignet sich besonders bei Ergüssen an den Gelenken und nach Gelenkzerrungen. Diese Technik sollte aber nur von professionellen Helfern angewendet werden.

Am Schluss der PECH-Regel steht das
Hochlagern! Mit dem Ruhigstellen des verletzten Körperteils ist meist das Hochlagern verbunden, denn auch dadurch wird die Blutzufuhr verringert. Flüssigkeit, die bereits in das Gewebe ausgetreten ist, kann leichter abtransportiert werden und die Schmerzen lassen spürbar nach.

Zu guter Letzt: Mit einem blauen Fleck muss niemand zum Arzt gehen. Wenn aber ein Gelenk betroffen ist (z. B. Sprunggelenk), sollte auf jeden Fall durch eine medizinische Untersuchung geklärt werden, welche Verletzungen vorliegen. „Das tut doch gar nicht so doll weh“, ist keine hinreichende Diagnose, denn ein Bruch ist oft nicht schmerzhafter als eine Prellung oder ein Bänderriss.

(dp)

Jeder zehnte Mann zwischen 15 und 65 Jahren war im Jahr 2009 einmal mit einer Verletzung, Verstauchung, Knochenbruch oder einer ähnlichen Diagnose krankgeschrieben, so die Techniker Krankenkasse in ihrem aktuellen Gesundheitsreport

Mit Köpfchen statt kopflos

Beim Straßenverkehr und beim innerbetrieblichen Transport ist Konzentration gefragt. Schon wenige Sekunden Unaufmerksamkeit, bei denen man mit dem Kopf nicht bei der Sache ist, können fatale Folgen haben. Darauf weist die aktuelle Präventionskampagne „Risiko raus!“ hin.

Die BG Verkehr will auch in ihren Mitgliedsunternehmen zum sicheren Fahren und Transportieren motivieren. Sie konzentriert sich dabei besonders auf folgende Themen: Sicherer Einsatz von Arbeitsmitteln, Sicherheit an der Schnittstelle beim Be- und Entladen, sichere Transportorganisation und Einflussmöglichkeiten des Fahrers auf die Sicherheit. Hier sind Geschwindigkeit und Abstand, defensives Fahren und erholsame Pausen, aber auch der Kurzcheck vor der Abfahrt oder Ladungssicherung wichtig.

Informationen und Hilfestellungen

Zu den Themen hat die BG Verkehr verschiedene Informationsmaterialien und Hilfestellungen für den betrieblichen Alltag entwickelt. Bei ihren Betriebsbesichtigungen haben die Technischen Aufsichtsbeamten dieses Material im Gepäck: Poster und Flyer der Kampagne mit den bekannten „Kopflos“-Motiven, Informationsmaterial und Hinweise zur Unterstützung der Unterweisungsarbeit.

Zu den Informationen gehören unter anderem die neu überarbeiteten Broschüren aus der Basic-Reihe zum Thema Ladungssicherung und zum innerbetrieblichen Verkehr. Für den Alltag im Betrieb gibt es den Kurzcheck vor der Abfahrt. Sprechen Sie die Experten beim nächsten Betriebsbesuch gerne auf diese Materialien an. Auch die Unterweisungskarten, die wir in der vergangenen Ausgabe vorgestellt haben, sind weiter verfügbar.

Unternehmer oder Fachkräfte für Arbeitssicherheit, die sich bei Unterweisungen unterstützen lassen möchten, finden auch auf der Kampagnenwebsite www.risiko-raus.de Informationen und Download-Möglichkeiten. Unter anderem sind drei Filme aus der NAPO-Serie sowie weitere Filme verfügbar.

(rb)

NAPO KOPFLOS

Passend zur Präventionskampagne „Risiko raus!“ gibt es einen neuen Napo-Film. Napo ist eine Animationsfigur und hat schon viele Filmpreise gewonnen. Er kommt ohne Worte aus und befasst sich in seinem neuesten Film mit den Themen Ablenkung und Zeitdruck bei der Ladungssicherung und dem innerbetrieblichen Transport und Verkehr.
Wenn Sie Napo als Film oder mit Einzelszenen für Unterweisungen oder Schulungen einsetzen wollen: Den Download für Ihren PC finden Sie in der Rubrik Infomaterial unter www.risiko-raus.de. Die Napo-Filme sind für alle Altersstufen und Berufsgruppen einsetzbar. Sie eignen sich zum leichten Einstieg für Berufsanfänger oder auch zur Vorbereitung von Schulungsmaßnahmen. Da in den Szenen keine Worte, sondern nur Bilder, Symbole, Geräusche und Musik eingesetzt werden, sind diese Filme international. Dadurch sind sie auch für Beschäftigte z. B. mit nur geringen Deutschkenntnissen einfach zu verstehen.

Weitere Filme zu anderen Themen des Arbeitschutzes finden Sie unter: www.dguv.de/inhalt/medien/dguv_filme/index.jsp

In gefährlichen Situationen ist die Persönliche Schutzausrüstung immer Pflicht.

Weniger Unfälle als im Vorjahr

Nur 527 Arbeitnehmer aus den Mitgliedsunternehmen der ehemaligen See-BG hatten im Jahr 2009 einen so schwerwiegenden Arbeitsunfall, dass sie länger als drei Tage arbeitsunfähig waren. Das sind acht Prozent weniger als im Vorjahr – obwohl die Anzahl der Versicherten gestiegen ist.

Bei der Betrachtung der Unfallschwerpunkte an Bord bleibt es bei den „alten Bekannten“: Überwiegend handelt es sich um Stolper-, Rutsch- oder Sturzunfälle, die sich auf Treppen, Leitern, Decks oder an Türen ereignen. An Land ist der Weg von und zur Arbeit am gefährlichsten - 83 Wegeunfälle wurden im Jahr 2009 verzeichnet. Auch diese Zahl ist im Vergleich zum Vorjahr mit 93 Wegeunfällen positiv zu sehen.

Die Zahl der Todesfälle auf deutschen Schiffen ist seit Jahrzehnten rückläufig: Vor 20 Jahren verliefen 33 Arbeitsunfälle tödlich, 2009 verzeichnen wir wie im Jahr davor drei Todesfälle.

„Unaufmerksamkeit, Leichtsinn oder Fehleinschätzung einer Situation an Bord sind die größten Feinde der Prävention“, sagt Kapitän Stephan Schinkel vom Referat Seeschifffahrt und Fischerei der BG Verkehr. Er befasst sich seit Jahren mit der Unfallverhütung an Bord und leitet auch die Sicherheitslehrgänge auf der Seemannschule Priwall. „Gute Seemannschaft setzt nun einmal voraus, dass man nicht nur mit dem Herzen, sondern auch mit dem Kopf bei der Sache ist.“

(dp)

DIE WICHTIGSTEN ZAHLEN AUF EINEN BLICK

	2008	2009
Mitgliedsunternehmen Das sind Unternehmen, die mindestens eine versicherte Person beschäftigten. Darüber hinaus sind noch knapp 6.000 laufende Mitgliedsbetriebe im Bereich Seefahrt geführt, die jedoch keine Versicherten nachgewiesen haben.	3.136	3.217
Vollarbeiter (ohne Unternehmer) Das ist eine statistische Rechengröße und dient zur Berechnung der Unfallquote. Ein Vollarbeiter entspricht der durchschnittlich von einer vollbeschäftigten Person geleisteten Arbeitsstundenzahl pro Jahr. Die Größe spiegelt damit die Expositionszeit gegenüber Arbeitsunfällen wider.	39.845	45.889
Meldepflichtige Unfälle Meldepflichtig ist ein Unfall, wenn er zu einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen führt. In diesem Fall muss eine Unfallanzeige an die BG Verkehr übermittelt werden.	573	527
– davon Todesfälle	3	3
– davon Wegeunfälle	93	83
Anzeige auf Verdacht einer **Berufskrankheit**	156	153
Neue Renten: **Arbeitsunfall**	17	31
Neue Renten: **Berufskrankheiten**	26	17

ASD Küste: Betriebsärztliche Betreuung für Seefahrtsunternehmen

Die betriebsärztliche Betreuung für alle Unternehmen, die Arbeitnehmer beschäftigen, ist nicht neu und sollte keine Verwunderung auslösen. Allerdings wird diese Dienstleistung für Mitgliedsbetriebe der Seefahrt fusionsbedingt über die BG Verkehr neu organisiert. Darüber haben wir alle Mitgliedsunternehmen der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft (See-BG) im Juni informiert. Dieses Informationsschreiben steht als PDF-Download auf den Seiten der BG Verkehr zur Verfügung: www.bg-verkehr.de/service/downloads

Bis zum 31. Dezember 2009 wurde diese Dienstleistung durch die Betriebsärzte der See-BG erbracht. Mit der Fusion hat sich hier insofern eine Änderung ergeben, als dass die betriebsärztliche Betreuung durch die neu eingerichtete, küstennahe Dienststelle „ASD-Küste“ der ASD Rhein Ruhr GmbH angeboten wird. Die Kosten hierfür sind – wie auch in der Vergangenheit – über den Umlagebeitrag zur Berufsgenossenschaft abgedeckt.

An den Standorten in Hamburg und Bremerhaven sind jene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, die bereits in der Vergangenheit die betriebsärztliche Betreuung der Seefahrtsbetriebe wahrgenommen haben.

Die Außenstelle Küste der ASD Rhein-Ruhr GmbH steht allen Mitgliedsbetrieben der ehemaligen See-BG vom Kleinunternehmen bis zur Großreederei in Fragen der betriebsärztlichen Betreuung zur Verfügung. Über den Umfang der erforderlichen Betreuung und die weiteren Anforderungen auf Basis der entsprechenden Unfallverhütungsvorschrift wird gesondert berichtet werden. In den nächsten Ausgaben des SicherheitsProfis wird sich die Außenstelle Küste mit ihrem Dienstleistungsspektrum vorstellen.

Dr. Andreas Patorra

WEITERE INFOS

ASD Rhein-Ruhr GmbH
Außenstelle Küste in Hamburg
Millerntorplatz 1
20359 Hamburg
Mobil: 0177 75 25 101
E-Mail: info@asd-rhein-ruhr-hamburg.de
ab 1. Oktober 2010
Tel.: 040 32 08 179-20
Fax: 040 32 08 179-23

Außenstelle Küste in Bremerhaven
Bartelstraße 1
27570 Bremerhaven
Tel.: 0471 922 05-31
Fax: 0471 922 05-40
E-Mail: info@asd-rhein-ruhr-bremerhaven.de

Seearbeitsübereinkommen setzt Standards

Nach fünfjährigen Verhandlungen beschloss die Internationale Arbeitsorganisation (ILO, eine Unterorganisation der Vereinten Nationen) 2006 ohne Gegenstimme eine Art Grundrechtekatalog für Seeleute. Das Regelwerk soll die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord weltweit verbessern und gleichzeitig einheitliche Wettbewerbsbedingungen schaffen. Das Abkommen definiert Mindeststandards, die auf allen gewerblich genutzten Seeschiffen (Ausnahme Fischerei, Traditions- und Kriegsschiffe) verbindlich einzuhalten sind. Behandelt werden alle wichtigen Aspekte der Arbeit an Bord, unter anderem Beschäftigungsverträge, Heuern, Gesundheit und Sicherheit, medizinische Betreuung, Arbeits- und Ruhezeiten, Unterkünfte und Verpflegung. Teilweise sind die Angaben sehr konkret. Die meisten Vorgaben entsprechen bereits heute deutschem Recht. Fragen zu deutschflaggigen Schiffen beantwortet die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr.

Das Seearbeitsübereinkommen verbessert die Lebensbedingungen der Mannschaft an Bord.

Bisher haben zehn Staaten das Abkommen ratifiziert – gefordert sind 30 Staaten mit einem Anteil von 33 Prozent der Welthandelstonnage. Man rechnet damit, dass das Übereinkommen 2012 in Kraft tritt.

(dp)

BUCHTIPP

Hamburger Reeder und ihre Schiffe

Die Reeder gehören zu Hamburg wie der Michel. Der Fotograf Thomas Kunadt porträtiert in 18 Kapiteln traditionsreiche und auch jüngere Reedereien und zeigt in einer umfassenden Flottenübersicht sowie stimmungsvollen Bildern ihre Schiffe. Koehlers Verlagsgesellschaft, ISBN 978-3-7822-1007-2, 24,90 Euro.

Der Rentenausschuss in Dresden tagt. Dirk Senkbeil und Thomas Leiteritz prüfen die von Annette Schug und Georg Ulrich vorgelegten Bescheide.

Ehrensache

Rund 5.500 Bescheide werden jährlich von den Rentenausschüssen der BG Verkehr beschlossen. Die Arbeit erfordert von den Mitgliedern der Selbstverwaltung hohes Engagement.

Bezirksverwaltung Dresden. Es ist ein warmer Vormittag im Juli. Auf dem Tisch im Besprechungsraum stapeln sich die Akten. Heute tagt der Rentenausschuss. Die beiden ehrenamtlichen Mitglieder – Dirk Senkbeil und Thomas Leiteritz – kommen regelmäßig einmal im Monat in die Verwaltung. Als Vertreter der Arbeitgeber und Versicherten kommt es auf ihre Unterschrift an.

Annette Schug, Geschäftsführerin der Bezirksverwaltung Dresden, und ihr Unfallabteilungsleiter, Georg Ulrich, haben die Sitzung sorgfältig vorbereitet. Sie tragen abwechselnd die Fälle vor und erläutern die Hintergründe: Unfallhergang, Rehabilitationsverlauf, die Einschätzung der Gutachter. Worte wie Distorsion, Vorderkantenbruch, MdE, Polytrauma, unvollständiger Faustschluss schwirren durch den Raum. „Über die Jahre haben sich Herr Leiteritz und Herr Senkbeil viele medizinische Kenntnisse angeeignet“, erklärt Annette Schug dazu. Ihrer Meinung nach sind Lebenserfahrung und ein gutes Gespür für die Entscheidungen, die getroffen werden müssen, wichtig. „Das bringen die Mitglieder unseres Rentenausschusses mit. Und sie prüfen unsere Bescheide durchaus kritisch. Erscheint ihnen etwas nicht schlüssig, überprüfen wir das.“

Der heutige Aktenstapel enthält 35 Fälle. Dahinter stehen in der Regel 35 ganz persönliche Schicksale. Diesmal sind leider zwei Todesfälle dabei. Einer davon ist Frank G. Der 24Jährige starb im Sommer letzten Jahres. Er war unverheiratet, hinterließ jedoch eine schwangere Freundin. Vor einigen Monaten kam das Kind zur Welt, die Vaterschaft von Frank G. stellte das Amtsgericht im Juni fest. Das Mädchen hat Anspruch auf eine Waisenrente, der Bescheid liegt zur Unterschrift vor.

Ganz anders liegt der Fall von Nina S. Die Buchhalterin rutschte bei der Arbeit auf nassen Fliesen aus. Der Bruch des Schultergelenks verheilte, während der Reha kam jedoch eine schwere Zerrung dazu. Sie arbeitet wieder, ist aber aufgrund von Bewegungseinschränkungen in der Erwerbsfähigkeit gemindert. Ihr Rentenbescheid wird in der Sitzung unterzeichnet. Ebenso 18 weitere Entscheidungen über vorläufige Rentenzahlungen und Renten auf unbestimmte Zeit. Dazu kommen Bescheide über Witwenrente, Sterbegeld, zwei Rentenabfindungen.

Es ist ein langer Vormittag, bis alle Bescheide besprochen und unterschrieben sind. Einer geht zurück zur Prüfung. Die Zahlung einer Waisenrente an eine junge Frau sollte eingestellt werden. Thomas Leiteritz und Dirk Senkbeil fragen nach und bitten in diesem Fall um erneute Prüfung. Sie wollen der Praktikantin die Ausbildung nicht verbauen, auch wenn ihr Praktikum von der Ausbildungsstätte nicht als Teil der Ausbildung anerkannt wird. **(uk)**

HINTERGRUND: WER ERHÄLT EINE RENTE?

Wenn bei einer berufsbedingten Erkrankung oder nach einem Arbeitsunfall nach Abschluss aller Reha-Maßnahmen eine andauernde Minderung der Erwerbsfähigkeit von mindestens 20 Prozent besteht, zahlen die Berufsgenossenschaften eine Rente. Die Rentenhöhe richtet sich nach dem letzten Jahresbruttoverdienst vor Eintritt des Versicherungsfalls oder – bei Unternehmern – nach der Versicherungssumme.

Bei vollständigem Verlust der Erwerbsfähigkeit (Minderung der Erwerbsfähigkeit – MdE – von 100 Prozent) beträgt die Rente zwei Drittel dieses Betrags (Vollrente). Bei einer niedrigeren MdE wird ein entsprechender prozentualer Anteil der Vollrente gezahlt. Nach tödlichen Arbeitsunfällen oder bei Berufskrankheiten werden Hinterbliebenenrente und Sterbegeld an den überlebenden Ehegatten und ggf. die Waisen gezahlt.

RENTENAUSSCHÜSSE

Die BG Verkehr hat elf Rentenausschüsse in den Bezirksverwaltungen, darunter einen maritimen Rentenausschuss. Abgesehen von letzterem bestehen die Rentenausschüsse aus je zwei Mitgliedern der Selbstverwaltung – je einem Vertreter der Arbeitgeber und der Versicherten. Die Mitglieder sind ehrenamtlich tätig und prüfen die von der Verwaltung vorbereiteten Entscheidungen. Zum Rentenausschuss der Bezirksverwaltung Dresden gehören seit vielen Jahren Dirk Senkbeil und Thomas Leiteritz.

Dirk Senkbeil fuhr von 1969 an fast 10 Jahre als Maschinenassistent zur See. Nach der Wende 1990 machte er sich als Taxiunternehmer selbstständig. „Man wird nicht dümmer“, ist seine Meinung, wenn er auf seine vielen ehrenamtlichen Tätigkeiten angesprochen wird. Er ist nicht nur im Taxiverband aktiv, sondern auch bei der IHK und der BG Verkehr. Seit 1999 ist er Mitglied im Rentenausschuss Dresden.

Thomas Leiteritz begann als Busfahrer und fuhr Linie, Reisebus und Schulbus. Er ist auch heute noch viel unterwegs. Allerdings als Konzernbetriebsratsvorsitzender und Mitglied im Aufsichtsrat bei Veolia Verkehr GmbH mit deutschlandweit 34 Tochterunternehmen. Er ist außerdem Betriebsratsvorsitzender der Taeter-Tours GmbH in Dresden und seit knapp sechs Jahren Mitglied im Rentenausschusses.

„Das ist mehr als ein Stück Papier“

Dirk Senkbeil und Thomas Leiteritz treffen ihre Entscheidungen im Ausschuss fachkundig und kritisch.

Herr Senkbeil, Herr Leiteritz: Sie sitzen einmal monatlich hier in der Verwaltung und prüfen Rentenbescheide. Ehrenamtlich. Warum?
Leiteritz Von allein wär‘ ich da sicher nicht drauf gekommen. Meine Gewerkschaft hat das vorgeschlagen. Aber es interessiert mich. Und ich bekomme Einblicke in Unfallursachen. Dieses Wissen nehme ich mit in den Präventionsausschuss der BG, in dem ich ebenfalls Mitglied bin.
Senkbeil Es ist bei mir schon Interesse. Aber auch der Wunsch nach Gerechtigkeit. Es geht darum, es für den, der einen Unfall hatte, möglichst erträglich zu machen und ein Auge darauf zu werfen, dass kein Missbrauch getrieben wird.

Wird die Arbeit im Rentenausschuss irgendwann Routine?
Leiteritz Routine ist es nie. Aber es gibt einfache und schwere Fälle. Bei den schweren oder komplizierten Fällen fragen wir schon mal nach. Was der Technische Aufsichtsdienst oder der Berufshelfer dazu gesagt hat – und weil es uns auch menschlich interessiert. Es geht ja um das weitere Leben der Versicherten.

© BG Verkehr

Manche Fälle erfordern ein ausführliches Gespräch.

Was geschieht, wenn Sie eine Entscheidung der BG nicht gutheißen und nicht unterschreiben?
Senkbeil Das kommt tatsächlich vor. So wie in der heutigen Sitzung. Wenn wir der Meinung sind, es könnte Leistungsmissbrauch vorliegen oder wenn wir der Meinung sind, der Versicherte ist nicht entsprechend versorgt, überprüft die Verwaltung das noch mal genauer.

Treffen Sie Ihre Entscheidungen immer einvernehmlich?
Senkbeil Ja. Etwas anderes habe ich in den fast elf Jahren als Mitglied des Rentenausschusses noch nicht erlebt.
Leiteritz Wir kommen in der Diskussion immer zu einem gemeinsamen Ergebnis. Man muss sich die andere Seite anhören. Es geht doch um die Sache.

Gibt es Fälle, die Sie besonders mitnehmen?
Senkbeil Wenn es schwere Fälle sind, zum Beispiel Renten mit hundert Prozent bei jungen Menschen, das belastet einen schon. Deshalb bin ich für eine bestmögliche ärztliche Versorgung. Es ist besser, keine Rente zu zahlen und dafür die volle Gesundheit wiederherzustellen.
Leiteritz Tatsächlich haben wir uns in einigen Fällen schon mal Fotos von den Verletzungen angesehen. Das machen wir heute nicht mehr.

Es wird immer mal wieder der Vorwurf erhoben, BG-Renten müssen vor Gericht erstritten werden. Was würden Sie darauf antworten?
Senkbeil Wenn der Anspruch berechtigt ist, wird er von uns befürwortet. Man kann aber nie verhindern, dass sich einige benachteiligt fühlen, die dann in Widerspruch oder vor Gericht gehen. Aber das sind Einzelfälle.
Leiteritz Ich kann das nicht verstehen. Wir sollten froh sein, dass wir die gesetzliche Unfallversicherung haben. Sie ist für beide Seiten eine gute Sache.

Suchen und finden auf www.bg-verkehr.de

Wo ist meine Bezirksverwaltung?
Wenn Sie auf BG Verkehr klicken, öffnet sich ein neues Fenster. In der Navigation links erscheint das Feld „Anreise und Kontakt“. Dort wieder klicken und anschließend „Bezirksverwaltungen/ Außenstellen“ auswählen.

Hilfe - ich suche die Unfallanzeige!
Klicken Sie auf Download und suchen Sie weiter unten auf der Seite die Überschrift „Versicherung“. Dort stehen ein ausfüllbares PDF der Unfallanzeige und Erläuterungen dazu.

Denen schicke ich jetzt aber sofort eine Mail!
Unter Kontakt finden Sie eine Auswahl von E-Mail-Adressen. Falls Sie unsicher sind, wählen Sie einfach info@bg-verkehr.de – wir leiten Ihre Post weiter.

Auf dieser Seite findet man ja überhaupt nichts.
Doch – geben Sie einfach das Stichwort in die Suchfunktion ein!

Infos zur Prävention?
Klicken Sie auf „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“ und wählen Sie in der Navigation links die Infos für Ihre Branche.

Wie komme ich ins Extranet?
Ein Klick auf diesen Direkteinstieg genügt. Benutzernamen und Passwort erhalten Sie mit den Aufnahmeunterlagen. Vergessen? Eine Mail an mitglieder@bg-verkehr.de genügt.

Ich möchte ein Poster bestellen.
Im Medienkatalog sind alle Materialien übersichtlich sortiert. Sie können den Artikel bequem aussuchen, ansehen und online bestellen.

Und die See-BG???
Aber die gibt es doch seit der Fusion nicht mehr! Zur Dienststelle Schiffssicherheit geht es über dieses Feld. Alles zum Thema Prävention auf See finden Sie unter Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz (blaue Leiste oben).

Fünf Fragen an

Peter Schmidt, Sicherheitsfachkraft bei UPS

Der Hamburger Peter Schmidt (53) kennt sich im Transportwesen gut aus: Er ist gelernter Speditionskaufmann und arbeitete zwei Jahre als LKW-Fahrer, bevor er 1981 bei UPS als Zusteller begann. Seit 1991 ist er in dem Unternehmen als Sicherheitsfachkraft tätig.

Gibt es ein Fahrzeug oder ein Fortbewegungsmittel, zu dem Sie eine besondere Beziehung haben?
Nein, es ist eigentlich immer das aktuelle Auto, das ich fahre. Dieses gilt es zu pflegen und zu warten, um letztendlich, da ich sehr viel beruflich unterwegs bin, ohne Panne am Ziel anzukommen.

Welche technische Erfindung im Transportbereich bewundern Sie?
Die enormen Zuwächse der Stellplatzkapazität von Containerschiffen. Während meiner Lehrzeit von 1972 – 75 hatte ich im Hamburger Hafen ein Schiff mit 3.500 bis 4.000 Stellplätzen schon als bombastisch angesehen. Heute sind es um die 14.000 Stellplätze! Und bedenken Sie, wie wenig Zeit dabei für das Be- und Entladen benötigt wird.

Hat ein Unglücksfall Sie besonders erschüttert?
Ein Verkehrsunfall vor ca. fünf Jahren. Ich war beruflich im Raum Herford unterwegs und habe vor Ort Erste Hilfe bei einer schwerst verletzten Frau geleistet. Es ist immer etwas anderes, wenn man selbst dabei ist, als nur beim Vorbeifahren oder in den Medien schwere Verkehrsunfälle zu sehen.

Wie achten Sie bei der Arbeit auf Ihre Sicherheit und Gesundheit?
Als Sicherheitsfachkraft fällt es mir leicht, auf meine Sicherheit zu achten. In meiner Funktion muss ich Sicherheit vorleben. Wo immer es geht , nehme ich die Treppe und nicht den Aufzug !

Und Ihre Meinung zur Berufsgenossenschaft?
Ich musste mich erst an den neuen Namen gewöhnen, habe aber mit meinen TABen kompetente Ansprechpartner, die mir schon des öfteren einen guten Tipp für meine Tätigkeit gegeben haben.

GESUND UNTERWEGS

Bewegungspause auf der Raststätte

Nachlassende Aufmerksamkeit und Sekundenschlaf am Steuer stellen bei langen Fahrten ein großes Gefährdungspotential dar. Berufskraftfahrer, die stundenlang hinter dem Steuer sitzen, müssen deswegen unterwegs in den Pausen für körperlichen Ausgleich sorgen. Auf dem SVG Autohof Lohfelden laden nun neue Fitnesseräte zur aktiven Entspannungspause ein. Die Geräte stehen im Freien allen Gästen zur kostenlosen Nutzung zur Verfügung. Mit wenig Aufwand und großem Nutzen können Sie dort leichte und unkomplizierte Übungen zur Lockerung der Muskeln, zur Verbesserung der Koordination und zur Anregung des Kreislaufs machen. Besondere Vorkenntnisse sind für die Benutzung nicht erforderlich: Outdoor-Fitness, die Spaß macht und hilft, aufmerksam und entspannt weiterzufahren.

Die Gäste nutzen die kostenlosen Fitnessgeräte auf dem Autohof Lohfelden.

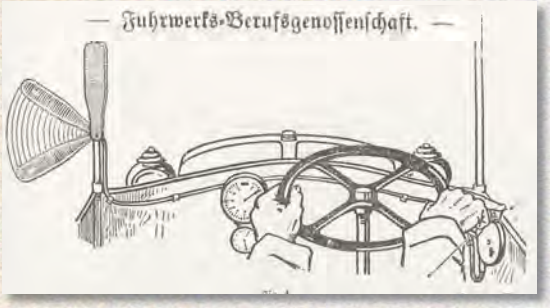
Taxifahrer 1913 vor einem Benz Landaulet 8 mit 20 PS.

Überprüfung vom Kraftverkehrsamt in Berlin, 30er Jahre: Eine Kraftdroschke mit neuem Anstrich und neuer Nummer wird abgestempelt.

© Foto 1 bis 3: Deutsches Technikmuseum Berlin

Autowink und Schwedenhaube

Im 19. Jahrhundert machten sich Stadtbewohner noch auf „Schusters Rappen“ auf den Weg zur Arbeit, zum Krämer und ins Gasthaus. Doch die Städte wuchsen und mit ihnen die Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsplatz. Die Menschen waren immer stärker auf geeignete Verkehrsmittel angewiesen .



Die Fuhrwerksberufsgenossenschaft empfahl 1912 den Einbau des Fahrtrichtungsanzeigers „Autowink“ und erklärte die Funktionsweise.

Um 1900 begann das Zeitalter der Mobilität und der Massenfortbewegung. Innenstädte wandelten sich zu Zentren des öffentlichen Lebens, mit Geschäften, Warenhäusern, Büros, Lokalen, Hotels und Banken. In Hamburg gab es seit 1912 Taxi-Rufsäulen, über die man eine Autodroschke „herandrahten“ konnte. Noch vor Beginn des ersten Weltkrieges fuhren in den Städten Busse, Hoch-, Untergrund- und Straßenbahnen im Vorort- und Nahverkehr. Darüber hinaus sicherten Pferde-, Elektro- oder Kraftdroschken die Beförderung im Stadtgebiet. Das preisgünstige Fahrrad blieb das Fortbewegungsmittel der Arbeiter.

Von der Sänfte zum Pferdebus

Vorläufer der heutigen Taxen waren seit dem 17. Jahrhundert Sänften. In diesen heute exotisch anmutenden, mit Tür und Fenster versehenen Gefährten, wurden vorwiegend Würdenträger befördert. Später kamen Mietkutschen auf und im Verlauf des 19. Jahrhunderts setzte sich die einspännige Droschke als verhältnismäßig preiswertes Beförderungsmittel durch.

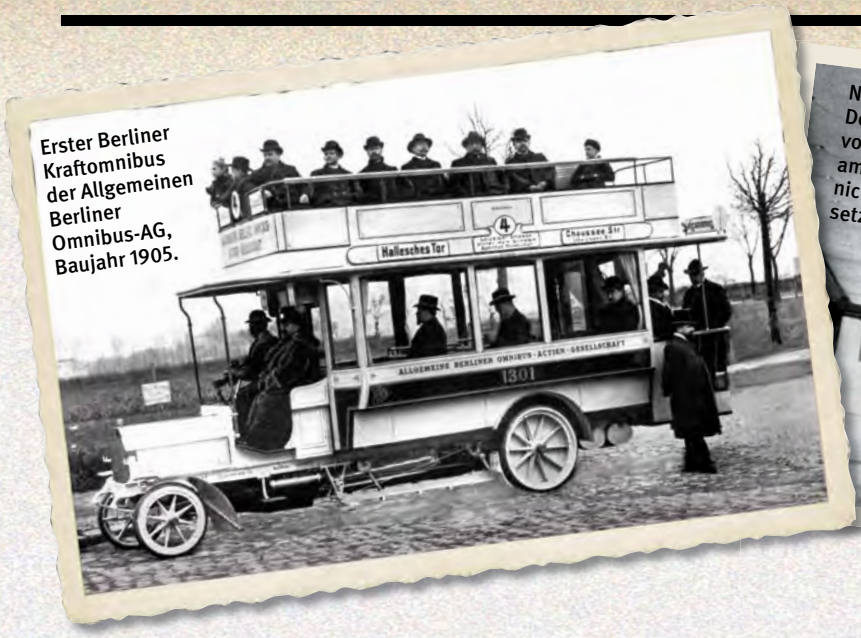
Vor der Einführung des Taxameters um 1890 war es üblich, den Fahrpreis nach der Taschenuhr zu berechnen. Wie heute nahm der Fahrgast am Halteplatz die vorderste Droschke. Der Fahrpreis wurde ausgehandelt und die Uhrzeit verglichen, um Streit zu vermeiden. Zu den Kunden gehörte hauptsächlich die „feine Gesellschaft“: Großindustrielle, Ärzte, Bankiers und der Adel ließen sich chauffieren, während der Kutscher Wind und Wetter ausgesetzt war. Die Kutscher hatten es auch sonst nicht leicht, denn es gab strenge Polizeivorschriften. Der Taxameter musste nach Ende der Fahrt vorgezeigt werden, Handgepäck durften sie erst von 61 Zentimeter Länge an berechnen und beim Ein- und Aussteigen war „hilfreiche Hand anzulegen“.

Parallel zum Mietfuhrwesen gab es in den Großstädten Pferdebusse. Sie waren günstiger als Pferdedroschken und beförderten mehrere Personen gleichzeitig. Wer weder Fahrrad noch eines der frühen Autos besaß, nahm den Pferdebus für den Ausflug ins Grüne. Wegen des Rumpelns über das Kopfsteinpflaster und wegen des hohen Rollwiderstands, wurden sie auf Schienen gestellt, was die Arbeit der Pferde erleichterte.

Fahrschule und Autowink

Während und nach dem Krieg fuhren wegen Öl-, Benzin- und Gummimangel wieder viele Pferdedroschken. Trotzdem setzten sich seit den 1920er Jahren Autodroschken, Busse und Straßenbahnen durch. Weil im Stadtverkehr immer mehr und unterschiedlich schnelle Verkehrsträger unterwegs waren, stieg die Unfallgefahr.

Gemeinsam mit der Allgemeinen Berliner Omnibus Aktien Gesellschaft rief die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft (heute die BG Verkehr) um 1906 eine Fahr- und Fachschule für Kutscher ins Leben.



Erster Berliner Kraftomnibus der Allgemeinen Berliner Omnibus-AG, Baujahr 1905.

Neues Reisegefühl: Der MAN Liegewagen von 1964 konnte sich am Markt jedoch nicht durchsetzen.

© OR-Archiv

Bei der Ausbildung der Schüler wurde großer Wert auf Unfallverhütung gelegt. Die Art der Verkehrsunfälle veranlasste die BG 1912 dazu, im personenbefördernden Gewerbe technische Neuerungen zu empfehlen, zum Beispiel den Fahrtrichtungsanzeiger „Autowink“. Dieser Vorläufer des Blinkers konnte elektrisch beleuchtet werden. Er schwang bei der Signalgebung auf und ab und galt als besonders sicher, da der Fahrer nicht mehr das Steuer loslassen musste, um Handzeichen zu geben. Sogar das Dienstautomobil des Polizeipräsidenten zu Berlin sei mit dem „Autowink“ ausgestattet, lobte die BG.

Besonders an kalten Tagen hatten die Fahrer mit dem Ankurbeln der Motoren Schwierigkeiten. Dauerte es den Fahrgästen zu lang, stiegen sie bei der Konkurrenz ein. Das Andrehen der Motoren war auch gefährlich, denn beim Zurückschlagen der Kurbel konnte es zu Unterarmbrüchen kommen. Deshalb warb die Berufsgenossenschaft für spezielle Sicherheitsandrehkurbeln, die nicht zurückschlugen.

Vorschlaghammer im Omnibus

Auch die Busfahrer mussten kurbeln, um den Motor anzulassen. Trotz Vollgummibereifung waren die Busse in den 1920er Jahren für Fahrer, Fahrgäste und Schaffner äußerst unbequem. Es gab keine Wagenheizung und keine Schweibenwischer. Bei schlechtem Wetter musste der Busfahrer, um besser sehen zu können, die Frontscheibe hochklappen und den schwerfälligen Bus ohne Servolenkung durch die Straßen lenken. Wenn die Kupplung zu heiß wurde und festklebte, halfen ein paar beherzte Schläge mit einem Vorschlaghammer, der zu den wichtigsten Utensilien am Arbeitsplatz gehörte.

Inflation und Krieg

Viele personenbefördernde Betriebe und selbstfahrende Unternehmer mussten wegen Inflation Konkurs anmelden. Als 1929 die Weltwirtschaftskrise einsetzte, warteten Droschkenchauffeure oft stundenlang auf eine Tour. Vor und während des Zweiten Weltkrieges mussten Bereitschaftsfahrten für das Naziregime übernommen werden. Reine Vergnügungsfahrten waren verboten. Juden durften nicht mehr mit dem Taxi fahren, die Fahrer mussten ihre Beförderung ablehnen. Zahlreiche Busse und Taxen wurden beschlagnahmt und für Kriegszwecke eingesetzt.

Der Vorschlaghammer war eines der wichtigsten Utensilien an Bord.

Taximorde

In den 1950er Jahren setzten sich im Taxigewerbe die wirtschaftlicheren Dieselmotoren durch. Zeitgleich nahmen Überfälle auf Taxifahrer und Gewalttaten zu. In den 1960er Jahren stieg die Zahl der Taximorde dramatisch an. Tausende Taxen trugen Trauerflor und während der Gedenkminuten ruhte demonstrativ der Verkehr. Zum Selbstschutz wurden Funknotrufgeräte in die Fahrzeuge eingebaut. Andere Fahrer lernten Judo, trugen Gaspistolen oder nahmen ihren Hund mit. 1968 wurde für alle Taxen der Einbau einer kugelsicheren Trennscheibe vorgeschrieben. Das war teuer und löste Proteste aus, denn bei plötzlichen Bremsmanövern verletzten sich Fahrgäste. Das Gesetz wurde wieder aufgehoben. Umstritten war auch die „Schwedenhaube“: Diese Plastikhaube am Fahrersitz, die den Fahrer vor Angriffen von hinten abschirmen sollte, setzte sich ebenfalls nicht durch.

Modernisierung

Die Arbeitsbedingungen der Bus- und Taxifahrer wandelten sich im Laufe des 20. Jahrhunderts enorm. Heute sind sie in hochmodernen, komfortablen und energieeffizienten Fahrzeugen unterwegs. Über Funk werden Touren sekundenschnell an die Taxifahrer übermittelt. Navigationssysteme und moderne Kommunikationsmittel gehören in den meisten Taxen, Linien- und Reisebussen zur Standardausstattung.

Auch der Arbeitsschutz hat sich durch die Zusammenarbeit zwischen der BG Verkehr, den Betrieben und den Verbänden verändert. Nach wie vor spielen technische Sicherheitsmaßnahmen eine große Rolle. Personenbezogene Maßnahmen ergänzen jedoch heute die Präventionsarbeit. So können Taxifahrer in Seminaren zum Beispiel das richtige Verhalten gegenüber problematischen Fahrgästen üben und Busfahrer lernen mit Stresssituationen umzugehen. Um die Sicherheit zu erhöhen, unterstützt die BG Verkehr eine Initiative zur Erprobung von Audio- und Videoüberwachung mit dem Ziel, Gefahrenpotentiale zu reduzieren. So sind heute nicht nur die Fahrgäste, sondern vor allem die Taxi-, Linien- und Reisebusfahrer sicherer unterwegs.

Oliver Leibbrand, Geschichtswerk eG

AUS UNFALLMELDUNGEN DER BG VERKEHR

Schott
Bei starkem Seegang ging der Offizier durch ein Schott zum Maschinenraum und hielt sich dabei am Rahmen fest. Als es zufiel, verletzte er sich am rechten Mittelfinger.

Sicherungsstange
Der Fahrer hat beim Entladen seines Lkw eine Stahlstange, die der Sicherung der Ladung dient, in die rechte Gesichtshälfte bekommen. Er erlitt Verletzungen am Nasenrücken und in der rechten Augenhöhle.

Schrankrückwand
Bei der Montage von Regalen und Schränken fiel dem Mitarbeiter eine Rückwand auf die rechte Hand und riss den Zeigefinger längs auf.

Spaltmaschine
Beim Herausholen eines Holzstückes aus der Spaltmaschine ist der Holzverpacker mit dem linken Daumen unter den Stempel der Spaltmaschine geraten und hat eine Prellung mit Quetschwunde erlitten.

Schnürsenkel
Beim Absteigen von der Ladefläche blieb die Kurierfahrerin mit dem Schnürsenkel an der Anhängerkupplung hängen und fiel aufs Gesicht. Sie erlitt Prellungen an Oberkiefer, Nase und Knie.

Regenablaufrinne
Beim Laufen über den Ladehof ist ein Kraftfahrer in einer Regenablaufrinne umgeknickt und auf das rechte Knie gefallen. Er erlitt eine Knieprellung.

DIE ZAHL

263 Mio.

Euro zahlte die BG Verkehr 2009 für Renten an ihre Versicherten und Hinterbliebenen. Das sind 40 Prozent der Gesamtausgaben.

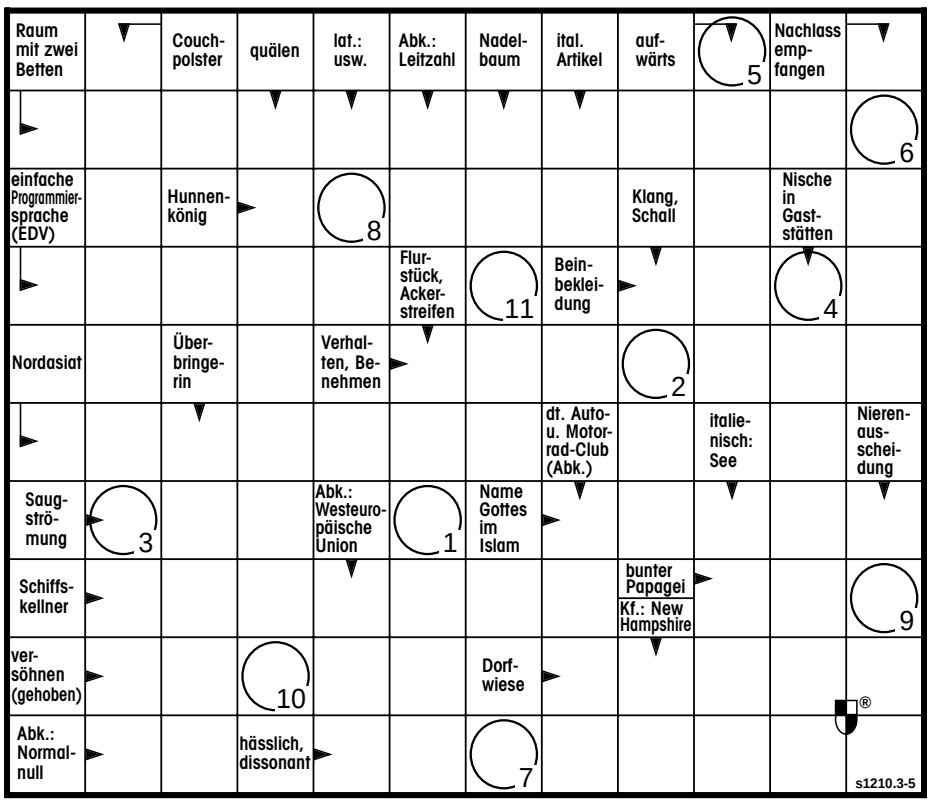
MUSEUMS-TIPP

Geschichte des Automobils

© Mercedes Benz Museum

Wer sich für die Geschichte des Personentransports und die Entwicklung des Automobils interessiert, findet im 2006 eröffneten Mercedes-Benz-Museum in Stuttgart reichlich Anschauungsmaterial. In dem eigens dafür entworfenen Museumsneubau sind auf neun Ebenen 160 Fahrzeuge und rund weitere 1.500 Exponate zu sehen. Auf der Zeitreise durch 120 Jahre Automobilgeschichte erwarten den Besucher unter anderem Exponate zum Reisen mit Omnibus, Taxi und Personenwagen sowie zu der Geschichte der Nutzfahrzeuge.
Das Museum ist von Dienstag bis Sonntag geöffnet, weitere Informationen unter www.mercedes-benz-classic.com

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: 5.11.2010

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 3/2010

1. Preis 50 Euro
S. Kleiner, Lünen

2. bis 5. Preis je 25 Euro
C. Bechler, Pfedelbach
C. Klein, Weilmünster
S. Dietz, Fürth
H. Waibel, Koblenz

Ihr nächster SicherheitsProfi: 5.11.2010

REPORTAGE
Taxi bitte!

DAS THEMA
Informationen zum neuen Gefahrtarif

Faxbestellung 040 3980-1040

Mit diesem Fax bestellen wir

☐ **kostenlose Sonderdrucke des SicherheitsProfi 6/2010**

Unterweisungskarten zum sicheren Fahren und Transportieren
Für Mitgliedsunternehmen kostenlos, für Nichtmitglieder zum Preis von 2 Euro zzgl. MwSt. und Versandkosten

☐ **Nr. 6: Kuppeln von Gelenkdeichselanhängern**
☐ **Nr. 10: Rückwärtsfahren und Einweisen**
☐ **Nr. 11: Richtig sitzen**
☐ **Nr. 12: Der Kurzcheck vor der Abfahrt**
☐ **Nr. 13: Fahrzeug sicher abstellen**

Firmenname

zu Händen

Straße | Postfach

Ort

Datum | Unterschrift

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

Arbeitsunfall, Querschnitts-lähmung, Reha: 1 Million Euro. Wer ist jetzt dran?

Die gesetzliche Unfallversicherung – denn die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen geben allen Arbeitgebern Sicherheit. Wir übernehmen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten sämtliche Kosten und treten damit für die Haftung unserer Mitgliedsunternehmen ein. **Wir machen das. Seit über 125 Jahren. Ihre Berufsgenossenschaften und Unfallkassen**

www.dguv.de/wir-haften

UK|BG
Unfallkassen und
Berufsgenossenschaften