

SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

7 | 2010

DAS THEMA
Der neue Gefahrtarif der BG Verkehr

Seite 8

ORTSTERMIN
ASD berät Taxiunternehmer

Seite 18



Hessen - geschmackvoll!
hessisches Spezialitätenfestival
ungen 10.10.2010 11 - 18 Uhr

TAXI BITTE!

Zwischen Stadt und Land unterwegs in Hessen

Seite 10





„Das neue
Tarifgefüge er-
leichtert Ihnen
die Arbeit.“

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der
BG Verkehr

Risikogerecht

In dieser Ausgabe finden Sie den neuen Gefahrarif der BG Verkehr. Die Informationen dazu werden viele von Ihnen sicher mit besonderem Interesse lesen, denn der Gefahrarif wird ab dem kommenden Jahr für Unternehmen der ehemaligen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zur Berechnung der Beitragsvorschüsse für 2011 herangezogen. Auf zwei Aspekte möchte ich Sie dabei besonders hinweisen.

Die Überprüfung des Gefahrarifs ist nicht nur eine vom Gesetzgeber festgelegte Pflicht, sondern für unsere Berufsgenossenschaft

eine willkommene Möglichkeit für inhaltliche und strukturelle Neuausrichtungen. In den vergangenen Jahren haben die Gefahrarifstellen „kaufmännischer und verwaltender Teil“ und „Personen mit Außendienst“ immer wieder zu erheblichen Problemen bei der Zuordnung geführt. Es gab viel Unmut in den Unternehmen durch Neuberechnungen und Nachbelastungen. Das Problem – da waren wir uns mit unserer Selbstverwaltung einig – sollte bei der Neustrukturierung unbedingt gelöst werden. Wichtig war uns außerdem, den Gefahrarif zu verschlanken. Beides ist uns gelungen. Der neue Gefahrarif kommt ohne Trennung in kaufmännischen und gewerblichen Teil aus und es gibt nur noch 11 Gefahrarifstellen.

Selbstverständlich haben wir das neue Tarifgefüge überprüft. Dazu diente auch die Abfrage bei unseren Mitgliedsunternehmen, die einige Besorgnis im Gewerbe ausgelöst hat. Ziel dieser Abfrage und einer Vielzahl von Modellrechnungen mit Beitragsdaten von 2009 war es, die neue Struktur so weit möglich ohne beziehungsweise mit möglichst geringen Beitragsveränderungen auf den Weg zu bringen. Wir haben dieses Ziel mit weit über 90 Prozent erreicht. In einem sehr engen Bereich lassen sich Schwankungen jedoch nicht ausschließen.

Der Gefahrarif ist jedoch nur ein Bestandteil der Beitragsberechnung und sorgt für eine Abstufung nach der Unfallgefahr. Auf die Entwicklung der Unfallzahlen und Entgeltmeldungen hat die BG Verkehr keinen Einfluss. Das Ziel des Vorstands unserer Berufsgenossenschaft ist jedoch, den Beitrag dem Grunde nach trotz der Unfallentwicklung während des strengen Winters stabil zu halten. Ich bin zuversichtlich, dass dies insgesamt gelingen wird.

IMPRESSUM

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

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka,
Hauptgeschäftsführerin

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Renate Bantz, Ute Krohne,
Dorothee Pehlke

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

Der SicherheitsProfi
erscheint 8 x jährlich in der
Verkehrsrundschau,
Verlag Heinrich Vogel
Springer Fachmedien
München GmbH,
Aschauer Str. 30, 81549 München



SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

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

Dienststelle Schiffssicherheit
Reimerstwiene 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

„TAXI BITTE!“

Der Ruf nach einem Taxi ertönt weltweit sicher tausendfach, während Sie diesen Satz lesen. Filmemacher und Schriftsteller lassen sich von einem Arbeitsplatz inspirieren, bei dem man nie genau weiß, wo und mit wem man die nächsten Stunden verbringen wird. Unser Autor Kirk Williams erlebte die Vielfalt in der Provinz und war begeistert von dem Engagement, mit dem Jens Marggraf sein junges Unternehmen in Hessen leitet. Nach getaner Arbeit kehrte er übrigens wie immer mit Bahn und Taxi nach Hause zurück, denn einen eigenen Pkw hat er schon seit Jahren nicht mehr.

Seite 10



DGUV VORSCHRIFT 2

Seite 14



UNFALLBERICHT

Seite 16



SERIE: SEESCHIFFFAHRT

Seite 26

KURZMELDUNGEN

Informationen für unsere Leser

4

DAS THEMA

Gefahrtarif vereinfacht

Neuer Gefahrtarif der BG Verkehr ab Januar 2011 gültig

REPORTAGE

Zwischen Stadt und Land

Mit dem Taxi unterwegs in Nordhessen

10

GESUND UND SICHER

DGUV Vorschrift 2

Was bringt die reformierte Unfallverhütungsvorschrift?

Sturz in den Müll

Unfälle mit Absetzkippern und Abrollbehältern

Unterwegs mit dem ASD

Ortstermin bei einem Taxiunternehmen

Mehr als heiße Luft

Arbeits- und Gesundheitsschutz rund um das Ballonfahren

Impfung und Irrtum

Alltagshelden

14

16

18

20

21

28

FAHRENSMANN

Sicher an Land

22

SEE UND SICHERHEIT

Gefährliche Räume

24

Außenstelle Küste startklar

25

SERIE: 125 JAHRE UNFALLVERSICHERUNG

Müde im Hotel zur Schraube

26

VERMISCHTES

Fünf Fragen, Versichert auf der Weihnachtsfeier

29

RUBRIKEN

Impressum

2

Aus Unfallmeldungen der BG Verkehr

30

Unser Tipp, Kreuzworträtsel

30

Vorschau, Faxabruf

31

BEKANNTMACHUNG

24. Gefahrtarif der BG Verkehr

32

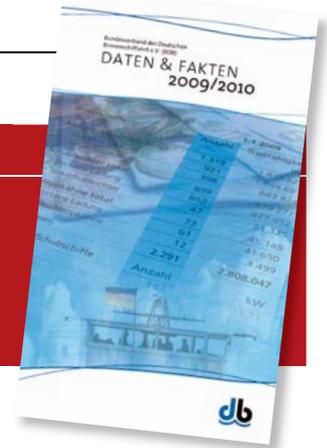
BINNENSCHIFFFAHRT: DATEN UND FAKTEN 2009/2010

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) hat die aktuellen statistischen Zahlen in seinem Faltblatt „Daten und Fakten 2009/2010“ veröffentlicht.

Es informiert kurz und knapp über das Wasserstra-

ßennetz, die deutsche Binnenflotte, Anzahl der Unternehmen und Beschäftigten und das Transportgeschehen.

Das Faltblatt ist im Internet abrufbar unter www.binnenschiff.de, Rubrik Presse.



IMO verbessert Ostseeschutz

Abwässer von Kreuzfahrtschiffen und Fähren dürfen künftig nicht mehr ungeklärt in die Ostsee fließen.



Der Umweltausschuss der UN-Schiffahrtsorganisation (IMO) beschloss, dass neu gebaute Schiffe ab 2013 keine ungeklärten Abwässer mehr in die Ostsee einleiten dürfen. Mit der Neuregelung werden gleichzeitig erstmals Grenzwerte für Nitrat- und Phosphoreinleitungen aus den Schiffskläranlagen

festgelegt. Ab 2018 gilt diese Regelung für alle Passagierschiffe.

Allerdings müssen bis dahin auch alle Ostsee-Häfen geeignete Entsorgungsanlagen vorhalten. In Rostock etwa, das jährlich rund 100 Anläufe von Kreuzfahrtschiffe verzeichnet, gibt es so eine Anlage heute noch nicht.

© AIDA Cruises

Zu viele Fahrradunfälle mit Kindern

Die Aktion „2wheels 4fun“ will das Radfahren sicherer machen.

Leider ist es immer noch eine Tatsache, dass Fahrradfahren nicht nur gesund ist und Spaß macht, sondern jedes Jahr immer wieder viele Opfer im Straßenverkehr fordert. Vergleicht man die Zahlen von 2007 und 2008, so fällt auf, dass es bei allen Arten von Verkehrsbeteiligungen weniger Unfälle und Verunglückte gab. Ausgenommen die Fahrradfahrer. 2008 gab es 0,5 Prozent mehr Verletzte und sogar 7,3 Prozent mehr getötete Fahrradfahrer als 2007. In absoluten Zahlen ausgedrückt waren das 70.423



verunglückte und 456 getötete Fahrradfahrer im Jahre 2008. Besonders erschreckend: 11.470 der Verunglückten waren Kinder.

Die Aktion „2wheels 4fun“, die gemeinsam von Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und dem DVR gestartet wurde, will das Fahrradfahren sicherer machen. Sie läuft ein Jahr und will Lehrer, Schüler der Sekundarstufen I und II sowie Auszubildende über verschiedene Medien und Gewinnspiele aktivieren und motivieren, sich mit dem Thema Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer auseinanderzusetzen.

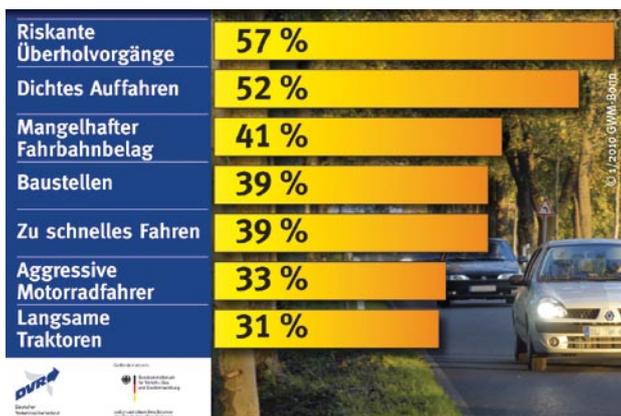
+ Informationen, Aktionsmedien und Gewinnspiel: 2wheels-4fun.com

Das ärgert auf der Landstraße

Jeder dritte Verkehrsunfall mit Personenschaden in Deutschland ereignet sich auf Landstraßen. Diese Unfälle sind oft besonders schwer. Etwa 60 Prozent aller tödlichen Verkehrsunfälle

in Deutschland geschehen auf Landstraßen. Das Unfallgeschehen spiegelt sich in einer repräsentativen Befragung unter 2.000 Verkehrsteilnehmern wider, die im Auftrag des

Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) vom Marktforschungsinstitut Ipsos durchgeführt wurde. Demnach ärgert sich mehr als die Hälfte der Autofahrer (57,3 Prozent) besonders über riskante Überholvorgänge auf der Landstraße. Auch dichtes Auffahren (51,8 Prozent) verursacht bei vielen Autofahrern Ärger. Mehr als jeden Dritten (38,5 Prozent) stört das zu schnelle Fahren.



Harter Winter führt zu höheren Unfallzahlen

Gesetzliche Unfallversicherung registriert 2010 eine Zunahme der Wegeunfälle.

Der harte Winter zu Jahresanfang hat das Unfallgeschehen auf dem Weg zur Arbeit deutlich beeinflusst. Nach vorläufigen Zahlen aller Berufsgenossenschaften und Unfallkassen gab es fast 30 Prozent mehr Wegeunfälle im ersten Halbjahr 2010 als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Ein Wegeunfall liegt dann vor, wenn sich der Unfall auf dem direkten Weg zur Arbeit oder Schule oder auf dem Heimweg ereignet hat. Den Auswertungen zufolge entfiel

der Großteil des Anstiegs auf die Wintermonate. Insgesamt ereigneten sich im ersten Halbjahr 120.324 meldepflichtige Wegeunfälle. 142 Menschen starben bei einem Wegeunfall, 10 weniger als im Vorjahreszeitraum.

Die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle in der gesetzlichen Unfallversicherung stieg um 7,2 Prozent auf 458.570. Es ist davon auszugehen, dass diese Steigerung auf die sich belebende Konjunktur zurückzuführen ist. 220 Menschen verloren im ersten Halbjahr aufgrund eines Arbeitsunfalls das Leben, 22 mehr als im Vorjahreszeitraum.

TITEL KNAPP VERFEHLT

Europaweit kämpften 10.000 Lkw-Fahrer um den ersten Platz im Fahrerwettbewerb „Young European Truck Driver“. Im Finale um den sichersten Lkw-Fahrer standen im schwedischen Södertälje 18 Fahrer, unter anderem auch Patrick Schild-

mann, der aus dem deutschen Wettbewerb als Sieger hervorgegangen war. Schildmann musste sich am Ende nur dem schwedischen Landessieger Andreas Söderström geschlagen geben und landete auf Platz 2. Herzlichen Glückwunsch!

Neue Meister im Staplerfahren

Deutschland belegt in der Nationenwertung den ersten Platz.

Die besten 64 Staplerfahrer Deutschlands traten im September in Aschaffenburg mit

dem Ziel an, „Deutscher Meister im Staplerfahren 2010“ zu werden. Den Sprung ganz nach oben auf das Siegerpodest schaffte Ahmet Tekindag aus Düren. Vizemeister wurde Matthias Wittiger aus Eisenach, Rang drei sicherte sich Steven Klinger aus Stralsund. Mit Feingefühl, starken Nerven und vor allem Tempo gelang es den dreien, sich auf den kniffligen Parcours der Vorrunde sowie des Viertel- und Halbfinals gegen die starke Konkurrenz zu behaupten. Den Titel in der Disziplin „Firmen-Team-Meisterschaft“ sicherte sich wie im Vorjahr das Team ABB aus Hanau. Als beste europäische Staplernation behauptete sich erneut Deutschland. Das Nationalteam um die drei Vorjahressieger Michael Schubert, Waldemar Taach und Tino Schröder schaffte damit den „Hattrick“ – den dritten Europameistertitel in Folge. Die Ränge zwei und drei belegten Tschechien und Ungarn.



Der Zusammenbau eines Motivs der Kampagne „Risiko Raus!“ der Berufsgenossenschaften gehörte zu den Aufgaben der Anwärter auf den Stapler-Meistertitel.

 www.staplercup.com

TICKER

BG Verkehr

Vertreterversammlung

Die Sitzung 2/2010 der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft findet statt am Freitag, den 12. November 2010, um 9.00 Uhr im Side Hotel Hamburg, Raum XL, Drehbahn 49, 20354 Hamburg. Die Sitzung ist öffentlich.

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Teure Straßenverkehrsunfälle

Die Bundesanstalt für Straßenwesen ermittelt jährlich auf der Grundlage eines Berechnungsmodells die Kosten, die durch Straßenverkehrsunfälle entstehen. Demnach ergeben sich für das Jahr 2008 volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von 31 Milliarden Euro durch Personen- und Sachschäden infolge von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland. Gegenüber dem Vorjahr sind die Unfallkosten damit um etwa drei Prozent (= 970 Millionen Euro) gesunken.

BG-Klinik Bochum

Neue Intensivstation

Die erste Unfallklinik der Welt – die vor 120 Jahren erbaute Berufsgenossenschaftliche Unfallklinik Bergmannsheil in Bochum – steht vor der größten Modernisierung ihres Bestehens. Im September begannen die Baumaßnahmen für einen neuen Kliniktrakt, der unter anderem 14 Operationssäle, Notaufnahme und Radiologie beherbergen wird. Ein weiterer Neubau wird eine neue Intensivstation aufnehmen.

Paralympics-Zeitung

Vom Weltverband ausgezeichnet

Die Paralympics-Zeitung hat den „World Young Reader Prize“ in der Kategorie „Making the News“ gewonnen. Die Jury des Weltverbandes der Zeitungen (World Association of Newspapers) lobte vor allem das soziale Engagement der deutschen und kanadischen Schüler, die in der Zeitung über die Paralympischen Winterspiele von Vancouver berichtet hatten. Die Paralympics-Zeitung ist ein Gemeinschaftsprojekt von DGUV und Berliner Tagesspiegel. Sie hat das Ziel, das Bewusstsein für die Bedeutung des Sports in der Rehabilitation zu fördern.



PRÄVENTION AKTUELL

Unterbelichtet

Jetzt ist es wieder so weit. Man geht morgens im Dunkeln aus dem Haus und kommt abends im Dunkeln wieder zurück, wenn der Schichtdienst nichts anderes vorgibt. Die Straßenverhältnisse werden schlechter, Nässe, rutschiges Laub, Matsch, Schnee. Und zuverlässig wie das kalte Wetter sind sie wieder da: die Zeitgenossen, die mit dem Leben bereits abgeschlossen zu haben scheinen. Nicht etwa wegen der trüben Herbststimmung, sondern offenbar als grundsätzliche Lebensphilosophie. Anders kann ich mir nicht erklären, aus welcher inneren Einstellung heraus selbst auf unbeleuchteten Land- und Vorortstraßen Radfahrer ohne Licht unterwegs sind. Unterbelichtet, aber mit grenzenlosem Vertrauen in Wachheit und Weitsicht der morgendlichen Autofahrer. Sie sind auch Radfahrer? Dann hoffe ich, dass Ihnen schon ein Licht aufgegangen ist, bevor Ihnen beim Zusammentreffen mit anderen Verkehrsteilnehmern schwarz vor Augen wird. Das wäre ein echter Lichtblick.

Seien Sie helle und bringen Sie Licht ins Dunkel - nicht nur als Radfahrer! Auch als Unternehmer können Sie durch gut ausgeleuchtete Verkehrswege im Betrieb die Unfallgefahr erheblich reduzieren. Machen Sie den Lichttest!

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Raus aus dem Sessel

Broschüren zur bewegungsfreundlichen Gestaltung des Büroarbeitsplatzes.

Unser Organismus braucht Bewegung, damit er dauerhaft gesund bleibt. Das ist gar nicht so einfach, wenn man im Büro täglich über viele Stunden am Bildschirm sitzt. Die Broschüre „Auf und nieder – immer wieder!“ möchte Menschen deshalb wortwörtlich vom Sitz reißen, denn wir alle sitzen viel zu viel. Heute leiden rund 80 Prozent derjenigen, die täglich am Bildschirm arbeiten, an gesundheitlichen Beschwerden. Gefragt sind deshalb dynamische Lösungen für die tägliche Bewegung. Und zwar möglichst oft, möglichst regelmäßig und möglichst auch bei der (Büro-)Arbeit. Wie das gehen kann, zeigt die neue Broschüre „Auf und nieder - immer wieder!“ Sie informiert, wie sich der Büroarbeitsplatz durch eine entsprechende Arbeitsorganisati-



© David Hecker/ddp

Bewegung ist wichtig - auch im Büro.

on und durch „dynamisches“ Mobiliar bewegungsfreundlicher gestalten lässt. Die Broschüre ist ebenso wie die bereits vorliegende Information „Sitzlust statt Sitzfrust – Sitzen bei der Arbeit und anderswo“ im Rahmen der Initiative Neue Qualität der Arbeit erschienen und steht als PDF im Internet zur Verfügung.

+ www.inqa.de/Inqa/Navigation/publikationen,did=232450.html

DIE TAXIWELT TRIFFT SICH IN KÖLN

Für viele Taxler sind der 5. und 6. November für einen Besuch der Europäischen Taximesse in Köln bereits fest vorgemerkt. Die BG Verkehr ist als gesetzliche Unfallversicherung für das Taxigewerbe mit einem Messestand ebenfalls dabei. Am Stand A 50 können sich die Besucher zu Themen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes infor-

mieren. Im Vordergrund steht in diesem Jahr das Thema Sicherheit im Verkehr mit der Kampagne „Risiko raus!“. Wie bei vorherigen Messen wird jedoch auch der persönliche Dialog mit den Messebesuchern gesucht: Für individuelle Fragen stehen die Fachkräfte der BG Verkehr gerne Rede und Antwort. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Arbeitsschutz für Bestatter

150 Teilnehmer/innen aus dem Bestattungsgewerbe nahmen bereits an Arbeitsschutzseminaren der BG Verkehr teil. Viele äußerten den Wunsch, die BG Verkehr möge ein Fortbildungsseminar anbieten. Für die ersten 14 Teilnehmer/innen fand dieses Seminar im Oktober erstmals statt. Es wurde sehr positiv bewertet, sodass für das kommende Jahr eine Fortsetzung geplant ist. Für „Neulinge“ im Arbeitsschutz bietet die BG Verkehr vom 6. bis 9. Dezember noch ein Grundseminar an. Einige Plätze sind noch

frei. Das Seminar findet in dem zentral gelegenen Bad Hersfeld statt. Anmeldungen nimmt die Regionalabteilung Prävention in Berlin unter 030/25997-138 gern entgegen.



Gut gelaunt stellten sich die 14 Teilnehmer des ersten Fortbildungsseminars für Bestatter vor die Kamera.



Bei der Arbeit mit Chemikalien kommt es auf die Wahl des richtigen Handschuhes an.

© Rolf van Meelis/pixelio

Schutz vor Chemikalien

Wie schütze ich meine Haut vor Chemikalien? Neues Internetportal hilft bei der Wahl des richtigen Handschuhs.

Beim direkten Umgang mit Chemikalien ist der Handschutz besonders wichtig. Am besten geeignet sind dafür Schutzhandschuhe. Allerdings ist die Wahl des richtigen Handschuhs nicht immer einfach: Auf dem Markt sind unendlich viele Produkte und die Kennzeichnung mit Piktogrammen und Kennbuchstaben ist nicht leicht zu verstehen. Das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) infor-

miert deshalb in einem Internetportal rund um das Thema Chemikalienschutzhandschuhe und hilft, den geeigneten Handschuh zu finden.

Herzstück der Internetseiten sind Auswahlhilfen: Sie beschreiben die Schutzwirkung der gängigsten Handschuhmaterialien. Daneben gibt es grundsätzliche Informationen über das Durchdringungsverhalten von Schutzhandschuhen, über ihre Kennzeichnung, über Handschuh-Datenbanken, Regeln und Normen.

+ www.dguv.de/ifa/de/pra/chemikalienschutzhandschuhe

Arbeitsschutzfilme

Kostenloses Angebot im Internet

Vielen Führungskräften und Fachkräften für Arbeitssicherheit fehlt bei der Vorbereitung einer Arbeitsschutzunterweisung zur Veranschaulichung der Themen noch ein passender Film. Die Suche danach wird jetzt einfacher: Unter www.arbeitsschutzfilm.de sind mehr als 100 einsetzbare Arbeitsschutzfilme oder -clips zu finden. Um die Suche nach dem richtigen Film leicht zu machen, sind sie 30 Fachkategorien wie Gefahrstoffe, Persönliche Schutzausrüstung, Lärm oder Baustellensicherheit zugeordnet. Den Bedarf für ein derartiges Portal zeigte Anfang des Jahres eine Umfrage im Rahmen der Berliner Initiative Gesunde Arbeit. Von den rund 860 Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Umfrage gaben 98 Prozent der Befragten an, dass eine internetbasierte Mediathek für Arbeitsschutzfilme hilfreich wäre.

+ www.arbeitsschutzfilm.de

Heiße Sache

Informationen und Expositionsbeschreibungen zu temperaturreduzierter Verarbeitung von Asphalt erschienen.

Um Asphalt vor Ort zu verarbeiten, muss er auf einer bestimmten Mindesttemperatur gehalten werden. Dabei werden Bitumendämpfe freigesetzt. Je heißer der Asphalt ist, desto stärker ist die Freisetzung. Seit einiger Zeit wird deshalb kontrovers über die temperaturabgesenkte Verarbeitung von Asphalt diskutiert.

Aus Sicht des Arbeitsschutzes ist das temperaturreduzierte Verfahren wünschenswert, da sich die Exposition der Arbeitnehmer so drastisch senken lässt. Eine Veröffentlichung unter Beteiligung des Instituts für Arbeitsschutz (IFA) liefert neue Hinweise zu den Vorteilen des Verfahrens. Sie beschreibt anhand einer Musterrechnung die mögliche Expositionsminderung durch die temperaturabgesenkte Verarbeitung.

Bei Asphalttransporten treten Expositionen nicht während des eigentlichen Trans-



Erste Erfahrungen mit der temperaturabgesenkten Verarbeitung von Asphalt wurden auf Erprobungsstrecken gesammelt.

© Rainer Sturm/pixelio

portes, sondern bei den Ladevorgängen auf. Transportunternehmen sollten deshalb über den Einfluss der Temperatur auf die Exposition der betroffenen Mitarbeiter informiert sein, um bereits bei der Annahme von Aufträgen im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung über angemessene Schutzmaßnahmen entscheiden zu können.

Bei der Gefährdungsbeurteilung helfen Expositionsbeschreibungen. Sie erlauben den Unternehmen, auf eigene Messungen zu

verzichten. Für die verschiedenen Tätigkeiten mit Bitumen haben die Unfallversicherungsträger deshalb Expositionsbeschreibungen erarbeitet. Sie stehen ebenso wie die Veröffentlichung des IFA zum Verfahren als PDF zum Herunterladen zur Verfügung.

+ IFA-Veröffentlichung: www.dguv.de
Webcode d107453
Expositionsbeschreibung: www.dguv.de
Webcode d107452



© Archiv

Gefahrtarif vereinfacht

Der 24. Gefahrtarif der BG Verkehr ist ab dem 1. Januar 2011 für Unternehmen aus dem Zuständigkeitsbereich der ehemaligen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen gültig. 39 Gefahrtarifstellen wurden auf 11 reduziert.

Um die Beiträge der Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr nach der Unfallgefahr abzustufen, werden bei der Beitragsbemessung Gefahrklassen zur Berechnung herangezogen. Die Gefahrklassen sind in einem Gefahrtarif zusammengestellt, der alle sechs Jahre von der Vertreterversammlung der BG Verkehr neu festgesetzt wird. Der 23. Gefahrtarif der BG Verkehr für Mitgliedsunternehmen der früheren BGF läuft turnusgemäß am 31. Dezember 2010 aus.

Gefahrklassen überprüft

Für die Neuaufstellung des Gefahrtarifs wurden bei der BG Verkehr zwei wesentliche Schritte unternommen. In einem ersten Schritt wurde das Unfallrisiko in den einzelnen Gewerbezweigen anhand der Daten der letzten Jahre überprüft. Hierbei zeigte sich, dass sich die ehemalige Tarifstelle 2 (unter anderem Güterkraftverkehr) im Vergleich zu den anderen Tarifstellen nicht verbessern konnte und die ehemalige Tarifstelle 6, der auch der Gewerbezug Omnibusunternehmen zugeordnet ist, einen ungünstigen Verlauf genommen hat.

Gefahrtarif vereinfacht

Ziel bei der Entwicklung des neuen Gefahrtarifs war es, Entgeltmeldungen für Unternehmer und Steuerberater erheblich zu vereinfachen. Vor allem die Abgrenzung zwischen den kaufmännischen und technischen Gewerbezweigen hatte in der Vergangenheit immer wieder zu Verständnisschwierigkeiten und Widersprüchen geführt. Neben der Überprüfung der Gefahrklassen wurden deshalb in einem zweiten Schritt die kaufmännischen Gewerbezweige aufgelöst und die bisherigen 39 Gefahrtarifstellen auf 11 neue Gefahrtarifstellen redu-

ziert. Das geringe Unfallrisiko der bisherigen kaufmännischen Gewerbebranche wurde auf die 11 Gefahrtarifstellen verteilt. Das führt insgesamt zu einem Absinken der neuen Gefahrklassen. Wie die sehr viel einfachere Veranlagung in der Praxis zukünftig aussehen wird, zeigen drei Beispiele auf der gegenüberliegenden Seite. Den vollständigen Gefahrtarif finden Sie im Bekanntmachungsteil auf den Seiten 32 und 33.

Auswirkungen auf den Beitrag

Bei der Umstellung des Gefahrtarifs war es das Ziel, die Beiträge auch weiterhin gerecht zu verteilen. Das heißt, der Beitrag für Branchen mit hohem Unfallrisiko ist und bleibt höher als für Branchen mit niedrigem Unfallrisiko. Modellrechnungen zeigen, dass für mehr als 90 Prozent aller Unternehmen unter der Annahme gleicher Bedingungen (z. B. Entgelte, Unfallhäufigkeit und -schwere) die neuen Gefahrklassen keine oder nur geringe Beitragsänderungen mit sich bringen. Verbindliche Aussagen für einzelne Gewerbebranche oder sogar für einzelne Unternehmen

FRAGEN ZUM GEFAHRTARIF

Weitere Informationen zum neuen Gefahrtarif finden Sie im Internet. Wir beantworten Ihre Fragen zur Neuveranlagung aber auch gern per Telefon. Die Durchwahlnummern Ihrer Ansprechpartner/innen in der Mitgliederabteilung finden Sie auf allen Schreiben und Bescheiden der Mitgliederabteilung.

sind aber nicht möglich. Gefahrklassen geben lediglich wieder, in welchem Verhältnis die Gesamtausgaben der BG Verkehr unter den Mitgliedsunternehmen zu verteilen sind. Ein Absinken der Gefahrklasse bedeutet deshalb nicht automatisch ein Absinken des Beitrags, da sich dieser in der Höhe nicht nur durch die Gefahrklasse bestimmt.

Ausschlaggebend für die Gesamtausgaben und damit für die Beitragsbemessung sind die Entwicklung der Unfallzahlen und die Höhe der Entschädigungsleistungen. Darüber hinaus muss sich die BG Verkehr mit veränderlichen Anteilen an der Lastenverteilung unter den gewerblichen Berufsgenossenschaften beteiligen. Und auch konjunkturelle Einflüsse spielen eine Rolle: Wie entwickeln sich die Zahl der versicherten Unternehmen und die Höhe der Entgelte? Diese Faktoren beeinflussen auch die Beitragshöhe und sind erst nach Ablauf des Geschäftsjahres bekannt.

Bescheide zur Neuveranlagung

Der 24. Gefahr tariff ist gültig für die Berechnung der Beiträge ab 1. Januar 2011. Die Gefahrklassen des neuen Gefahr tariffs werden daher für Unternehmen, die bereits Mitglied der BG Verkehr sind, erstmals im April 2011 bei der Berechnung des Vorschusses für 2011 herangezogen. Die Bescheide über die Veranlagung nach dem 24. Gefahr tariff werden Anfang Januar 2011 an die Mitgliedsunternehmen versandt. Bitte vergessen Sie nicht, die neuen Gefahr tariffstellen im Personalstamm Ihres Lohnbuchhaltungs-/Personal systems zu übertragen. Erledigt ein Steuerberater die DEÜV-Meldungen für Sie, leiten Sie bitte die Informationen über den neuen Gefahr tariff an ihn weiter.

Satzungsänderung erforderlich

Die Berechnung der Beiträge für die Unternehmer-, Zusatz- und freiwillige Versicherung wurde bislang zu einem Drittel nach der Gefahrklasse des kaufmännischen Teils berechnet. Die Regelung ist in der Satzung der BG Verkehr verankert. Nach Aufstellung des neuen Gefahr tariffs ohne kaufmännische Gefahrklasse muss nun eine neue Regelung gefunden werden. Die BG Verkehr hat der Aufsichtsbehörde – dem Bundesversicherungsamt – einen Entwurf für die Neuregelung unterbreitet. Die Genehmigung steht jedoch noch aus, sodass wir erst im SicherheitsProfi 8/2010 berichten können. (kr)

DER GEHARTARIF: RISIKOGERECHTE BEITRÄGE

Die BG Verkehr finanziert sich durch die Beiträge ihrer Mitgliedsunternehmen. Die Höhe der Beiträge wird nach Ablauf eines Geschäftsjahres errechnet. Berechnungsgrundlagen für die Beiträge sind der Finanzbedarf, die Arbeitsentgelte und die Gefahrklassen.

Die Gefahrklassen werden zur Abstufung der Beiträge nach der Unfallgefahr für die verschiedenen Gewerbe zweige eingesetzt. Sie ergeben sich aus dem Verhältnis der von der Berufsgenossenschaft gezahlten Leistungen zu den Arbeitsentgelten des jeweiligen Gewerbe zweiges. Alle Gefahrklassen der BG Verkehr sind in einem Gefahr tariff mit einer Laufzeit von maximal sechs Jahren zusammengestellt. Der Gefahr tariff fasst Gewerbe gruppen mit vergleichbarer Unfallgefahr zu Risikogemeinschaften mit einer gemeinsame Gefahrklasse zusammen. Dadurch ist es möglich, die Beiträge der Unternehmen nach dem Grad der Unfallgefahr abzustufen. Unternehmen aus Bereichen mit hohem Unfallrisiko zahlen auf diese Weise einen höheren Beitrag als vergleichbar große Unternehmen aus Bereichen mit geringerem Unfallrisiko.

Gehartarife sind autonomes Recht der Berufsgenossenschaften. Die Vertreterversammlung der BG Verkehr hat den neuen 24. Gefahr tariff am 12. Mai 2010 beschlossen. Er gilt nur für Unternehmen der früheren BGF.

Das Bundesversicherungsamt als zuständige Aufsichtsbehörde der BG Verkehr hat den Gefahr tariff am 27. Juli 2010 genehmigt. Durch die Genehmigung und Bekanntmachung des Gefahr tariffs in diesem SicherheitsProfi wird er für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr wirksam.



© Archiv

DREI BEISPIELE ZUR NEUEN VERANLAGUNG

Das Unternehmen A aus dem Transportbereich war bislang mit den Gewerbe zweigen 550 (Güterkraftverkehr), 600 (Genehmigungsfreier Güterkraftverkehr) und 510 (Kaufmännischer Teil) veranlagt. Die Entgelte waren, je nach Beschäftigungsfeld der Arbeitnehmer, auf die drei Gewerbe zweige aufzuteilen.

Nach dem 24. Gefahr tariff wird dieses Unternehmen nur noch unter der Gefahr tariffstelle 550 geführt. Ab 2011 sind sämtliche Entgelte des Unternehmens unter dieser Gefahr tariffstelle zu melden.

Das Unternehmen B aus dem Bereich der Personenbeförderung war bislang mit den Gewerbe zweigen 530 (Taxiunternehmen), 532 (Mietwagenunternehmen) und 510 (Kaufmännischer Teil) veranlagt. Die Entgelte waren, je nach Beschäftigungsfeld der Arbeitnehmer, auf die drei Gewerbe zweige aufzuteilen.

Nach dem 24. Gefahr tariff wird dieses Unternehmen nur noch unter der Gefahr tariffstelle 530 geführt. Ab 2011 sind sämtliche

Entgelte des Unternehmens unter dieser Gefahr tariffstelle zu melden.

Das Unternehmen C aus dem Transport- und Logistikbereich war bislang mit den Gewerbe zweigen 550 (Güterkraftverkehr), 515 (Transportlogistik), 511 (Personen mit Außendienst) und 510 (Kaufmännischer Teil) veranlagt. Unternehmensschwerpunkt ist der Güterkraftverkehr. Die Entgelte waren, je nach Beschäftigungsfeld der Arbeitnehmer, auf diese vier Gewerbe zweige aufzuteilen.

Nach dem 24. Gefahr tariff wird dieses Unternehmen nur noch unter den Gefahr tariffstellen 550 und 515 geführt. Wegen der unterschiedlichen Gefahrklassen sind die Entgelte des Unternehmens, je nach Beschäftigungsfeld der Arbeitnehmer, auf diese beiden Gefahr tariffstellen aufzuteilen. Die Entgelte der kaufmännisch Beschäftigten (ehemalige Gewerbe zweige 510 und 511) sind in diesem Beispiel vollständig der Gefahr tariffstelle 550, d.h. dem Unternehmensschwerpunkt zuzuordnen.



Zwischen Stadt und Land

Ein junges Taxiunternehmen im nordhessischen Melsungen bietet ein breites Spektrum von Dienstleistungen rund um die Personenbeförderung an. Drei Tage haben wir den Unternehmer und seine Fahrer zwischen ländlichem Alltag und exklusivem Service begleitet.

Taxis sind weltweit fester Bestandteil ländlicher und städtischer Transportsysteme. Im Idealfall sind Taxen sogar Ikonen ihrer Heimatstädte. Wer kennt nicht das London Taxi oder die New York Yellow Cabs. In Deutschland leistet das Taxi- und Mietwagengewerbe mit mehr als 40.000 Betrieben jeden Tag hervorragende Arbeit. Aber das Image der Branche ist hierzulande nicht besonders gut. Das haben viele Unternehmer und Fahrer erkannt. So wird vielerorts konsequent gegengesteuert und auf mehr Qualität gesetzt. Die BG Verkehr begrüßt dieses Engagement, weil mehr Sicherheit an bestimmte Standards gebunden ist.

Im nordhessischen Melsungen ist das Taxiunternehmen von Jens Marggraf ansässig. Seit 1992 setzt der Mittelständler mit seinen

Mitarbeitern konsequent auf mehr Qualität und Flexibilität in der Personenbeförderung. Jens Marggraf hat aus dem ehemals elterlichen Taxenbetrieb seit 1992 ein gut gehendes Unternehmen mit 82 Mitarbeitern geformt. An den Standorten Melsungen und Rotenburg an der Fulda hat er 15 Taxen, sieben Fahrzeuge zur Patientenbeförderung, zwei Limousinen, sieben Kleinbusse und vier weitere Pkw im Einsatz. Über eigene Taxirufzentralen werden Taxifahrten vermittelt. Jens Marggraf bietet aber nicht mehr als gute Personenbeförderung in Taxen. Vom exklusiven Limousinenservice über Krankenbeförderung, Schul- und Jugendbusse bis hin zu europaweiten Expresskurierdiensten können Marggraf und seine Mitarbeiter viel mehr als nur den Taxameter anschalten. Drei Tage begleite ich Jens Marggraf und seine Fahrer.



Abwechslungsreich: Die Wilhelmshöher Allee in Kassel und die herrlichen Hügellandschaften zwischen Weser, Fulda, Werra und Eder. Unternehmer Jens Marggraf hat das Wohl von Mitarbeitern und Kunden fest im Blick.

Für eine bessere Qualifikation der Fahrer

In der Melsunger Taxizentrale, Montag 9.30 Uhr. Im modernen Bürogebäude herrscht eine freundliche und familiäre Atmosphäre. Auf dem Taxihof ist ein ständiges Kommen und Gehen der verschiedenen Fahrzeuge und Fahrer. Heinrich Heese, Taxireferent in der BG Verkehr, ist im Betrieb von Jens Marggraf, um einen Intensivkurs „Sicherheit im Taxigewerbe“ vorzubereiten, den die BG Verkehr im Februar 2011 im Hause veranstalten wird. An zwei Tagen sollen die Fahrer in Theorie und Praxis auf Extremsituationen vorbereitet werden.

Heese und Marggraf sind sich einig: Neben den eingesetzten Fahrzeugen ist vor allem die Ausbildung und Schulung der Fahrer die Voraussetzung für hohe Sicherheitsstandards. „Im ländlichen

Nordhessen kommen Extremsituationen nicht so häufig vor wie in Großstädten. Gerade nachts gibt es aber regelmäßig Probleme mit angetrunkenen Fahrgästen. Menschenkenntnis und die richtige Gesprächsführung können für eine rechtzeitige Deeskalation sorgen“, weiß Jens Marggraf zu berichten und fährt fort: „Die Angst vor Überfällen ist im gesamten Taxigewerbe eine ernst zu nehmende psychische Belastung, vor allem für die Nachtfahrer. Die Statistiken zeigen, dass diese Angst begründet ist. Umso wichtiger ist es daher, die Fahrer nicht alleinzulassen, offen über dieses Thema zu sprechen und Hilfe anzubieten. Das Seminar der BG Verkehr findet schon jetzt großes Interesse in unserem Betrieb.“

Die beiden Fachleute sprechen auch kurz darüber, ob es in Deutschland zu einfach sei, einen Taxischein zu erwerben. Der Melsunger überlegt einen Moment und kommt auf den Punkt: „Ja. Die Aus- und Fortbildung könnte verbessert werden. In Deutschland streben wir höhere Standards an. Wir haben bei Marggraf über die Jahre konsequent auf Qualität gesetzt und haben Erfolg damit. Die meisten unserer Wagen sind nicht älter als drei Jahre. Und neben der grundsätzlich notwendigen Zuverlässigkeit und Pünkt-



Jens Marggraf sorgt persönlich dafür, dass alle Kinder sicher einsteigen, sich anschnallen und die Ranzen richtig verstauen.

lichkeit sind es vor allem eine Menge von Kleinigkeiten, die schließlich den Qualitätsunterschied ausmachen: eine höfliche Begrüßung, das Öffnen der Türen, Hilfe beim Anlegen des Gurtes oder das Aus- und Einladen des Gepäcks. Unsere Kunden nehmen das an und unsere Fahrer partizipieren über gute Trinkgelder unmittelbar am gemeinsamen Erfolg“.

Eine Besonderheit ist, dass bis auf zwei alle 82 Mitarbeiter des Melsunger Unternehmens einen Taxischein besitzen. „Immer wieder kommt es vor, dass wir innerhalb kürzester Zeit zusätzliche Fahrer benötigen. Wenn zum Beispiel ein in der Region ansässiges Industrieunternehmen über Nacht wichtige Ersatzteile garantiert an zehn Adressen in ganz Deutschland und das benachbarte europäische Ausland befördern muss. So ging es im letzten Jahr einmal sogar über den Kanal nach Südengland. Dann müssen alle verfügbaren Fahrer und auch ich selbst ran. Maximale Flexibilität sichert uns so viele Kunden und Aufträge. Und die Tatsache, dass fast alle in der Firma Taxi fahren, hat auch einen positiven Nebeneffekt aufs Betriebsklima. Die Mitarbeiter in der Zentrale und im Büro verstehen, was die anderen Fahrer denken und wo es drückt“, erklärt der Unternehmer und überzeugte Autofahrer sein System.

Tag und Nacht entlang der Fulda

Auf der A7 Richtung Kassel, Montag 21.20 Uhr. In der Welt der Taxifahrer scheiden sich die Geister an der Tag- und Nachtfahrt. Es gibt überzeugte Nachtfahrer, die den ruhigen Verkehr und gute Trinkgelder schätzen und es gibt Tagfahrer, die ein normales Familienleben gegenüber der Nachtarbeit bevorzugen. Das ist auch an der

mittleren Fulda nicht anders. Gernot Wagner, langjähriger Nachtfahrer bei Marggraf berichtet: „Obwohl ich seit dem Sommer in Rente bin, fahre ich weiter. Neben dem angenehmen Zuverdienst zur Rente kann ich abends nicht einfach so zu Hause herumsitzen. Ich liebe meinen Beruf und werde so lange es geht fahren. Wenn man offen ist, bietet der Job viel Abwechslung. Unterwegs trifft man die unterschiedlichsten Menschen: den Spitzenmanager aus dem lokalen Forschungszentrum, der nach Göttingen muss, die Friseurin aus der Melsunger Altstadt, die eine Freundin in Hannoversch Münden besucht, die Rentnerin von „um die Ecke“, die zu ihrer Schwester ins Nachbarstädtchen fahren möchte, oder den bekannten Schauspieler, der gerade einen Tatort in Nordhessen dreht und seinen ICE in Kassel Wilhelmshöhe unbedingt noch rechtzeitig erreichen will“, berichtet der Taxifahrer.

In mehr als 30 Jahren hat er so einiges erlebt: „Betrunkene, Verliebte, Unglückliche und auch den einen oder anderen echten Bösewicht. Einmal haben zwei brutale Typen mein Geld verlangt. Ich habe mich nicht widersetzt, habe das Portemonnaie kampflos ausgehändigt. Ich habe nur zugesehen, dass die Burschen das Auto schnellstmöglich verlassen. Wenn es hart auf hart kommt, sollte man lieber das Portemonnaie weggeben, als Leib und Leben zu riskieren. Viele Kollegen von mir haben das am eigenen Leib erfahren müssen. Einige haben sogar mit ihrem Leben bezahlt“, fährt Wagner mit ruhiger, aber ernster Stimme fort.

Der alte Hase fährt übrigens immer angeschnallt und von Kollegen, die partout nichts vom Gurt halten, hat er eine klare Meinung: „Das ist falsches Sicherheitsdenken. Diese Kollegen sind lebensmü-



Wenn andere Feierabend haben, beginnt der Dienst der Nachtfahrer.

de. Wenn es kracht und die Airbags ausgelöst werden, sorgt nur der Gurt dafür, dass Fahrer und Insassen nicht von eben diesen Airbags verletzt werden.“

Menschen fahren Menschen

Am historischen Marktplatz in Melsungen, Dienstag 11.10 Uhr. Wolfgang Berresheim sitzt am Steuer einer nagelneuen Taxe. Er bringt einen Fahrgast in die Melsunger Altstadt. Nachdem er die Tour abgeschlossen hat, findet er einen Moment Zeit, um aus seinem Alltag zu berichten: „Viele Fahrgäste müssen nicht einfach von A nach B kommen, sondern sind gerade im kleinstädtisch-ländlichen Raum auf unsere Hilfe angewiesen. Alte, kranke und behinderte Menschen sind wichtige Kunden und Stammkunden. So hole ich jeden Freitag Vormittag um 9.30 Uhr eine 86-jährigen charmante Dame in Meltershausen ab, zuerst geht es zum Einkaufen in die Altstadt von Melsungen, dann zum Friseur. Um 11.30 Uhr geht es zurück. Weihnachten hat sie immer ein Päckchen mit frischen Keksen für uns bereit. Ohne uns wäre die Dame aufgeschmissen. Dieser menschliche Kontakt und zu wissen, dass man gebraucht wird, sind Gründe, warum ich überhaupt Taxi fahre.“

Jungenddorf Christopherus Schule, Oberurff, Dienstag 13.00 Uhr. Mehr als 20 lebhaft Gymnasiasten aus Melsungen warten auf ihre Schulbusse. Ein buntes Gewirr aus Ranzen und Sportbeuteln wird von Jens Marggraf und seiner Mitarbeiterin Annette Kämmer souverän auf die Kleinbusse verteilt. Bevor es losgeht, wird noch kontrolliert, ob alle richtig angeschnallt sind. „Mit besonderer Sorgfalt planen wir jede Tour, ob Schulbus, Taxi oder Krankentransport.“

Mit Freundlichkeit fährt man besser. Gernot Wagner ist langjähriger Nachtfahrer bei Marggraf.

Sicherheit im Taxi: Die Warnweste schützt im Dämmerlicht, das Handy wird noch sicher verstaut und den Gurt legen die Fahrer selbstverständlich an!

rung. Schon die Wahl der richtigen Ein- und Aussteigebereiche kann viele Unfälle von vorneherein verhindern. Vor allem sollten Rückwärtsfahrten – eine sehr häufige Unfallursache – komplett vermieden werden“, mahnt der erfahrene Unternehmer und Fahrer. Durch die herrliche hessische Hügellandschaft geht es in 35 Minuten nach Melsungen.

Bilderbuchservice in Bilderbuchkulisse

Am Domplatz von Fritzlar, Mittwoch 13.30 Uhr. Eine der Limousinen ist zur Stiftskirche nach Fritzlar bestellt. Es geht nach Kassel Wilhelmshöhe und zurück. Eine wohlhabende Stammkundin möchte die berühmte Kunstsammlung im prachtvollen Schloss besichtigen. Über Landstraßen und die Autobahn geht es in die nordhessische Großstadt. Am Steuer Wolfgang Berresheim. Er fährt die Kundin direkt vor das ehemals landgräfliche Schloss. Hoch oben erkennt man die Kaskaden mit dem frisch renovierten Bronze-Herkules. Berresheim steigt aus, um der Dame die Tür zu öffnen. Er hilft beim Aussteigen und verabschiedet sich freundlich. Bilderbuchservice in Bilderbuchkulisse. Wolfgang Berresheim, dem das Lenken der eleganten Limousine offensichtlich Spaß bereitet, bekennt: „Es ist mir eine besondere Freude, diesen Wagen zu fahren. Schonender Umgang mit dem schönen Auto und die sichere Beförderung meiner Fahrgäste ist Ehrensache.“

Auf der Rückfahrt kommt Jens Marggraf noch einmal auf seine persönliche Motivation fernab der Betriebswirtschaft zu sprechen: „Ich selbst sitze regelmäßig am Steuer meiner Fahrzeuge. Der Umgang mit den Fahrgästen und das Fahren bereitet mir persönlich großen Spaß. Wer diese Leidenschaft nicht teilt, hat den Beruf verfehlt. Nicht jeder meiner Fahrer hat Lust, sich einen Anzug anzuziehen und als VIP-Fahrer eingesetzt zu werden, das verstehe ich. Aber bei uns ist eigentlich jeder Fahrgast wichtig: ob Schüler im Bus, Rentner im Taxi oder Geschäftsmann in der Limousine.“

Nordhessen ist ein wunderschöner Flecken. Jedem sei ein Besuch empfohlen. Jens Marggraf und seinen Mitarbeitern wünsche ich weiterhin viel Erfolg und unfallfreie Fahrten. Ich danke für die interessanten Einblicke in komplexe Dienstleistungen rund um die Personenbeförderung.

Text und Fotos Kirk Williams



© Eckhard-Herbert Arndt

Im Brennpunkt: Die neu konzipierte Unfallverhütungsvorschrift setzt auf die Verantwortung des Unternehmers.

DGUV Vorschrift 2

Am 1. Januar 2011 ändern sich die Vorgaben zur betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung: Die reformierte Unfallverhütungsvorschrift „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (DGUV Vorschrift 2) tritt in Kraft und löst die heutige „BGV A2“ ab.

Die Unfallverhütungsvorschrift „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ legt bereits heute fest, wie das Arbeitssicherheitsgesetz im betrieblichen Alltag umgesetzt werden soll. Zum 1. Januar 2011 wird diese Vorschrift in veränderter Form in Kraft treten. Die Kurzbezeichnung „DGUV Vorschrift 2“ spiegelt die erfolgreich verlaufende Harmonisierung der Vorschriften von Berufsgenossenschaften und Unfallkassen wider.

Mehr Handlungsspielraum im Unternehmen

Für kleine Betriebe mit maximal zehn Mitarbeitern bleibt alles beim Alten, aber auf größere Unternehmen kommen Veränderungen zu. Der Gesamtumfang der betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung besteht ab 2011 aus zwei Komponenten: erstens der sogenannten Grundbetreuung, für die weiterhin Einsatzzeiten vorgegeben werden, und zweitens dem sogenannten betriebspezifischen Betreuungsanteil, der vom Betrieb selbst zu ermitteln ist. Zudem ist der Betrieb gefordert – das ist ein weiterer wesentlicher Unterschied zur aktuellen „BGV A2“ – die Einsatzzeit der Grundbetreuung entsprechend den betrieblichen Erfordernissen auf den Betriebsarzt und die Fachkraft für Arbeitssicherheit aufzuteilen.

Welche Gefährdungen bestehen, welche Maßnahmen müssen wir veranlassen und wie kann ich Sicherheit und Gesundheitsschutz vorausschauend organisieren? Das bleiben die zentralen Fragen, die der Unternehmer gemeinsam mit Betriebsarzt und Sifa beantworten muss. Die „Vorschrift 2“ verlangt aber außerdem, dass der Personalaufwand für die Betreuung festgelegt und die Umsetzung dokumentiert wird. Auch dabei werden der Betriebsarzt und die Fachkraft helfen. Zudem bietet ein im Anhang der Vorschrift aufgeführter detaillierter Aufgaben-/Leistungskatalog einen guten roten Faden, um die betrieblich relevanten Arbeitsschutzthemen zu ermitteln.

Ergebnis: Der Betreuungsbedarf wird aus den tatsächlich vorliegenden Gefährdungen und Bedürfnissen abgeleitet. Unternehmer, Betriebsarzt, Fachkraft für Arbeitssicherheit und der Betriebsrat sprechen gemeinsam darüber, was in Sachen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz geschehen soll und welcher Zeitaufwand dafür erforderlich ist. Die „Vorschrift 2“ räumt dem Unternehmer damit mehr Entscheidungsspielraum ein als bisher und fördert im Betrieb gleichzeitig die konstruktive Debatte über die Ausrichtung des Arbeitsschutzes.

Dr. Andreas Patorra

DAS WICHTIGSTE AUF EINEN BLICK

Die Grundbetreuung ist festgelegt. Der zusätzliche Betreuungsbedarf hängt vor allem von der Gefährdungsbeurteilung des Unternehmens ab.

Der Unternehmer entscheidet betriebsbezogen, wie er seine Verpflichtungen aus dem Arbeitssicherheitsgesetz erfüllt.

Weitere Informationen:
Geschäftsbereich Prävention,
Organisation des Arbeitsschutzes
Tel.: 040 39 80-1957

www.dguv.de/inhalt/praevention/vorschr_regeln

Die Vorschrift ist neu, aber ist sie auch besser?

Auf welche Veränderungen müssen sich unsere Unternehmen ab 2011 einstellen – wird jetzt alles besser?

Dr. Patorra Das kommt darauf an, wie stark die inhaltlichen Aspekte der ASiG-Betreuung schon bisher im Vordergrund standen. Früher gab es „feste Mindesteinsatzzeiten“. Wer das als Einschränkung der unternehmerischen Freiheit kritisierte, wird heute sagen: Ja, die neue Vorschrift ist besser. Wer die Mindesteinsatzzeiten als einzig verlässliche Kalkulationsgröße im Arbeitsschutz eingeplant hatte, ist möglicherweise enttäuscht. In Zukunft heißt es: Was genau sollen Betriebsarzt und Sifa im Betrieb tun? Nur wenn diese Frage beantwortet ist, kann man die Einsatzzeiten der Grundbetreuung zwischen den beiden aufteilen und den betriebspezifischen Betreuungsanteil definieren.

Ist mit steigenden Kosten zu rechnen?

Dr. Patorra Egal ob rauf oder runter – eine pauschale Vorhersage zur Kostenentwicklung ist nicht möglich. Denn die ist davon abhängig, ob die Qualität (!) der Betreuung bereits heute im Vordergrund steht und ob die bisherigen Einsatzzeiten in Zukunft noch passen.

Und die kleinen Unternehmen?

Dr. Patorra Für unsere kleinen Unternehmen mit höchstens zehn Mitarbeitern wird sich durch die reformierte Vorschrift nichts ändern.

Welche Unterstützung bietet die BG Verkehr und wie kann man sich informieren?

Dr. Patorra In den nächsten Monaten sind die „Arbeitsschutzakteure“ im Betrieb gefordert. Sie müssen den Arbeitsschutz vor Ort



Nachgefragt bei Dr. Andreas Patorra, Leiter der Abteilung Organisation des Arbeitsschutzes im Geschäftsbereich Prävention der BG Verkehr.

neu durchdenken. Dazu finden sie ausführliche Informationen im Internet. Wir beteiligen uns an der Informationskampagne unseres Dachverbandes, der DGUV. Dort stehen auf der Homepage zahlreiche Informationen zur „Vorschrift 2“ zur Verfügung. Selbstverständlich werden wir auch im SicherheitsProfi regelmäßig berichten. Der Wortlaut der neuen Vorschrift mit den praxisbezogenen Anhängen veröffentlichen wir Mitte Dezember im SicherheitsProfi Nr. 8.

Ist das nicht ein bisschen spät, wenn die Vorschrift schon Anfang 2011 in Kraft tritt?

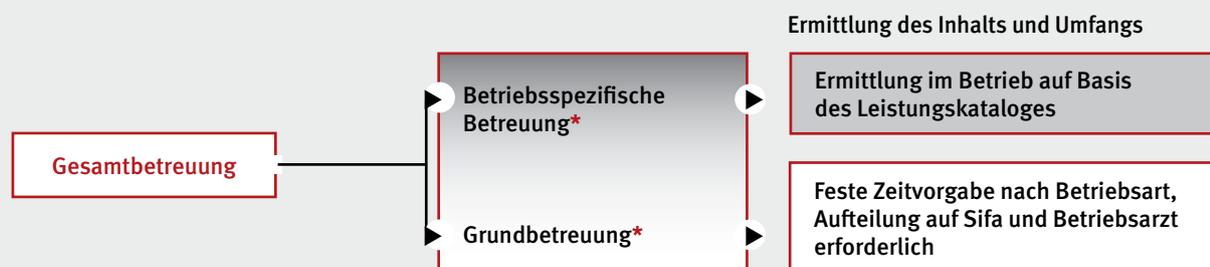
Dr. Patorra Im Januar 2011 brechen doch die betrieblichen Arbeitsschutzstrukturen nicht zusammen, nur weil eine reformierte Vorschrift in Kraft tritt (lacht). Wir brauchen keinen Schnellschuss, der leicht zu Missverständnissen führen könnte, sondern solide Informationen, die im Betrieb vernünftig umgesetzt werden.

Was raten Sie den Unternehmern der BG Verkehr?

Dr. Patorra Die ersten Monate des kommenden Jahres sollten genutzt werden, um zusammen mit Betriebsarzt und Sifa die Anforderungen der „Vorschrift 2“ in die Praxis zu integrieren. Die BG Verkehr steht Ihnen dabei mit Rat und Tat zur Seite!

Vielen Dank für das Gespräch.

DAS NEUE BETREUUNGSMODELL



* Das Verhältnis von Grundbetreuung und dem betriebspezifischen Teil der Betreuung ist je nach Betrieb variabel.



Sturz in den Müll

Beim Abladen von Bauschutt überschlug sich ein Absetzkipper und stürzte rückwärts in die Tiefe. Der Fahrer war aus Bequemlichkeit im Führerhaus sitzen geblieben.

Die Feuerwehr musste den Verletzten aus dem Fahrzeug befreien, dann ging's mit Blaulicht ins Krankenhaus. Die Ärzte behandelten Prellungen am ganzen Körper – mehr nicht. „Der Mann hat ein unglaubliches Glück gehabt“, kommentiert Burghard Horn, der Fachreferent der BG Verkehr für Unfälle mit Absetz- und Abrollkippern und deren Behältern. „Wir hatten in diesem Sommer innerhalb von zwei Monaten drei Unfälle mit Absetzkippern, die sich überschlagen haben. Einer stürzte sechs Meter tief in einen Müllbunker, ein anderes Fahrzeug kippte plötzlich beim Aufnehmen des Abrollbehälters auf die Seite. Wenn die Fahrer gegen alle Vernunft im Führerhaus sitzen bleiben, riskieren sie ihr Leben!“ Das können sie allerdings nur, wenn das Fahrzeug so manipuliert wurde, dass sich

der Schalter zum Auslösen des Kippvorgangs im Führerhaus befindet. Die Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge (BGV D29) formuliert unmissverständlich: Die Stellteile für das Kippen von Absetzkippermulden müssen so angeordnet sein, dass sie nur von außerhalb des Führerhauses aus betätigt werden können.

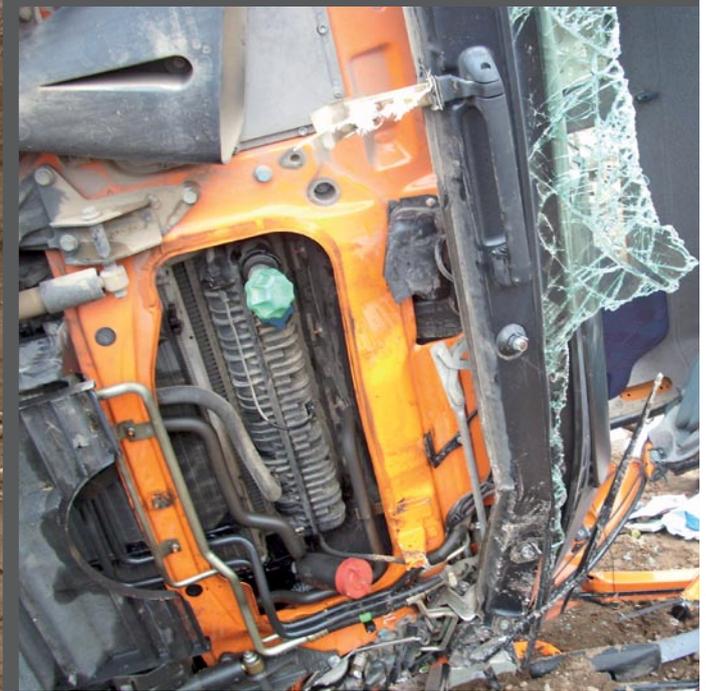
Besser machen ist einfach

Schauen wir uns anhand des Unfallhergangs die Pflichten von Unternehmer und Fahrzeugführer etwas genauer an: Alex Berg* fuhr mit seinem Fahrzeug rückwärts an die Kante der Müllhalde, um den Bau-

* Name von der Redaktion geändert



Als der Fahrer an der Kante der Halde sieben Tonnen Bauschutt aus der Mulde abkippen wollte, überschlug sich das Fahrzeug und stürzte den Hang hinab.



© Heiko Waßmann

schutt direkt abzukippen. Vermutlich durch die Verlagerung des Schwerpunkts beim Kippen in Verbindung mit der Dynamik der Kippbewegung überschlug sich das Fahrzeug und stürzte den Hang hinab. Eine Nachlässigkeit kam zur anderen – vier Punkte reichen aus, um den Zusammenhang zu überblicken und es besser zu machen!

- 1.) Für die Auswahl und Beschaffenheit der Entladestelle ist der Unternehmer verantwortlich. Auf einen Anschlag an der Absturzkante kann nur verzichtet werden, wenn die Entladestelle fünf Meter vor der Absturzkante eingerichtet und das entladene Material mit geeigneten Maschinen abgeschoben wird.
- 2.) Fahrzeuge dürfen nur gemäß ihrer Bestimmung benutzt werden. Doch Alex Berg konnte die Stützen an seinem Fahrzeug nicht benutzen, weil er zu dicht an die Absturzkante fuhr.
- 3.) Alex Berg saß beim Abkippen hinter dem Steuer, aber: Beim Kippen von Absetzkippmulden dürfen die Steuervorgänge nur vom Boden aus, außerhalb des Führerhauses, durchgeführt werden. „Wer bei Regen nicht aussteigen will oder Sorge hat, das Führerhaus mit verdreckten Schuhen zu betreten, setzt völlig falsche Prioritäten“, mahnt Burghard Horn. „Aber dass so ein Fahrzeug überhaupt im Einsatz ist, geht ganz klar zulasten des Unterneh-

„Ich hätte nie geglaubt, dass der Wagen so schnell ins Kippen gerät.“

mers. Denn der Unternehmer muss die Fahrzeuge bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, durch einen Sachkundigen auf ihren betriebssicheren Zustand prüfen lassen.“

- 4.) Die für den Unfall entscheidenden Tätigkeiten Aufnehmen, Absetzen oder Kippen von Behältern waren nicht Bestandteil der Gefährdungsbeurteilung des Containerdienstes. Wusste Alex Berg überhaupt, was er darf und was nicht? Der Unternehmer soll den Versicherten die für ihren Arbeitsbereich oder für ihre Tätigkeit relevanten Inhalte der Unfallverhütungsvorschriften, der staatlichen und der berufsgenossenschaftlichen Regeln vermitteln – und zwar so, dass sie auch verstanden werden!

Zur Verhütung von Unfällen muss er den Angestellten vor Ort Betriebsanweisungen zur Verfügung stellen und sich regelmäßig davon überzeugen, dass alle auf dem Laufenden sind und die Anweisungen befolgen.

(dp)

+ Berufsgenossenschaftliche Vorschrift „Fahrzeuge“ BGV D29; Berufsgenossenschaftliche Information „Sicherer Einsatz von Absetzkippern“ BGI 5004
Internet: <http://kompodium.bg-verkehr.de/index.jsp>

Unterwegs mit dem ASD



Jörg Ehlers (rechts) von der SVG Hannover unterhält sich auf dem Hof mit Sascha Boeschen.

Mehr als 4.000 Taxi- und Mietwagenunternehmen vertrauen darauf, dass die Fachleute des Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienstes (ASD) der BG Verkehr sie optimal beraten, wenn es um Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz geht. Warum? Der SicherheitsProfi war beim Ortstermin dabei.

Taxi Boeschen in Verden an der Aller nutzt seit zwölf Jahren die Angebote des ASD der Berufsgenossenschaft. In dem Familienunternehmen sind zehn feste Mitarbeiter und mehrere Aushilfen beschäftigt. Zwölf Wagen sind zurzeit im Einsatz, rund die Hälfte der Touren sind Krankenfahrten. Um die Arbeitssicherheit kümmert sich der Chef persönlich: Sascha Boeschen (36) hat den einwöchigen Lehrgang der Berufsgenossenschaft für Sicherheitsbeauftragte absolviert. Gemeinsam mit Hildemarie Lütje (60) – seit 20 Jahren im Betrieb und neben der Zentrale für den „Papierkram“ zuständig – hört er sich an, was der Mann von der SVG Hannover, die als Vertragspartner des ASD tätig wird, diesmal besprechen möchte. Auf die Frage, ob solche Gespräche nach all den Jahren nicht etwas langweilig werden, reagieren die Taxler mit freundlicher Empörung: „Aber nein, Herr Ehlers hat doch immer etwas Neues zu berichten, das ist eine hervorragende Beratung!“

Jörg Ehlers (41) ist seit zehn Jahren Fachkraft für Arbeitssicherheit, außerdem Gefahrgutbeauftragter. Er ist in ganz Norddeutschland unterwegs und besucht rund 250 Betriebe im Jahr. Ganz oben auf seiner Liste steht die Gefährdungsbeurteilung. In Ehlers' Betrieben muss sich niemand Sorgen machen, dass er mit dieser umfangreichen Aufgabe alleingelassen wird: „Wir arbeiten dem Unternehmer zu“, sagt er freundlich, „und helfen

ihm, damit die Unterlagen vollständig und aktuell vorliegen, falls eine Kontrolle kommt oder im Betrieb etwas passiert.“

Sicherheitsunterweisung am Sonntag

Unfallmeldungen gibt es bei Taxi Boeschen allerdings nur selten: „Der letzte war Willi“, überlegt Frau Lütje laut, „der war mit einem Fahrradfahrer kollidiert und dann der Fritz. Hat versucht, einen Streit zwischen Jugendlichen zu schlichten und wurde selbst verletzt.“ Jörg Ehlers greift das Thema auf und schlägt vor, bei der nächsten Sicherheitsunterweisung der Mitarbeiter anzusprechen, wie man sich aggressiven Fahrgästen gegenüber verhält und was man im Fall eines Angriffs tun kann. Die Teilnahme ist freiwillig, aber erfahrungsgemäß kommen die Mitarbeiter gern. Auch am letzten Sonntag im November? „Kein Problem“, bestätigt Jörg Ehlers, „bei diesen Terminen richten wir uns nach den Wünschen der Kunden.“ Die inhaltlichen Schwerpunkte legen die drei gemeinsam fest. Auf jeden Fall dabei sein sollen Erste Hilfe und Verhalten im Notfall, Heben und

Tragen sowie Hinweise zum sicheren und wirtschaftlichen Fahren. Bei Bedarf setzt sich Jörg Ehlers auch mit in den Wagen und analysiert ganz konkret die Fahrweise und Verbesserungsmöglichkeiten beim einzelnen Fah-

„Seit alle beim Fahrsicherheitstraining waren, haben wir deutlich weniger Unfälle.“

rer. Regelmäßige Teilnahme am Fahrsicherheitstraining mit integrierter Arbeitsschutzschulung rundet die ständige Weiterbildung der Fahrer ab und spart dem Betrieb bares Geld: „Die Leute fahren seitdem aufmerksamer und wir haben deutlich weniger Unfälle“, sagt Sascha Boeschen zufrieden.

Praktische Mitbringsel

Arbeitssicherheit hat zwar viel mit Theorie und Wissen zu tun, aber der ASD entwickelt auch ständig neue nützliche Produkte für die Praxis. Jörg Ehlers hat diesmal die neuen selbstklebenden und im Dunkeln leuchtenden Hinweisschilder für Feuerlöscher, Verbandskasten oder Stolperkanten im Gepäck. Mit der Überreichung des neuen Verbandsbuches verbindet er den Hinweis, dass nach einer scheinbaren Bagatellverletzung noch Wochen später Komplikationen auftreten können. „Ist das Verbandsbuch sorgfältig geführt, können Sie damit die Folgeschäden nachweisen.“ Frau Lütje nickt zustimmend. Zum Abschied verteilt der der Sicherheitsfachmann noch die neue Ausgabe von „Sicherheit aktuell“. Die SVG Hannover informiert ihre Kunden mit diesem Service kontinuierlich über aktuelle Sicherheitsthemen. Diesmal geht es um Wildunfälle, die in der ländlichen Gegend leider sehr häufig sind (eine Woche zuvor kamen zwei Menschen dabei ums Leben). „Sicherheit aktuell und den Sicherheitsbrief des ASD bekommen alle Fahrer mit der nächsten Lohnabrechnung“, verkündet Frau Lütje. Ob das auch gelesen wird? „Aber klar doch, das merken wir direkt an den Gesprächsthemen“, sind sich Herr Boeschen und Frau Lütje sicher.

Jörg Ehlers hat für heute alle Themen angesprochen. „Haben Sie noch Fragen?“ Der Abschied ist kurz, man sieht sich ja bald wieder. „Sie können zu uns auch gerne ohne Anmeldung kommen“, sagt Frau Lütje herzlich. Zurück im Auto erklärt Ehlers, dass er niemanden zu mehr Sicherheitsbewusstsein überreden könne. „Aber wenn es gelingt, die Leute zu überzeugen, habe ich mein Ziel erreicht“, sagt er zufrieden. Irgendwie passt es, dass seine Berufsbezeichnung bei der Bundeswehr „Sicherheitsmeister“ hieß.

Der ASD der BG Verkehr ist mit seinen Partnern in ganz Deutschland vertreten. Rund 40.000 Unternehmen nutzen den Service. „Wir haben für unsere Kunden ein Sorglospaket entwickelt“, beschreibt Lars Müller, seit fast zehn Jahren Leiter des ASD. „Darin



Beim Abschied gibt es Tipps zur Winterbereifung und zum Umgang mit rauchenden Fahrgästen.

Unten: Ehlers hat die selbstklebenden und im Dunkeln reflektierenden Hinweisschilder des ASD mitgebracht.

sind alle relevanten Posten zum Arbeits- und Gesundheitsschutz aufgelistet. Unsere Kunden können aus mehr als 50 Unterpunkten wählen, welche Beratungsleistung sie für ihren Betrieb wünschen. Egal ob arbeitsmedizinische Untersuchung, Fahrerqualifizierungsprogramm oder Überfallprävention – das ist alles durch den Beitrag zum ASD abgedeckt.“

(dp)

i Taxi und Mietwagenunternehmen bezahlen pro Mitarbeiter pauschal 45 Euro im Jahr.

Arbeitsmedizinischer und sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

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

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

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

So erreichen Sie uns:

Brief: ASD
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg

Telefon: 040 3980-2250

Fax: 040 3980-2257

E-Mail: asd@bg-verkehr.de

Internet: www.asd-bg-verkehr.de



Der arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Dienst für das Verkehrsgewerbe

Mehr als heiße Luft

Informationen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz rund um das Ballonfahren.

Wer schon selbst eine Ballonfahrt mitgemacht hat, weiß, welche unvergleichlichen Eindrücke aus der Vogelperspektive in Erinnerung bleiben! Bis der Ballon aber in der Luft ist, gibt es jede Menge zu planen und vorzubereiten. Und hier ist nicht nur der Pilot gefragt: In der Regel werden auch die Passagiere bei Start und Landung mit helfender Hand gebraucht. Diese Mithilfe ist häufig ein Bestandteil der Vereinbarung zum Mitfliegen. Die Verantwortung für die Sicherheit der Gäste und für den organisatorischen Ablauf tragen Pilot und Unternehmer.

Die Spannung steigt

Wenn das Fahrzeug mit dem Korb auf den ausgewählten Startplatz zurollt, halten die ersten Passagiere schon erwartungsvoll Ausschau. Nach einer kurzen Einweisung der freiwilligen Helfer wird der gut gesicherte Korb vom Anhänger abgeladen. Anschließend packen alle gemeinsam die Ballonhülle aus und breiten sie am Boden aus. Erst wenn alle Seile am Korb eine sichere Verbindung bieten, wird die Hülle mit den kraftbetriebenen Standgebläsen durch kalte Luft in Form gebracht. Für den Auftrieb, der zum Abheben erforderlich ist, kommen anschließend die Brenner an der Korbobenseite zum Einsatz. Es wird sehr laut,

SEMINAR

vom 22. - 24. Februar 2011
in 34346 Hannoversch Münden,
Hotel Freizeit Auefeld.
Für Unternehmer und Beschäftigte aus
Mitgliedsbetrieben kostenfrei.
Seminar-Nr.: F2/02809
Anmeldung:
E-Mail: lena.krickau@bg-verkehr.de
Tel.: 0611 9413-219

wenn das heiße Gas in die Hülle treibt. Immer deutlicher zeichnet sich die Form der Ballonhülle ab. Der Korb richtet sich langsam auf. Ein Sicherheitsseil zwischen Transportfahrzeug und Korb verhindert, dass die Fahrt ohne die Passagiere beginnt, die jetzt möglichst schnell einsteigen.

Bei einer Reisehöhe bis zu 300 Metern genießen alle den herrlichen Ausblick. Erst wenn der Pilot nach Stunden zur Landung ansetzt und die letzten Verhaltenshinweise für das Landemanöver gibt, wird es noch einmal hektisch. Denn nicht immer gleitet der Korb aufrecht über eine glatte Wiese bis zum Stillstand – hin und wieder fällt der erste Bodenkontakt auch etwas ruppiger aus und der Korb legt sich auf die Seite. Eine echte Gefahr sind plötzlich auftretende Windböen, die bei der Landung zu schweren Unfällen führen können. Aber das ist die Ausnahme und solange

sich alle Passagiere an die Anweisungen des Piloten halten, haben sie wenig zu befürchten. Wieder am Boden hilft die neue „Crew“, alles sicher zu verstauen. Ein unvergleichlicher Ausflug ist zu Ende – ein Erlebnis, das niemand wiedervergisst!

Kostenloses Seminar

Die Anbieter von Ballonfahrten gehören zu den Luftfahrtunternehmen, die bei der BG Verkehr versichert sind. Wie in jedem anderen Betrieb sollten sich Unternehmer und Beschäftigte über die Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz an ihrem außergewöhnlichen Arbeitsplatz im Klaren sein. Nicht nur staatliche Gesetze, sondern auch eine Reihe von Arbeitsschutzvorschriften aus den verschiedensten Bereichen kommen hier zur Anwendung.

Zum Erfahrungsaustausch für alle, die mit Arbeits- und Gesundheitsschutzfragen bei Ballonfahrten zu tun haben, bieten wir im Februar 2011 erstmalig ein Seminar an. Diskutiert werden unter anderem die Aufgaben und Leistungen der gesetzlichen Unfallversicherung, die Gefährdungsbeurteilung, Arbeitsschutzrecht auf nationaler und europäischer Ebene, Prüfvorschriften für Arbeitsmittel sowie Verantwortung und Haftung für den Arbeitsschutz. Gerne gehen wir auch auf Themenvorschläge der Teilnehmer ein.

Helge Homann, Referat Luftfahrt



Vor dem Start erklärt der Pilot den Passagieren, dass er beim Abladen des Korbes und Befüllen des Ballons ihre tatkräftige Unterstützung braucht.

Impfung und Irrtum



© Sascha Schuermann / ddp

Der kleine Tiger wird gegen Katzenseuche geimpft und würde am liebsten flüchten. Menschen haben es leichter: Sie gehen „aus gutem Grund“ einfach nicht hin. Wir berichtigen die bekanntesten Impf-Irrtümer – damit Sie noch rechtzeitig zur Gripeschutzimpfung kommen!

Mit Schnupfen oder leichtem Fieber soll man sich nicht impfen lassen?

Falsch! Eine Erkältung mit leichtem Fieber (bis 38,5 Grad) ist kein Grund, eine Impfung hinauszuschieben. Die Inhalte moderner Impfstoffe belasten den Organismus in der Regel kaum. Sie basieren heute (abgesehen von Gelbfieber) nicht mehr auf lebenden Krankheitserregern, sondern auf charakteristischen Bruchstücken der Erreger-Oberfläche.

Krampfanfälle in der Familie schließen eine Impfung aus?

Falsch! Bisher wurde kein Zusammenhang zwischen der Gabe von Impfstoffen und dem Auftreten von Krampfanfällen festgestellt.

Wer Kontakt zu Personen mit ansteckenden Krankheiten hat, verzichtet besser?

Falsch! Von dem Geimpften geht keinerlei Krankheitsrisiko aus, da die Impfstoffe nicht wie Viren oder Bakterien von Mensch zu Mensch übertragbar sind. Gerade dieje-

nigen, die Kontakt zu Kranken haben (etwa Ärzte, Krankenschwestern), werden vorbeugend zum Beispiel gegen Grippe und Hepatitis geimpft.

Bei Einnahme von Antibiotika oder Cortison ist eine Impfung gefährlich?

Falsch! Grundsätzlich ist die Einnahme dieser Medikamente kein Hinderungsgrund, aber der Arzt wird entscheiden, wann der beste Zeitpunkt für die Impfung ist.

Bei chronischen Krankheiten (z. B. Asthma) soll nicht geimpft werden?

Falsch! Gerade Personen mit chronischen Krankheiten sind durch schwere Verläufe oder Komplikationen bei weiteren Erkran-

ungen gefährdet, weil ihre Abwehrkräfte geschwächt sind. Sie sollten deswegen für umfassenden Impfschutz sorgen.

Schwangere sollten sich auf keinen Fall impfen lassen?

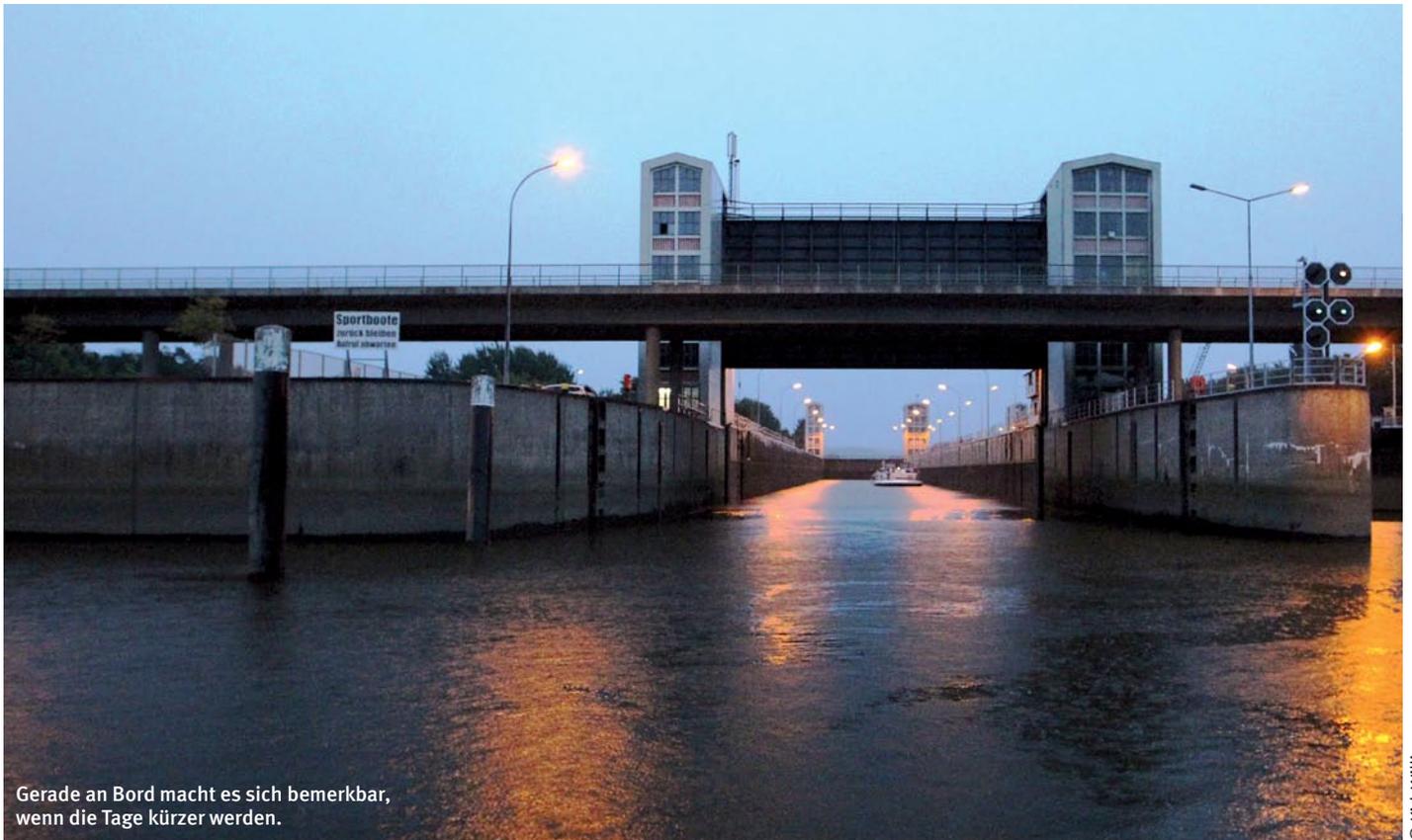
Falsch! Die Ständige Impfkommission am Robert-Koch-Institut empfiehlt seit Sommer 2010, dass sich Schwangere im zweiten Drittel der Schwangerschaft gegen Grippe impfen lassen. Als unbedenklich gelten außerdem die Impfungen gegen Hepatitis A und B, Tetanus, Tollwut, Diphtherie, Meningokokken, Kinderlähmung, Keuchhusten und FSME („Zeckenhirnhautentzündung“). Vor der Impfung sollte die Schwangerschaft auf jeden Fall angesprochen werden.

Allergische Hauterkrankungen verstärken sich durch eine Impfung?

Falsch! Von einem starken Immunsystem profitiert der gesamte Organismus.

„Auffrischungsimpfungen sind bei vielen Impfarten erforderlich, weil der Immunschutz nach einiger Zeit schwächer wird.“

(dp)



Gerade an Bord macht es sich bemerkbar, wenn die Tage kürzer werden.

© Kirk Williams

Sicher an Land

Ausschuss befasste sich mit Landgangsmöglichkeiten.

Jeder Unfall ist ein Unfall zu viel und gibt Anlass, über Unfallverhütungsmaßnahmen nachzudenken. Am 5. Oktober tagte dazu der Präventionsfachausschuss Binnenschifffahrt der BG Verkehr in Duisburg. Unter anderem befasste er sich mit der Unfallstatistik 2009 und mit Möglichkeiten für einen sicheren Landgang.

Unfälle und Verletzungen vermeiden

2009 ereigneten sich im Bereich der gewerblichen Binnenschifffahrt in Deutschland 460 Arbeitsunfälle und 50 Wegeunfälle. Anlass genug, sich Gedanken über die Unfallursachen und Möglichkeiten zur Vermeidung von Unfällen zu machen.

Noch immer zählen Sturz- und Stolperunfälle zu den häufigsten Ursachen für Verletzungen an Bord von Binnenschiffen. Viele dieser Unfälle gehen glimpflich ab, immer wieder sind aber auch schwere Unfälle mit Arm- oder Beinbrüchen darunter. In der Fahrgastschifffahrt liegen die Ursachen an den zum Teil sehr unterschiedlichen Bodenbelägen. Nicht selten sind die Angestellten zwischen der Küche (mit rutschhemmendem Bodenbelag) und den Fahrgastbereichen (mit Teppichböden, polierten Steinböden oder

sogar spiegelglatten Tanzflächen) unterwegs, oftmals mit einem Tablett voller Getränke und Speisen.

Wer dann nicht die richtigen Schuhe trägt oder kurzzeitig unachtsam ist, ist schnell ausgerutscht. Nicht immer zu vermeiden sind Verunreinigungen auf dem Boden, zum Beispiel verschüttete Flüssigkeiten oder Feuchtigkeit im Eingangsbereich der Schiffe. Hier hilft nur baldiges Beseitigen/Aufwischen der Feuchtigkeit oder – besser noch – eine Matte, die die Feuchtigkeit aufnimmt und bindet. Und auch bei aller Hektik, wenn viele Fahrgäste gleichzeitig versorgt sein wollen, darf die Sicherheit nicht vergessen werden. „Nur mal eben“ ist oft gefährlich. Auch bei Hochbetrieb muss sichergestellt sein, dass Stolperstellen beseitigt und offene Luken abgedeckt sind und ausreichend Beleuchtung vorhanden ist.

Im Güterschiffsbereich sind Sturzunfälle ebenfalls die häufigste Unfallart, aber hier sind die Ursachen noch vielfältiger: Enge Verkehrswege und Niedergänge, Gegenstände oder Poller im Gangbord und auf anderen Verkehrswegen, zu wenig Sicht, weil gleichzeitig Gegenstände getragen werden oder die Beleuchtung nicht stimmt, sind nur einige der Gründe.

Ausreichend beleuchten

Gerade jetzt, im Winter, ist die Beleuchtung nicht zu vernachlässigen. In der Wohnung und in Maschinenräumen ist zwar eine ausreichende Beleuchtung vorgesehen, aber Vibrationen, Beschädigungen durch Anschläge oder einfach permanent hohe bzw. wechselnde Spannung können Auslöser für Ausfälle sein. Wird dann vergessen, die Röhre auszutauschen, macht sich das Fehlen der Beleuchtung bemerkbar. Also schnell erneuern!

Auch im Außenbereich stellt fehlende oder unzureichende Beleuchtung eine große Unfallgefahr dar. Wichtig ist es deshalb, immer aufgeräumte Verkehrswege zu haben, und falls Stolperstellen nicht beseitigt werden können, diese gut sichtbar zu machen. Dies kann mittels reflektierender Streifen erfolgen oder auch durch direkte Beleuchtung. Auch eine Beleuchtung des Gangbords, wie sie schon häufiger vorkommt, dient der Sicherheit. Dabei darf allerdings nicht vergessen werden, dass es entsprechend der Polizeiverordnungen verboten ist, Lichter oder Scheinwerfer so zu gebrauchen, dass sie blenden und dadurch andere gefährden können.

Auch fehlende Rutschhemmung oder falsche Schuhe können Ursache fürs Stolpern, Rutschen und Stürzen sein. In den einschlägigen Vorschriften (UVVen, BinSchUO) steht, dass Decks sowie Gangborde, Maschinenraumböden, Podeste, Treppen und Pollerdeckel in den Gangborden rutschhemmend ausgeführt sein müssen. Dies ist zunächst baulicherseits sicherzustellen und gegebenenfalls jetzt im Herbst wiederherzustellen: Wurde die Rutschhemmung zum Beispiel durch aufgebrachte Schweißpunkte (Warzen) erreicht, besteht die Gefahr, dass diese sich mit der Zeit abnutzen und dadurch die rutschhemmende Wirkung nachlässt. Auch mehrmaliges Überstreichen hat einen ähnlich negativen Effekt. Deshalb sollte man spätestens beim dritten Überstreichen die alte Farbe entfernen. Können abgenutzte Profilbleche nicht ausgetauscht werden, kann die rutschhemmende Wirkung auch mit spezieller Farbe oder Farbe, der Sand beigemischt wird, erhöht werden. An Stellen, an denen sich oft Wasser sammelt, ist besondere Aufmerksamkeit vonnöten. Auch bei Schnee und Eis steigt die Gefahr, auszugleiten. Zudem kann der Schnee mögliche Stolperstellen verdecken. Wichtig ist es daher, die betroffenen Bereiche so oft wie möglich von Schnee zu befreien und wenn notwendig abstumpfende Mittel, wie z. B. Granulat oder Split, einzusetzen.

Das alles sind eigentlich Selbstverständlichkeiten, die leicht als Banalitäten erscheinen können. Aber das Unfallgeschehen in der deutschen Binnenschifffahrt und die Statistiken der Krankenkassen zeigen, dass genau diese Selbstverständlichkeiten immer



Indirekte Beleuchtung des Gangbords



© Gerhard Hoffmann

Hilfsmittel für einen sicheren Übergang: Landsteg und Leiter

wieder missachtet werden und es dadurch immer wieder zu vermeidbaren Unfällen kommt.

Ein Problempunkt ist auch die sichere Verbindung Schiff/Land und zurück. Besonders beim Festmachen der Schiffe kommt es immer wieder zu folgenschweren Unfällen. Gerade beim Anlegen, wenn noch keine Hilfsmittel für den Landgang ausgebracht sind, springen Besatzungsmitglieder oftmals an Land. Entweder, weil sie sich unter Zeitdruck sehen (beim Anlegen muss es schnell gehen), weil sie zu bequem sind, eine Leiter oder ein anderes Hilfsmittel aufzustellen, oder weil sie keine Gefahr beim Springen sehen. Aber durch Fehleinschätzungen des Untergrundes oder versteckte Risiken, wie zum Beispiel verdeckte Löcher o. Ä. können die Sprünge misslingen und es kann zum Unfall kommen.

Sicherer Landgang

Nach dem Festmachen muss eine Möglichkeit gefunden werden, eine möglichst sichere Verbindung herzustellen. Auch wenn der Landsteg mit Geländer auf der vorderen Roof liegt, darf hinten nicht mit einer Diele hantiert werden. Beim Anstellen einer Leiter ist auf die geeignete Höhe zu achten – auch wenn eine andere gerade in der Nähe liegt! Und natürlich unbedingt auf den festen Halt achten, d. h. die Leiter ist gegen Verrutschen am oberen und unteren Ende zu sichern. Zudem muss in jedem Fall die Bewegung des Schiffes mit einkalkuliert werden. Vorbeifahrende andere Fahrzeuge, leer laufende Schleusen oder Wind und Wellen können das eigene Fahrzeug ebenfalls aus der vermeintlich ruhigen Position bringen. Deshalb sind aufmerksames Arbeiten, Vermeiden von Risiken, richtiges Schuhwerk und Freihalten der Verkehrswege Möglichkeiten, die Unfallhäufigkeit zu beeinflussen.

Aber dabei wollte es der Präventionsfachausschuss nicht bewenden lassen. Sein Ziel ist es, Vorschläge für sichere Landstege, sowohl beim Festmachen als auch beim späteren Liegen des Schiffes zu erarbeiten. Sie sollen vom Personal an Bord gut handhabbar, in verschiedenen Situationen einsetzbar, bezahlbar und für die Praktiker akzeptabel sein. Dazu hat die BG Verkehr an das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme einen Forschungsauftrag vergeben. Erste Ergebnisse liegen dazu vor. Sie werden vom Präventionsfachausschuss bewertet und dann der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Wir informieren dazu demnächst auf den Seiten des Fahrensman im SicherheitsProfi.

(rb)



© Kirk Williams

Gefährliche Räume

Die Arbeit in engen, nicht belüfteten oder schwer zugänglichen Räumen lässt sich an Bord nicht durchweg vermeiden. Welche Gefahren treten auf und wie kann man sich schützen?

Gefährliche Räume gibt es an Bord eines Seeschiffes mehr als genug: Schmieröltanks, Kessel, Kofferdamm, Ballasttanks, Rohrtunnel, Ladepumpenräume, Abgaskanal und andere gehören dazu. Wer dort arbeitet, muss mit äußerster Sorgfalt vorgehen. Sauerstoffmangel, gesundheitsschädliche Stoffe oder explosive Gase stellen eine akute Bedrohung dar. Hinzu kommt, dass die Hitze, die stickige Luft und das Arbeiten in unbequemer Haltung schnell zu Erschöpfungszuständen führen. Zur körperlichen kommt die psychische Belastung durch bedrohliche Fantasien: Was passiert, wenn ich aus Versehen allein dort unten zurückbleibe? Meine Hilfeschreie hört doch niemand ...

Grund genug also, sich rechtzeitig mit den Sicherheitsmaßnahmen vor und während des Aufenthalts in gefährlichen Räumen vertraut zu machen. Sie lassen sich in zwei Gruppen unterteilen, nämlich organisatorische und technische Maßnahmen.

Zu den organisatorischen Maßnahmen gehören vor allem:

- ▶ Geschlossene Räume dürfen nur mit der Erlaubnis vom Kapitän oder verantwortlichen Offizier betreten werden.
- ▶ Jemand muss die Arbeiten überwachen, koordinieren und die Aufsicht führen. Er muss sich zwar nicht in der Nähe aufhalten, aber jederzeit erreichbar sein.
- ▶ Vor Beginn der Arbeit sollen die zu erwartenden Gefährdungen und Gegenmaßnahmen besprochen werden.
- ▶ Der Arbeitsbereich wird deutlich gekennzeichnet.
- ▶ Vor dem Zugang muss ein Sicherungsposten bereit sein, der jederzeit Hilfe holen könnte.
- ▶ Die Rettungskette wird organisiert.

Zu den technischen Maßnahmen gehören vor allem:

- ▶ Tanks, Kessel und Rohrleitungen sollen vor Beginn der Arbeit geleert und gereinigt werden.
- ▶ Zuleitungen werden verschlossen und gegen unbefugtes oder irrtümliches Öffnen gesichert, damit auf keinen Fall gefährlichen Stoffe einströmen.
- ▶ Bewegliche Einrichtungen wie Propeller oder Laufräder werden stillgesetzt.
- ▶ Heiz- oder Kühleinrichtungen sowie Strahlenquellen (z. B. Füllstandsmessgeräte) werden abgeschaltet.
- ▶ Zündquellen werden beseitigt.
- ▶ Der Seemann misst, ob gefährliche Dämpfe oder Gase vorhanden sind und der Sauerstoff ausreicht (mindestens 17 Vol%), und wiederholt diese Messungen während der Arbeit regelmäßig.
- ▶ Er sorgt für gründliche Durchlüftung und ausreichende Beleuchtung.
- ▶ Alle Arbeitsmittel und die Schutzausrüstung werden vor Beginn der Arbeiten auf ihre Funktionstüchtigkeit geprüft.
- ▶ Für den Notfall wird Ausrüstung zur Rettung und Brandbekämpfung bereit gehalten. (dp)

INFORMATIONEN ZUM NACHLESEN

„Behälter, Silos und enge Räume“ BGR 117-1

„Arbeiten in engen Räumen“ BGI 534

„Grundsätze der Prävention“ § 8 BGV A1 und BGR A1

Internet: <http://kompodium.bg-verkehr.de/index.jsp>

Außenstelle Küste startklar

Der Arbeitsmedizinische Dienst der ehemaligen See-BG wurde fusionsbedingt neu organisiert. Wir stellen das Leistungspaket der Außenstelle Küste der ASD Rhein Ruhr GmbH vor.

Schon rund 700 Mitgliedsbetriebe der ehemaligen See-BG haben sich für eine betriebsärztliche Betreuung durch die Außenstelle Küste entschieden. Damit erreichen wir bereits jetzt rund die Hälfte des Land- und Bordpersonals – Tendenz steigend – da bisher vor allem größere Betriebe die Zusammenarbeit mit der Außenstelle Küste gewählt haben.

Interessenten haben weiterhin die Möglichkeit, unser Informationsschreiben vom Juni dieses Jahres über die Internetseiten der BG Verkehr (www.bg-verkehr.de/service/downloads) als PDF-Datei zu erhalten. Damit wir für Sie tätig werden können, benötigen wir Ihre Rückmeldung mit dem Antwortfax, das als zweite Seite der Datei auszufüllen wäre.

Die Leistungen

Die arbeitsmedizinische Beratung umfasst insbesondere die Unterstützung bei der Erstellung der Gefährdungsbeurteilung, regelmäßige Betriebsbegehungen sowie die Teilnahme an den Sitzungen des Arbeitsschutzausschusses. Die Unterstützung bei der Ausarbeitung und Durchführung von Unterweisungen und bei der Erstellung von Betriebsanweisungen gehört ebenso zum Aufgabenspektrum wie die Beratung, z. B. zu Hygiene, Entsorgung, Trinkwasser, Ergonomie, Reisemedizin und Erster Hilfe.

Neben der Beratung vor Ort in den Betrieben und auf den Schiffen bieten wir umfangreiche Leistungen in den medizinischen Zentren in Hamburg und Bremerhaven an. Hierzu zählen beispielsweise Vorsorgeuntersuchungen, Einstellungsuntersuchungen und Impfungen.

Tauglichkeitsuntersuchungen gehören zum Leistungsangebot des ASD Küste am Standort Bremerhaven. In Hamburg erfolgen diese Untersuchungen in unmittelbarer Nähe zu unserer Dienststelle im gleichen Gebäude, Millerntorplatz 1, durch die Ärzte der KBS.



© Thomas Löhmes / add

Vorsorgeuntersuchungen, Einstellungsuntersuchungen und Impfungen werden in Hamburg und Bremerhaven angeboten.

Neben den arbeitsmedizinischen Leistungen bietet die Außenstelle Küste seit Mitte September auch die sicherheitstechnische Betreuung an. Sofern Sie für Ihr Unternehmen auch in diesem Bereich Bedarf sehen – sei es in Einzelfragen oder in unterstützender Funktion für Ihre im Betrieb tätige Fachkraft für Arbeitssicherheit – erstellen wir Ihnen gerne ein individuelles Angebot.

Thorsten Frenkel

Fachkraft für Arbeitssicherheit, Außenstelle Küste

INFOS UND KONTAKT

Außenstelle Küste Hamburg

Millerntorplatz 1
20359 Hamburg
Tel.: 040 32 08 179-20
Fax: 040 32 08 179-23
info@asd-rhein-ruhr-hamburg.de
www.asd-rhein-ruhr.de

Außenstelle Küste Bremerhaven

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

VERMISCHTES

Geschichte(n) der Seefahrt

Ist Heinrich der Seefahrer wirklich zur See gefahren? Was macht Störtebecker zum Robin Hood der Ostsee? Gab es eigentlich auch Piratinnen? Wer sich der Weltgeschichte gerne in unterhaltsamen Kurzgeschichten nähert, liegt mit diesem Buch richtig: In 27 einzelnen Geschichten erzählen die Autoren informativ und mit vielen Details von Entdeckern und Piraten, deren Leben uns auch heute noch bewegt.



Norbert Vörding/ Andreas Weber
Geschichte(n) der Seefahrt
Koehlers Verlagsgesellschaft
ISBN 978-3-7822-1022-5
19,90 Euro

Seemannskasse senkt die Beiträge für 2011

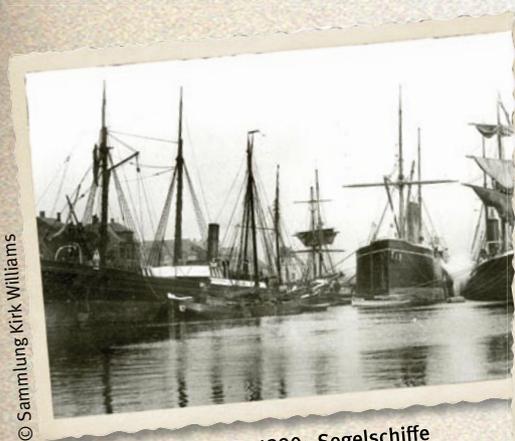
Der zurzeit gültige Beitragssatz der Seemannskasse von vier Prozent, den Unternehmer und Seeleute zu gleichen Teilen tragen, wird für das Jahr 2011 auf ein Prozent gemindert. Das führt zu einer vollständigen Entlastung der Beschäftigten, da die Satzung vorsieht,



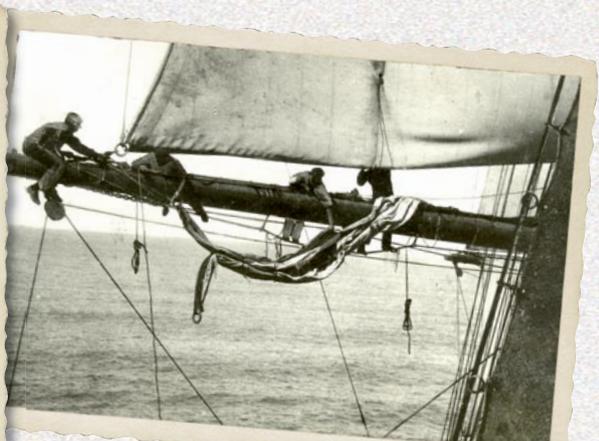
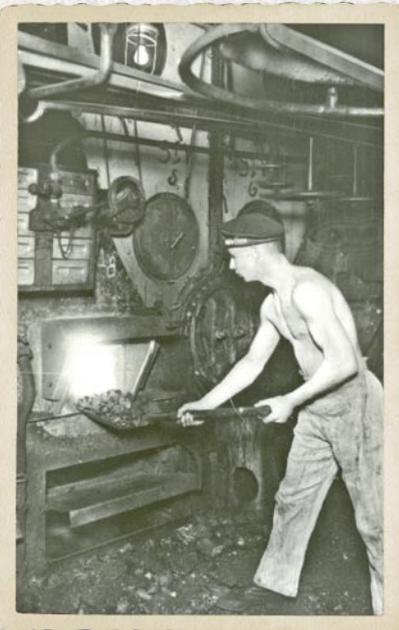
dass die Arbeitgeber einen Umlagesatz von einem Prozent allein aufbringen. Die Senkung ist möglich, weil die Seemannskasse über finanzielle Rücklagen verfügt, die auf diese Weise reduziert werden. Ab dem Jahr 2012 wird der Umlagesatz voraussichtlich wieder auf drei Prozent steigen. Die „Seemannsrente“ ermöglicht Seeleuten als Überbrückungsgeld bis zur Altersrente einen vorzeitigen Ruhestand.

Müde im Hotel zur Schraube

Harte und gefährliche Arbeit bei schlechter Unterkunft und Verpflegung – so sah lange Zeit der Alltag auf dem Arbeitsplatz Schiff aus. Die 1887 gegründete See-BG setzte sich für bessere Sicherheitsvorkehrungen und menschenwürdige Arbeits- und Lebensbedingungen ein.



Flensburger Hafen um 1890: Segelschiffe und Dampfschiffe mit Besegelung („Segeldampfer“) liegen nebeneinander.



Extreme an Bord: Hitze beim Nachlegen der Kohle und Kälte bei der Arbeit in der Takelage (ohne Sicherheitsgeschirr).

Als Matrose über die Weltmeere zu fahren, war und ist kein idyllisches Abenteuer. Die romantischen Beschreibungen, in denen Seeleute vom Fernweh getrieben den Naturgewalten trotzen und sich in exotischen Häfen amüsieren, haben mit der Realität wenig gemein.

Lange Fahrten und niedrige Heuer

Neben Reedern, Missionen und Seemannsheimen warben sogenannte „Baase“ die Matrosen an. Das waren Arbeitsvermittler, die keinen sonderlich guten Ruf hatten und im Auftrag der Kapitäne die Mannschaft anheuerteten – nicht immer auf legalem Weg. In zeitgenössischen Darstellungen berichteten Matrosen, dass sie an Bord gepresst, betrunken gemacht, mit einem Schlaftrunk betäubt oder unter falschen Voraussetzungen angeheuert wurden. Im Volksmund bezeichnete man diese Praxis als „Shanghaien“.

Die Heuer war im Vergleich zum Verdienst eines Arbeiters an Land gering. Üblich waren nur zehn Monatsheuern, da die Winterzeit im Heimathafen nicht bezahlt wurde. Bis auf wenige Landgänge waren die Seeleute oft Monate auf See. Ihr Arbeitsalltag war geprägt von langen Fahrten, Durst und wenig Schlaf. Auch beim Löschen der Ladung musste die Mannschaft anpacken. Ein einfacher Matrose war wegen der schlechten Arbeitsbedingungen im Alter von 45 Jahren „verbraucht“.

Eine einheitliche Arbeitskleidung gab es auf Handelsschiffen bis zum 19. Jahrhundert nicht. Doch mit der Zeit waren die Seeleute an ihren Glocken- oder Düffelhosen mit weiten Hosenbeinen, an Halstüchern und breitkrepigen Hüten zu erkennen. Das charakteristische „Ölzeug“, aus mit Öl imprägnierten Leinstoffen hergestellt, sollte vor Wind und Nässe schützen.

Maden im Schiffszwieback

Bis ins 18. Jahrhundert starben die Seeleute häufig an Skorbut, da die einseitige Ernährung Vitaminmangel verursachte. Ganze Mannschaften konnte diese Krankheit dahinraffen. Aber auch im 19. Jahrhundert litten die Besatzungen noch unter schlechter Verpflegung an Bord: Das in Eichenfässern mitgeführte Wasser begann nach 14 Tagen zu faulen und das Essen für die Besatzung bestand hauptsächlich aus Pökelfleisch, Salzheringen, Hülsenfrüchten und Schiffszwieback – einem zweimal gebackenen harten Brot, in dem sich mit der Zeit Maden und Ungeziefer vermehrten.

Das Mannschaftslogis, das eher einem Holzverschlag glich, war so eng, dass die Seeleute mit angezogenen Beinen schlafen mussten. Ratten waren ihre ständigen Mitbewohner in diesen feuchten und unbeheizten Unterkünften. Zwischen Decke und Boden wurden Seile gespannt, an denen Bretter befestigt waren, die als Tisch (Back) dienten. Schon wegen dieser schlechten Behausungen und der unzureichenden Ernährung wurden viele Seeleute krank oder starben. Auch unbekannte Tropenkrankheiten dezimierten die ohnehin geschwächten Schiffsmannschaften.

Rettungsgürtel für alle

Die Arbeit der Seeleute war nicht nur schwer und mühsam, sondern obendrein gefährlich. Beim Auf- und Abtern der Takelage stürzten viele ab, denn sie mussten dort – 30 bis 40 Meter über Deck – bei jedem Wetter arbeiten. Zu den häufigsten Todesursachen gehörte jedoch das Ertrinken. Nicht nur weil die Matrosen nicht schwimmen konnten, sondern weil es schlicht nicht genügend Rettungsmittel gab.

Obwohl schon 1891 die Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft vorschrieben, Rettungsgürtel für alle Besatzungs-



Heizer mit Schaufel und Schüreisen auf der HERMERSBERG und Hochseefischer beim Einholen der Netze.



mitglieder bereitzustellen, stieg die Zahl der Ertrunkenen. Das lag vor allem an den kleinen Segelschiffen in der Handelsschifffahrt, die leicht kenterten. Ab 1914 verdrängten Dampf- und Motorschiffe die Segler. Damit sank die Zahl der tödlichen Unfälle. Auch die hygienischen Bedingungen an Bord und die Unterkünfte verbesserten sich. Andererseits kam es zu neuen Belastungen, denn die motorgetriebenen Frachtschiffe waren viel lauter als Segler. Lärm- und Vibrationsschutz wurde deshalb immer wichtiger. Heute ist der Komfort an Bord von Frachtschiffen so hoch, dass sich auch zahlende Passagiere einschiffen – aber der Begriff „Hotel zur Schraube“ lebt weiter.

„Lerne leiden ohne zu klagen“

Eine Besonderheit in der Sparte Seeschifffahrt bildet die Hochseefischerei: Die Fanggebiete liegen meist vor Island, Norwegen oder Grönland. Das bedeutet für die Mannschaft extreme Wetterbedingungen mit Nebel, Kälte, Packeis, Arbeit bei starkem Seegang, dabei wenig Schlaf und wenig Abwechslung. In den Winterstürmen 1902/1903 sanken sieben Fischdampfer und mehrere Heringslogger. Als Reaktion auf die Unglücksreihe wurden Untersuchungen zur Stabilität durchgeführt – heute sind bestimmte Stabilitätswerte Voraussetzung für die Zulassung von Fischereifahrzeugen.

Fortschritt an Bord

Oft waren es Schiffskatastrophen, die den Anlass zur Verbesserung der Sicherheit an Bord gaben. Hier ein paar Beispiele: Nachdem 1895 beim Untergang des Bremer Schnelldampfers ELBE 336 Personen ertrunken waren, erarbeitete die See-BG mit dem Germanischen Lloyd die Schottenvorschriften. Bereits 1903 erließ die See-BG die ersten Freibordvorschriften, eine internationale Regelung kam erst 1930 zustande. Nach dem Untergang der MÜNCHEN 1978 wurde die Entwick-

lung der Freifall-Rettungsboote forciert. Unfallrisiken gibt es nach wie vor, zum Beispiel schwebende Lasten oder den ungesicherten Aufenthalt in absturzrelevanten Bereichen. Und selbst im hoch technisierten 21. Jahrhundert bleibt die Naturgewalt See für den Menschen eine ernst zu nehmende Gefahr: Unfälle bei Seegang führen oft zu schweren Verletzungen oder enden tödlich.

Dennoch: Die meisten Gefahren auf dem Arbeitsplatz Schiff sind heute gut kontrollierbar. Unfallsichere Maschinen und Arbeitseinrichtungen, ausreichender Brandschutz, der richtige Umgang mit Gefahrgütern, der Gebrauch von Schutzhelmen und Sicherheitsschuhen haben sich durchgesetzt. Jahr für Jahr entscheiden sich mehr junge Leute für einen der zahlreichen schönen und anspruchsvollen Berufe in der Seeschifffahrt.

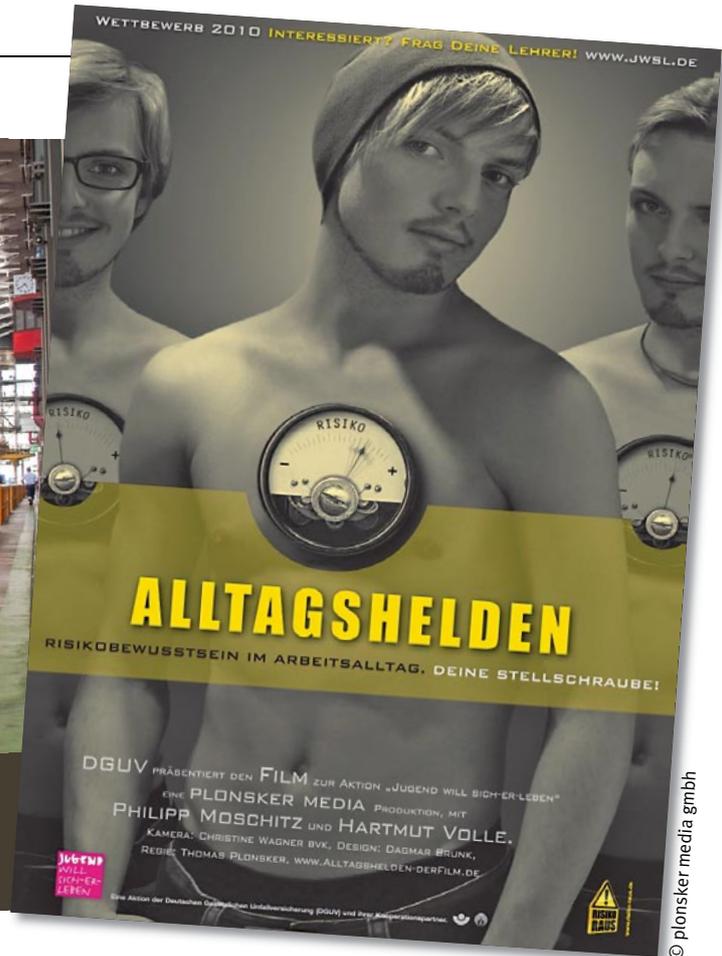
See-Sozialversicherung

Bereits im 14. Jahrhundert schlossen sich Seeleute zum Beispiel in Bruderschaften oder Schiffergilden zusammen, um sich im Notfall gegenseitig zu helfen. Für diejenigen, die wegen Krankheit, Invalidität oder Alter nicht mehr anheuern konnten, richteten Seeleute und Reeder verschiedene Unterstützungskassen ein. Mit dem See-Unfallversicherungsgesetz vom 13. Juli 1887 entstand zum ersten Mal ein einheitlicher und weitreichender Schutz gegen die Folgen von Arbeitsunfällen. 1907 und 1928 wurden die Kranken- und Rentenversicherung für Seeleute gegründet, 1974 die Seemannskasse für Überbrückungsgeld bis zur Altersrente. So waren mit Ausnahme der Arbeitslosenversicherung alle Sozialversicherungszweige unter dem Dach der See-BG versammelt, bis die See-Sozialversicherung, beginnend mit der Reform der Rentenversicherung 2005, in Fusionen mit der Knappschaft und der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen aufging.

Oliver Leibbrand, Geschichtswerk e.G.



Alltagshelden



© plonsker media gmbh

Drehort: Lufthansa, Flughafen Frankfurt. Thema: Risikobewusstsein von Jugendlichen. Idee: Drei junge Männer, drei Charaktere, eine Handlung. Ein Film für den Einsatz in Berufsschulen und Betrieben.

Es waren strenge Sicherheitsauflagen zu erfüllen, aber die Lufthansa Technik machte es möglich: Der diesjährige Film der Aktion „Jugend will sich-er-leben“ wurde auf dem Flughafen Frankfurt gedreht. Stets begleitet von Mitarbeitern des Sicherheitsdienstes entstand in dem Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr der Film „Alltagshelden“.

Der Film erzählt keine „atemberaubende“ Geschichte. Interessant wird die Filmstory dadurch, dass sie sich dreimal wiederholt. Der junge Hauptdarsteller schlüpft jedes Mal in die Rolle eines Auszubildenden. Die drei Auszubildenden mit Namen Michael, Micky und Mike haben völlig unterschiedliche Persönlichkeitsmerkmale. Und so steht dreimal morgens ein junger Mann auf, frühstückt, fährt in den Betrieb, arbeitet und geht irgendwann in den Feierabend. Der Zuschauer erlebt, wie die unterschiedlichen Persönlichkeitsmerkmale in identischen Situationen zu völlig unterschiedlichen Ergebnissen führen können:

Michael ist der „Musterazubi“, während Micky nur an Fußball und seinen Lieblingsverein zu denken scheint. Mike wiederum wird vorgeworfen ein „Egozocker“ zu sein, weil er scheinbar rücksichtslos durchs Leben geht.

Konzept für Schule und Betrieb

Der Film ist für Berufsschulen und junge Menschen im Betrieb konzipiert. Für den Einsatz im Betrieb wurde ein Unterweisungskonzept erarbeitet, das Vorschläge für den betriebsbezogenen Dialog mit den Auszubildenden enthält. Die Themenschwerpunkte sind innerbetrieblicher Transport, der Weg zur Arbeit und rücksichtsvolles Verhalten. Sie haben das Ziel, die Risikokompetenz der jungen Berufseinsteiger zu verbessern.

Die DVD wird zusammen mit Plakaten, Unterrichtskonzepten und Übersichtsblättern in einem Medienpaket zur Verfügung gestellt. Für die Schüler/innen gibt es außerdem ein Infoblatt mit Teilnahmekarte für

einen Wettbewerb, der von den Landesverbänden der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen ausgeschrieben ist.

Aktion Jugend will sich-er-leben

Gerade für junge Menschen und Berufseinsteiger sind Infos über die möglichen Gefahren bei der Arbeit und darüber, wie man sich gegen sie schützen kann, besonders wichtig. Dazu ein Beispiel: Von jährlich etwa 150.000 gemeldeten Unfällen mit Handmaschinen betreffen über 40 Prozent Jugendliche im Alter bis 25 Jahre.

Mit der Aktion „Jugend will sich-er-leben“ versuchen die Berufsgenossenschaften deshalb, über die Berufsschulen, aber auch über die Betriebe junge Menschen mit dem Thema Arbeitssicherheit zu erreichen. Die Themen werden jährlich in Zusammenarbeit mit Gewerkschaften und Arbeitgeberverbänden, den Sozial- und Kultusministerien der Länder sowie Sicherheitsingenieuren und Betriebsärzten erarbeitet.

„Fünf Fragen an

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

Na klar, zu meinem IVECO Stralis. Diese Sattelzugmaschine habe ich mir 2005 gekauft – der erste Lkw nach der Firmengründung.

Welche technische Erfindung im Transportbereich bewundern Sie?

Ganz allgemein die Elektronik, die das Fahren leichter und sicherer macht, vor allem ESP und ACC (Fahrerassistenzsysteme zur Regulierung der Stabilität und Geschwindigkeit, Anm. der Redaktion), diese beiden habe ich selbst im Fahrzeug.

Hat ein Unglücksfall Sie besonders erschüttert?

Ja, mein eigener (zeigt auf eine Narbe am Auge). Da bin ich zum ersten Mal auf dem dreijährigen Joe in der Gruppe ausgeritten. Auf dem Nachhauseweg ist das Pferd durchgegangen, ab ins Unterholz, und ich bin schwer gestürzt. Joe blieb ganz ruhig neben mir stehen und leckte mir das Blut vom Gesicht ...

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

Eigentlich überhaupt nicht: Ich rauche zu viel, esse zu unregelmäßig



Gerd Hofmann, Geschäftsführer, Lkw-Fahrer und Besucher der IAA

Gerd Hofmann (52) fährt seinen Sattelzug am liebsten selbst. Zur IAA in Hannover ist er zusammen mit seiner Frau aus Nürnberg angereist. Vom Stand der BG Verkehr wusste er aus dem Internet. Auf der Messe holte er sich gezielt Informationsmaterial.

und war seit 15 Jahren nicht beim Arzt. Aber ich gehe alle vier Monate zum Blutspenden, falls etwas nicht in Ordnung wäre, käme es dort gleich raus.

Und Ihre Meinung zur BG Verkehr?

Tja, ich sehe manchmal den Sinn für die Höhe der Beiträge nicht. Besonders stört mich, dass es teuer wird, wenn wir einen Unfall melden. Ob die Selbstverwaltung da immer unsere Interessen richtig vertritt? Aber es ist natürlich gut, dass wir nicht zahlen müssen, wenn einer unserer Leute verunglückt.

GESUND UNTERWEGS

Versichert auf der Weihnachtsfeier

Weihnachten und der Jahreswechsel sind in vielen Betrieben ein willkommener Anlass zum Feiern. Was aber, wenn dabei ein Unfall passiert? Auch dann stehen Betriebsangehörige unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Dafür gibt es jedoch einige Voraussetzungen zu beachten: So muss der Arbeitgeber oder die Unternehmensleitung die Feier veranstalten, fördern oder zumindest ausdrücklich billigen und der Unternehmer oder sein Beauftragter muss die Feier selbst besuchen. Auch muss die Veranstaltung allen Mitarbeitern offen stehen und

von mindestens 20 Prozent der Belegschaft besucht werden. Versichert ist bei der Weihnachtsfeier auch der Hin- und Rückweg der

Teilnehmer. Dabei gelten die gleichen Voraussetzungen, die auch für die Wege von und zur Arbeit gelten. Das heißt, Unfälle durch starken Alkoholgenuss oder die Unterbrechung des Heimwegs aus privaten Gründen sind vom Versicherungsschutz ausgenommen. Nicht versichert sind mitfeiernde Familienangehörige, ehemalige Betriebsangehörige oder Gäste. Auch private Feiern, zum Beispiel anlässlich eines Geburtstages oder der Beförderung eines Mitarbeiters, stehen nicht unter Versicherungsschutz – selbst dann nicht, wenn eine derartige Feier im Betrieb stattfindet.



AUS UNFALLMELDUNGEN DER BG VERKEHR

Geschnitten

Beim Verladen von Sperrmüll hat sich der Müllwerker an einem Fensterglas in den linken Mittelfinger geschnitten und dabei eine Sehne durchtrennt.

Gestolpert

Ein Schiffsmechaniker machte im Maschinenraum ein paar Schritte rückwärts. Dabei stolperte er und versuchte, den Fall mit der rechten Hand abzufangen. Der Mann brach sich das rechte Handgelenk und verletzte sich an Schulter und Arm.

Gefallen

Der Fahrer ist von der Lkw-Ladefläche gefallen, als er die Plane zumachen wollte. Er hat sich bei dem Sturz einen Speichenköpfchenbruch zugezogen.

Gequetscht

Beim Containerentladen und -setzen ist der Kraftfahrer mit der Hand zwischen den stehenden und den zu ladenden Container gekommen und hat sich am rechten Daumen Quetschungen und den Bruch des letzten Fingergliedes zugezogen.

Verbrannt

Beim Beladen eines Lkw kochte das Kühlswassersystem des Staplers. Beim Versuch, das Kühlswassersystem zu entlüften, erlitt der Staplerfahrer Verbrennungen an der linken Hand und am linken Unterarm.

Gestürzt

Bei der Kontrolle des Laufbandes rutschte die Sortiererin von der Leiter ab und stürzte von der fünften Stufe auf den Boden. Sie zog sich dabei eine Schulterprellung und eine Kopfplatzwunde zu.

DIE ZAHL

36

tödliche Arbeits- und Wegeunfälle verzeichnete die BG Verkehr im 1. Halbjahr 2010. Das ist ein Rückgang im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum des Vorjahres um 27 Prozent!

BUCHTIPP

Busreisen machen glücklich



© Sascha Böhme

Wer meint, ein Beinbruch hätte ausschließlich negative Folgen, hat noch nichts von Jens Bergmann gehört. Der Reisebusfahrer aus Löhne brach sich im Sommer letzten Jahres ein Bein. „Bus fahren konnte ich ja nicht, da habe ich mit meinem Buch begonnen“ schildert er seine nicht alltägliche Beschäftigung während der Zwangspause. Bergmann hat über das geschrieben, was er besonders gern macht – mit dem Bus unterwegs sein. Auf sehr humorvolle Art schildert er seine Reiseerlebnisse mit Kegelclubs, Tanzgruppen und Stammgästen. Das Buch „Busreisen machen glücklich“ ist im Verlag epubli GmbH erschienen und kostet 23,90 Euro (ISBN 978-3-86931-551-5).

MITMACHEN UND GEWINNEN

sibir.-mongol. Grenzgebirge	ausgesucht, exquisit	Nachtlager	einen Anstoß geben	Gewässer	Abk.: Abgasuntersuchung	Umriss, Kontur	Abk.: Tag	Fußstoß
Zeitspanne				7				
ital.: drei		9	bußfertig					Kunstsammlung
Eibisch					Kolbenschubstange		Abk.: Gran Turismo	8
			flattern, fliegen (Fahne)	See- räuber				
Verbindungsbolzen	Gegenteil von dort	Stange zur Kraftübertragung	1			Frage- wort		Ozean
zaubern				amerik. Polizist (ugs.)		Frage- wort (3. Fall)	5	
ugs.: zeitgemäß	4	an- wesend		indian. Pfeil- gift				3
innerer Körperteil	Autor von „Robinson Crusoe“ † 1731				6	zu keiner Zeit		
		2		Beruf im Bauwesen				

1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---

Die Buchstaben von 1 bis 9 ergeben die Lösung.

Das Lösungswort senden Sie bitte an folgende Anschrift:

BG Verkehr
Redaktion SicherheitsProfi
22757 Hamburg

Einsendeschluss:
17.12.2010

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 5/2010

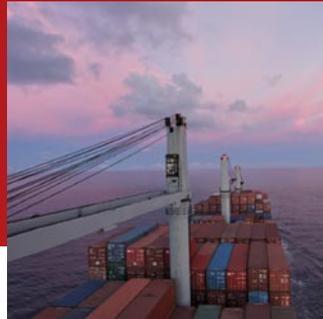
- 1. Preis **50 Euro**
- A. Heeren, Hinte
- 2. bis 5. Preis je 25 Euro
- H. W. Wolfram, München
- H. Zuber, Neckarsulm
- A. Zachmann, Hamburg
- M. v. Bojanic, München

Ihr nächster SicherheitsProfi: 17.12.2010

REPORTAGE

6.536 Meilen durch die Südsee

SERIE: 125 JAHRE UNFALLVERSICHERUNG
Leben in Sicherheit



Faxbestellung 040 3980-1040

Mit diesem Fax bestellen wir

kostenlose Sonderdrucke des SicherheitsProfi 7/2010

Unterweisungskarten zum sicheren Fahren und Transportieren

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

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Nr. 6: Kuppeln von Gelenkdeichselanhängern | <input type="checkbox"/> Nr. 12: Der Kurzcheck vor der Abfahrt |
| <input type="checkbox"/> Nr. 10: Rückwärtsfahren und Einweisen | <input type="checkbox"/> Nr. 13: Fahrzeug sicher abstellen |
| <input type="checkbox"/> Nr. 11: Richtig sitzen | |

 Firmenname

 zu Händen

 Straße

 Postfach

 Ort

 Datum

 Unterschrift

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

24. Gefahrtarif

für den Zuständigkeitsbereich der ehemaligen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen gültig für die Berechnung der Beiträge ab 01.01.2011

Teil I Vorbemerkungen

Der 24. Gefahrtarif ist als autonomes Recht von der Vertreterversammlung der BG Verkehr aufgestellt und beschlossen und vom Bundesversicherungsamt genehmigt worden (§§ 157, 158 SGB VII).

Der 24. Gefahrtarif der BG Verkehr enthält Gefahrengemeinschaften, die in Gefahrtarifstellen zusammengefasst sind. Er ist wesentliche Grundlage für die Beitragsberechnung.

Die Gefahrklassen des 24. Gefahrtarifs wurden aus dem Verhältnis der Entschädigungsleistungen zu den Arbeitsentgelten und Versicherungssummen berechnet. Dabei wurden die entsprechenden Daten aus den Jahren 2003 - 2008 zu Grunde gelegt.

Teil II Sonstige Bestimmungen

1. Die Veranlagung eines Unternehmens wird durch seine Zugehörigkeit zu einem Gewerbszweig und dessen Zugehörigkeit zu einer Gefahrtarifstelle bestimmt. Die Zugehörigkeit zu einem Gewerbszweig richtet sich nach der Art der Betriebseinrichtung und der Art der verrichteten Tätigkeiten.

2. Für Unternehmen, deren Gewerbszweige im Teil III des Gefahrtarifs nicht aufgeführt sind, setzt die Berufsgenossenschaft die Gefahrklassen bis zum Ablauf der Gefahrtarifperiode fest.

3. Das Hauptunternehmen bildet den Schwerpunkt des Unternehmens. Nebenunternehmen verfolgen überwiegend eigene wirtschaftliche Zwecke. Besteht ein Gesamtunternehmen aus Haupt- und Nebenunternehmen, die verschiedenen im Teil III genannten Gefahrtarifstellen angehören, oder deren Gefahrklasse die Berufsgenossenschaft nach Nr. 2 oder 5 festsetzt, wird jeder Betriebsteil gesondert veranlagt, wenn ein besonderer Arbeitnehmerstamm, der nicht wechselseitig eingesetzt wird, für ihn tätig ist. Fehlt diese Voraussetzung, kann die Berufsgenossenschaft für die einzelnen Gewerbszweige oder das Gesamtunternehmen die Gefahrklassen festsetzen.

4. Hilfsunternehmen und -tätigkeiten, Vorbereitungs- und Fertigstellungsarbeiten werden dem Betriebsteil zugerechnet, dem sie dienen. Dienen sie mehreren Betriebsteilen, werden sie dem Hauptunternehmen zugerechnet.

5. Für fremdartige Nebenunternehmen setzt die Berufsgenossenschaft die Gefahrklassen nach Maßgabe der Beitragshöhe der Berufsgenossenschaften fest, denen die Betriebsteile als Hauptunternehmen angehören würden (Fach-Berufsgenossenschaften). Für die Errechnung der festzusetzenden Gefahrklassen sind die Gefahrklassen und Beitragsfüße der Fach-Berufsgenossenschaften für das Jahr 2009 maßgebend.

Teil III Zuteilung der Unternehmen zu den Gefahrklassen

Gefahrtarifstelle	Gewerbszweige	Gefahrklasse
550	Güterverkehr (Transport von Gütern aller Art mit Kfz und Anhängern) Kraftwagenspedition (Versendung von Gütern für Rechnung eines anderen im eigenen Namen) Abschleppdienst (Bergung und Abschleppen von Kfz aller Art mit Spezialfahrzeugen) Autokranunternehmen (Transporte und Arbeiten aller Art mit Auto- und Mobilkranen und Hubsteigern) Kfz-Überführung (Überführung von Kfz aller Art auf eigener Achse einschl. Transfermanagement)	10,29
515	Postdienste, Transportlogistik (Mobile und stationäre Post- und Briefdienste, Fahrradkuriere; Transportlogistik ohne Fahrtätigkeit)	1,64
570	Möbelspedition einschl. Logistik (Versendung von Umzügen, Handelsmöbeln, medizintechn. Geräten, EDV-Anlagen, Kunstgegenständen, Messe-/Ausstellungsgut in Spezialfahrzeugen einschl. Lagerung und für die funktionsfähige Übergabe erforderliche Dienstleistungen)	5,51
551	Entsorgungswirtschaft (Einsammlung und Transport von Abfällen mit Umleerbehältern, Wechselbehältern und anderen Transportbehältnissen sowie von flüssigen und/oder gefährlichen Abfällen mit Spezialfahrzeugen oder Spezialbehältern, Kanalreinigung und -dienstleistung, Straßenreinigung einschl. Winterdienst, Abfallbehandlung/-vermarktung, Industriereinigung, Abwasserreinigung)	5,98

Teil III Zuteilung der Unternehmen zu den Gefahrklassen

Gefahrtarifstelle	Gewerbszweige	Gefahrklasse
520	Omnibusunternehmen (Personenbeförderung aller Art mit Omnibussen mit mehr als 9 Sitzplätzen, Kleinwegebahnen) Schüler-/Behindertenbeförderung (von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes befreite Beförderung von Schülern und Behinderten mit Pkw und Kleinbussen bis 9 Sitzplätze und Behinderten-transportkraftwagen) Krankentransport / Rettungsdienst (Krankentransport nach den Vorschriften des jeweiligen Rettungsdienstgesetzes mit Krankenkraftwagen, Rettungsdienst, Spenderorgan-Transporte) Geld- und Werttransport (Beförderung von Geld und Wertgegenständen mit gepanzerten Geldtransportfahrzeugen) Fahrschule (praktische und theoretische Ausbildung und Nachschulung von Kraftfahrern, Fahrsicherheitstraining, Verkehrsübungsplätze u. ä. Einrichtungen) Autovermietung (Vermietung von Kfz aller Art an Selbstfahrer) Autohof (Station des Straßengüterverkehrs mit Serviceeinrichtungen für Fahrer und Fahrzeuge) Autowäsche/-pflege (Autowaschanlagen, Waschen und Pflegen von Kfz aller Art) Garage, Parkhaus (gewerbsmäßige Unterbringung von Kfz in Garagen und Parkhäusern und auf Parkplätzen) Bootshaus, Bootsvermietung (gewerbsmäßige Unterbringung von Booten in Bootshäusern, Vermietung unbemannter Ruder-, Paddel-, Segel-, Tret- und Motorboote) Bestattungsunternehmen (Ausführung von Bestattungen und Überführungen) Private Kfz-Haltung (Halten von Kfz für aussch. private Zwecke)	3,30
530	Taxenunternehmen (Personenbeförderung mit Pkw im Rahmen der erteilten Taxi-Genehmigung) Mietwagenunternehmen (Personenbeförderung mit Pkw im Rahmen der erteilten Mietwagen-Genehmigung, Liegemietwagen, genehmigungsfreie Personenbeförderung, Schwertransportbegleitung, Autolotse, Chauffeur- und Limousinendienst)	6,60
700	Reittier-, Gespann-, Stallhaltung (Verleih von Reittieren, Reitschule, Kutschfahrten, gewerbsmäßige Unterbringung von Reittieren einschl. Fütterung und Pflege) Private Reittierhaltung (Halten von Reittieren für aussch. private Zwecke)	24,26
740	Luftfahrtunternehmen (Luftfahrtunternehmen aller Art, Linien-, Charter- und Bedarfsluftverkehr, Schädlingsbekämpfung, Landvermessung, Luftbildflüge, Vermietung von Luftfahrzeugen, private Luftfahrzeughaltung) Fliegerschule (praktische und theoretische Ausbildung von Flugschülern in Fliegerschulen, Segel- und Drachenfliegerschulen usw.) Flughafen, Flugplatz (Betrieb und Unterhaltung von Flughäfen und Flugplätzen) Bodendienste für Luftfahrtunternehmen (Bodendienste einschl. Versorgung und Reinigung, Wartung und Reparatur - Werften -, Abfertigungsdienst und Kundenbetreuung auf dem Flughafen und in Stadtbüros usw.)	1,11
800	Fähren (Beförderung von Personen und Fahrzeugen im Pendel- und Linienverkehr auf festgelegten Routen) Bordwirtschaften, Wassersportschulen (Bewirtung von Gästen an Bord von Fähren und Personenschiffen, praktische und theoretische Ausbildung von Wassersportschülern)	5,32
820	Personenschiffahrt (Beförderung von Personen an Bord von Fahrgastschiffen, Kabinenschiffen, Hotelschiffen und sonstigen Wasserfahrzeugen, die zur Personenbeförderung zugelassen sind, soweit es sich nicht um Fähren handelt, Überführung von Personenschiffen) Schiffsbefestigung (Schiffsbefestigung durch Festmacherbetriebe)	11,56
830	Güterschiffahrt (Betrieb und Unterhaltung von Güterschiffen, Tankschiffen, Motor- und Dampfschleppern, Schubverbänden, Last- und Schleppbarkassen, Proviantbooten sowie Ewerführerei, Abfallentsorgung mit Binnenschiffen, Überführung von Güterschiffen, Baggerei mit Saug-, Eimerketten- und Greifbaggern und Spülern zur Erhaltung der Schiffbarkeit der Schifffahrtswege) Taucher- und Bergungsunternehmen, Schiffsleichterungen, Flusskabelverlegung, Schiffs- und Schiffstankreinigung (Tauch- und Bergungsarbeiten, Verlegung von Flusskabeln, Reinigungsarbeiten an Schiffen und in Schiffstankräumen)	21,92

Teil IV Zuordnung der Entgelte zu den Gefahrtarifstellen und Gefahrklassen

Ist ein Unternehmen zu mehreren Gefahrklassen veranlagt, sind die Arbeitsentgelte wie folgt zuzuordnen:

- Das Arbeitsentgelt der einzelnen Versicherten ist jeweils unter der Gefahrklasse der Gefahrtarifstelle nachzuweisen, in der die Versicherten tätig sind.
- Wird ein Versicherter in mehreren Gefahrtarifstellen tätig, ist das Arbeitsentgelt entsprechend dem Anteil am Gesamtarbeitsaufwand auf die einzelnen Gefahrtarifstellen aufzuteilen.

Beschlossen von der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft in ihrer Sitzung am 12. Mai 2010 in Rostock-Warnemünde
gez. Frey (Vorsitzender der Vertreterversammlung)

Genehmigung

Der vorstehende, von der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft am 12. Mai 2010 für den bisherigen Zuständigkeitsbereich der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen beschlossene Gefahrtarif zur Berechnung der Beiträge ab 1. Januar 2011 wird gemäß §§ 118 Abs. 1 Satz 4, 158 Abs. 1 Sozialgesetzbuch (SGB) VII genehmigt.

Bonn, den 29. Juli 2010
Bundesversicherungsamt
III 1 - 69330.50 - 1380/2010
Im Auftrag
gez. Meurer



MEIN KOPF IST SCHON IM BÜRO



Achten Sie auf andere!

An unübersichtlichen Stellen kann es für Sie gefährlich werden, wenn andere Verkehrsteilnehmer nicht aufpassen oder unter Zeitdruck stehen. Rechnen Sie immer mit dem Fehlverhalten anderer.
www.risiko-raus.de