

SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

8 | 2010

DAS THEMA

Die Versicherung für Unternehmer

Seite 8

PRÄVENTION

Mit Bodenhaftung durch Eis und Schnee

Seite 14



6.536 MEILEN SÜDSEE

Von Ostasien nach Neuseeland

Seite 10





„Unsere Selbstverwaltung stimmte mit einem klaren Ja für die Unternehmerversicherung.“

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der
BG Verkehr

Eine bemerkenswerte Entscheidung

Im letzten SicherheitsProfi hatten wir Ihnen den überarbeiteten und vereinfachten 24. Gefahrtarif vorgestellt. In dieser Ausgabe informieren wir Sie nun auf den Seiten 8 und 9 über Änderungen, die durch den neuen Gefahrtarif bei der Berechnung der Unternehmerversicherung notwendig wurden. Wir hoffen, die neue Regelung erweist sich wie geplant als beitragsgerecht und unkompliziert. Unser Ziel war es, Beitragsstabilität für die Unternehmerversi-

cherung zu erreichen. Dem Vorschlag, dies unter bestimmten Bedingungen durch einen Nachlass im Beitragsausgleichsverfahren von 25 Prozent zu erreichen, stimmte unsere Aufsichtsbehörde – das Bundesversicherungsamt – zu. Weitaus wichtiger war für uns jedoch das einstimmige Votum der Vertreterversammlung für die Unternehmerversicherung. Die Mitglieder unserer Selbstverwaltung machten während der Sitzung deutlich, dass sie großen Wert auf die anerkannt gute Absicherung für Unternehmer legen. Für sie wäre sonst nach einem schweren Unfall ein Leben mit Behinderungen nur unter deutlich erschwerten finanziellen, beruflichen und sozialen Bedingungen möglich. Auch die dreijährige „Anwartschaft“ auf den Nachlass für Neumitglieder fand breite Zustimmung. Mit dieser Regelung wird der Prävention Priorität eingeräumt und gleichzeitig der hohen Fluktuationsrate in unserer BG Rechnung getragen.

Kommen Sie gut durch den Winter!

Ich möchte Sie aber nicht nur auf die neuen Satzungsbestimmungen hinweisen. Schenken Sie angesichts des frühen Winterbeginns auch den Seiten 14 bis 17 etwas mehr Aufmerksamkeit. Nachdem wir in den vergangenen Ausgaben mehrfach darüber berichteten, dass der strenge Winter im ersten Quartal 2010 die Zahl der Unfälle nach oben getrieben hat, können Sie dort nachlesen, welche Folgen einige dieser Unfälle hatten. Meine Bitte an Sie: Fahren Sie vorsichtig.

Ich wünsche Ihnen und Ihrer Familie ein friedliches Weihnachtsfest und ein erfolgreiches und vor allem unfallfreies neues Jahr.

IMPRESSUM

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

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka,
Hauptgeschäftsführerin

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Renate Bantz, Ute Krohne,
Dorothee Pehlke

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

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



SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

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

Dienststelle Schiffssicherheit
Reimerstwierte 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

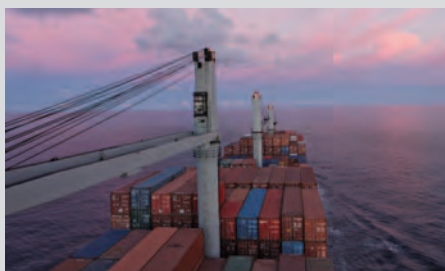
SCHUTZ UND FÜRSORGE

Die Unfallversicherung feiert 2010 ihr 125jähriges Bestehen. Anfang des Jahres hatten wir uns gefragt, wie wohl die Arbeit und die Unfallverhütung früher ausgesehen haben mag. Auf die Suche nach Antworten ging der Historiker Oliver Leibbrand. Er hat interessante Dinge entdeckt und wir schließen unsere kleine Serie mit einem Bericht über die Leistungen der Unfallversicherung. Ein Fahrzeug suchen Sie übrigens vergeblich in unserem Rückblick. Zum Bedauern von Oliver Leibbrand ist es ist genau das, mit dem er sich besonders gut auskennt – das Fahrrad.
Seite 28



GUT VERSICHERT

Seite 8



6.536 MEILEN SÜDSEE

Seite 10



UNFÄLLE IM WINTER

Seite 14

KURZMELDUNGEN

Informationen für unsere Leser

DAS THEMA

Unternehmer gut versichert

Die Unternehmerpflichtversicherung im Überblick

REPORTAGE

6.536 Seemeilen Südsee

Eine Reise von Ostasien nach Neuseeland

GESUND UND SICHER

Aufs Glatteis gefallen

Mit Bodenhaftung

Winterreifen, Schneeketten & Co

Fahrer und Fahrzeug im Blick

Moderne Telematik-Systeme im Lkw

Ortstermin: ASD bei Möbelspedition

Was leistet der ASD der BG Verkehr?

SEE UND SICHERHEIT

Die neue UVV See

FAHRENSMANN

Änderungen bei Gefahrgutvorschriften

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

4	Votum für die Unternehmensversicherung	26
	Sozialwahlen 2011	26
8	Besser geht's nicht	27

SERIE: 125 JAHRE UNFALLVERSICHERUNG

	Schutz und Fürsorge	28
--	---------------------	----

10 VERMISCHTES

	Fünf Fragen, Gesund unterwegs	21
--	-------------------------------	----

14 RUBRIKEN

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

20 BEKANNTMACHUNGEN

	Unfallverhütungsvorschrift für Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit (DGUV Vorschrift 2)	32
22	Aktualisierung der Unfallverhütungsvorschriften für Unternehmen der Seefahrt (UVV See)	36
24	1. Nachtrag der Satzung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft	37

PERSONALIA

Landesverband Nordwest

Sabine Kudzielka zur Direktorin berufen

Am 9. November 2010 wurde Sabine Kudzielka, Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr, zur Direktorin des Landesverbandes Nordwest der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung berufen. Der Verband koordiniert in den Ländern Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein und Sachsen-Anhalt die Präventionsarbeit zwischen Landesbehörden und Unfallversicherungsträgern und nimmt Aufgaben der Rehabilitation wahr. Die Leitung der Prävention übernimmt Dr. Jörg Hedtmann von der BG Verkehr.

Die Landesverbände organisieren unter anderem einen Besuchsdienst in Krankenhäusern und Rehabilitationskliniken. Er wird von Reha-Beratern wahrgenommen, um frühzeitig Kontakt mit den Versicherern aufzunehmen. Motivierte Bewerber, die nach einem Arbeitsunfall oder einer Berufskrankheit in ihrer Erwerbsfähigkeit gemindert sind, versucht die Arbeitsvermittlung der Landesverbände dguv job zu vermitteln. Über das Internet werden außerdem Datenbanken zur Suche nach D-Ärzten und Gutachtern für Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten zur Verfügung gestellt.

+ www.dguv.de/landesverbaende

Fachausschuss Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann übernimmt Leitung

Neuer Leiter des Fachausschusses Verkehr der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung ist Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr. Der Ausschuss ist zuständig für die Sachgebiete Fahrzeuge, Luftfahrt, Binnenschifffahrt, Wasserfahrzeuge, Hafenanlagen und Mobile Abfallpressen. Eine akkreditierte Prüf- und Zertifizierungsstelle ist angeschlossen. In dem Ausschuss arbeiten Experten aus unterschiedlichen Einrichtungen im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz zusammen. Aufgaben sind Regelsetzung, Auslegung von berufsgenossenschaftlichen Vorschriften und Regeln, Beratung, Forschung, Unfallanalysen und Entwicklung von Prüf- und Nachweisverfahren.

+ www.bg-verkehr.de/arbeitsicherheit-und-gesundheitsschutz/fav-pruefstelle



Viele Besucher, viele Fragen: Auf der IAA war der Messestand der BG Verkehr gut besucht.

Großes Interesse an Sicherheitsthemen

Messebesucher bestätigen Präventionsarbeit der BG Verkehr

Viele Fachgespräche, zahlreiche Nachfragen und positive Rückmeldungen – diesen Eindruck gewann das Standpersonal der BG Verkehr auf der IAA 2010. In diesem Jahr wollten die Messeverantwortlichen es jedoch genauer wissen. Mit Hilfe eines Fragebogens wurden Besucher nach ihrer Meinung und Einschätzung zum Messeauftritt der BG Verkehr befragt.

Mit der Themenauswahl lag die BG Verkehr offensichtlich genau richtig. 87 Prozent der Besucher hatten sich bereits vorher

mit Be- und Entladen sowie Ladungssicherung beschäftigt und suchten nun den Messestand auf, um weitere Informationen einzuholen. Ähnlich gute Werte erreichten die Themen „Abstand halten“ (80 Prozent) und „Ablenkung vermeiden“ (75 Prozent).

Sehr gut bewertet wurden auch die Informationsbroschüren der BG Verkehr. 96 Prozent der Befragten bestätigen einen hohen Informationsgehalt und 86 Prozent sind überzeugt, das Material im betrieblichen Alltag nutzen zu können. Stark nachgefragt waren vor allem Unterweisungskarten und Betriebsanweisungen. Fazit: Die Präventionsarbeit der BG Verkehr ist auf dem richtigen Weg.

Familienbewusste Arbeitszeiten

Eine neue Initiative des Bundesfamilienministeriums und des Deutschen Industrie- und Handelskammertages will zu flexiblen

und damit familienfreundlicheren Arbeitszeitmodellen anregen.

Nach Auskunft der Initiatoren wünschen sich 96 Prozent der Eltern mehr Flexibilität in der Arbeitszeit. Für 90 Prozent der Eltern sei Familienfreundlichkeit bei der Wahl des Arbeitgebers mindestens genauso wichtig wie das Gehalt.

Für die Initiative wurde ein gemeinsamer Leitfadent entwickelt und eine Website mit Hinweisen für Betriebe eingerichtet. Dort ist auch eine Datenbank mit über 100 erfolgreichen Modellen aus der betrieblichen Praxis eingestellt.



© Theo Heimann / ddp

+ www.erfolgsmfaktor-familie.de

DGUV Vorschrift 2 tritt in Kraft

Für Arbeitgeber mit mehr als zehn Beschäftigten gelten ab 1. Januar 2011 neue Vorgaben zur betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung. Bisher gab es feste Einsatzzeiten für den Betriebsarzt und die Fachkraft für Arbeitssicherheit, die sich nach Art und Größe des Unternehmens richteten.

Zukünftig besteht der Gesamtumfang der betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung aus zwei Teilen: erstens der Grundbetreuung, für die weiterhin Einsatzzeiten vorgegeben werden, die der Unternehmer entsprechend den betrieblichen Erfordernissen auf den Betriebsarzt und die Fachkraft für Arbeitssicherheit aufteilt; und zweitens dem betriebspezifischen Betreuungsanteil, der vom Betrieb selbst zu ermitteln ist.

Im Mittelpunkt der Neuregelung stehen daher Leistungskataloge, aus denen der Unternehmer den Zeitaufwand für Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit ableiten kann. Ergebnis: Die Maßnahmen zum Arbeitsschutz werden in Zukunft aus den vor Ort vorliegenden Gefährdungen und Bedürfnissen abgeleitet. Grundlage dafür ist die Gefährdungsbeurteilung. Unter-



nehmer, Betriebsarzt, Fachkraft für Arbeitssicherheit und der Betriebsrat legen gemeinsam für ihr Unternehmen fest, was in Sachen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz geschehen soll und welcher Zeitaufwand dafür erforderlich ist.

Die neue Vorschrift in der für die BG Verkehr gültigen Fassung veröffentlichen wir in diesem SicherheitsProfi ab Seite 32 – mit den dazugehörigen praxisbezogenen Anhängen finden Sie sie auch im Internet.

+ www.bg-verkehr.de/bg-verkehr/bekanntmachungen

Frist für den Lohnnachweis 2010

Anfang Dezember hat die BG Verkehr Entgeltnachweisformulare an die Mitgliedsunternehmen im Zuständigkeitsbereich der früheren Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen verschickt. Mit den Vordrucken werden die von den Unternehmen gezahlten Bruttoentgelte abgefragt. Sie bilden die Grundlage für die Berech-

nung des Beitrages für die Arbeitnehmerversicherung. Die Entgeltmeldungen der Unternehmen müssen bis zum 11. Februar 2011 bei der BG Verkehr eingehen. Die Rückmeldungen können nicht nur per Post, sondern auch schnell und einfach über das Service-Portal *BGdirekt* im Internet eingereicht werden.

Innovationen für Postdienste

Ganz im Zeichen der Zukunft stand das 6. Strategieforum Brief des BdKEP am 8. November in Berlin. Die Redner gingen besonders auf Fragen zu den Auswirkungen digitaler Dienstleistungen wie Hybrid-Post und De-Mail auf den Briefmarkt ein. Qualitätssicherung, Anforderungen an öffentliche Aus-

schreibungen und Innovationen waren weitere Themen. Die begleitende Ausstellung nutzen viele Teilnehmer für Fachgespräche und zum Einholen von Informationen. So auch am Stand der BG Verkehr mit seinem Dienstleistungsangebot für Arbeits- und Gesundheitsschutz im Brief- und Postdienst.

TICKER

Ausschreibung 2011 Deutscher Arbeitsschutzpreis

Bis zum 28. Februar 2011 können sich Unternehmen und Institutionen unabhängig von Größe und Branche ebenso wie Einzelpersonen um den Deutschen Arbeitsschutzpreis 2011 bewerben. Prämiert werden Produkte und Arbeitsschutzmaßnahmen, die auf vorbildliche Weise die Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz fördern. Die Bewertung und Auswahl der Beiträge erfolgt durch eine prominent besetzte Jury, die für die besten Konzepte Preisgelder von insgesamt 40.000 Euro vergibt. Die Bewerbungsunterlagen und weitere Informationen zum Wettbewerb „Aber sicher! Deutscher Arbeitsschutzpreis 2011“ finden Interessierte auf den Seiten der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie unter www.gda-portal.de/arbeitsschutzpreis

Unbeabsichtigtes Einschlafen Jeder 5. schläft am Steuer

Im Auftrag der Kfz-Direktversicherung DA Direkt wurden im Oktober in einer repräsentativen Stichprobe deutsche Pkw-Fahrer zum Phänomen „Sekundenschlaf“ befragt. Jeder fünfte gab dabei an, schon einmal kurz eingenickt zu sein. Nur durch ausreichenden Schlaf vor längeren Fahrten kann man den Sekundenschlaf vermeiden. Darauf achtet aber nur jeder zweite Autofahrer. 45 Prozent der Befragten setzen laut Umfrage auf Kaffee und andere koffeinhaltige Getränke. Auch Singen, laute Musik hören und bei offenem Fenster Fahren wurden als Methode zur Schlafverhinderung genannt.

ÖPNV

Die Zukunft gehört dem Bus

Die Mobilität in den Städten besteht zukünftig aus einem Mix unterschiedlicher Verkehrsträger. Dabei wird dem Bus eine zentrale Rolle zukommen. Das ist eine der Kernbotschaften vom Internationalen Mercedes-Benz ÖPNV-Symposium, das im November in Mannheim stattfand. Demnach nimmt die Bedeutung des Öffentlichen Personennahverkehrs weltweit zu. Bis 2025 werden sich, so die Vorhersagen des Weltverbandes des öffentlichen Verkehrs UITP, die Fahrgastzahlen verdoppeln.



© MAN

Zuschüsse für Fahrsicherheitstrainings

BG Verkehr stellt für 2011 eine Million Euro zur Verfügung

Seit mehr als zehn Jahren bezuschusst die BG Verkehr die Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings ihrer Versicherten. Die Rückmeldungen der Teilnehmer sind positiv: Fahrsicherheitstrainings verbessern die Sicherheit im Straßenverkehr. Das bestätigen Berufsanfänger ebenso wie Berufskraftfahrer mit langer Fahrpraxis. Deshalb gibt es auch 2011 Zuschüsse für Trainings mit Lkw, Bus, Pkw und Motorrad. Um möglichst vielen Betrieben einen Zuschuss

zur Verfügung stellen zu können, erhält jeder Mitgliedsbetrieb maximal 30 Zuschüsse. Für ein eintägiges Training im Bereich sonstige Lkw und Bus wird ein Zuschuss in Höhe von maximal 75 Euro, für das kombinierte Programm LkwPLUS und BusPLUS maximal 150 Euro gezahlt.

Trainings mit mautpflichtigen Fahrzeugen werden von der BG Verkehr nicht bezuschusst. Wer ein Training mit diesen Fahrzeugen plant, wird gebeten, Bundeszuschüsse direkt beim Bundesamt für Güterverkehr (www.bag.bund.de) zu beantragen. Informationen und Antragsvordrucke stehen

im Internet zur Verfügung. Anträge können ab sofort gestellt werden.

Planen Sie Ihre Termine bitte rechtzeitig und beachten Sie, dass es keinen Rechtsanspruch auf die Fördermittel gibt. Um die Qualität der Fahrtrainings zu sichern, werden ausschließlich Lizenznehmer des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und Veranstalter, die das Qualitätssiegel Verkehrssicherheit des DVR besitzen, für die Durchführung der Trainings akzeptiert. Geeignete Anbieter finden Sie auf der Homepage des DVR.

+ www.bg-verkehr.de/arbeits-sicherheit-und-gesundheitsschutz/aus-und-fortbildung
www.dvr.de/site/sht_anbieter.aspx

Gefahr erkannt?

DVR plädiert für neue Kategorie in der Unfallstatistik

Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten und verletzten Personen sinkt seit vielen Jahren. Diese Entwicklung trifft jedoch nicht für die Gruppe der Schwerstverletzten zu. Die Unfallforschung geht in aktuellen Untersuchungen von rund 7.000 schwerstverletzten Verkehrsunfallopfern pro Jahr in Deutschland aus. Genauere Zahlen gibt es aufgrund einer ungenauen Statistik jedoch nicht.

Die amtliche Unfallstatistik erfasst Unfallopfer bisher als „leicht verletzt“, „schwer verletzt“ und „getötet“. Als „schwer verletzt“ gelten alle Unfallopfer, die nach einem Verkehrsunfall für mindestens 24 Stunden stationär in eine Klinik aufgenommen werden. Das können lebensgefährlich verletzte Unfallopfer sein, aber auch Patienten, die nur zur Beobachtung in der Klinik verbleiben.



© Geoffrey May / ddp

Verkehrsunfälle mit lebensgefährlichen Verletzungen sind in der amtlichen Unfallstatistik bisher ungenau erfasst.

Für eine differenzierte Analyse des Unfallgeschehens ist nach Ansicht des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) das 24-Stunden-Kriterium zu grob. Er plädiert dafür, das Kriterium „lebensgefährlich verletzt“ in die Statistik aufzunehmen. Auf diese Weise sei eine differenziertere Betrachtung des tatsächlichen Unfallgeschehens und damit eine konsequente Unfallursachenforschung möglich.

Neues Portal zur Produktsicherheit

Wer sicher und gesund arbeiten und leben will, braucht Informationen über geprüfte Geräte und Produkte. Aber welche Produkte sind sicher und welche nicht? Um diese Frage zu beantworten, hat die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) ein neues Internetportal eingerichtet. Hersteller, Bevollmächtigte, Importeure, Händler, Sicherheitsfachkräfte, gewerbliche Einkäufer und Verbraucher finden dort wichtigen Informationen zur Produktsicherheit.

Das Portal verlinkt unter anderem auch auf die Datenbanken der Prüf- und Zertifizierungsstellen der Berufsgenossenschaften (DGUV Test) mit rund 17.000 geprüften Produkten.

+ www.produtsicherheitsportal.de

Haben Sie Ihre Fortbildung für 2011 schon geplant?

Last-Minute-Angebot der BG Verkehr aus dem Lehrgangsprogramm 2010/2011

Die Seminare zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind für viele Mitgliedsbetriebe der BG Verkehr fester Bestandteil der Prävention. Ob es um das grundlegende Ver-



Zu den Seminaren gehört der Informationsaustausch unter Kollegen

ständnis von Sicherheitsarbeit im Betrieb oder die Ausbildung von Sachkundigen geht, ob neue Verfahren und Aktualisierung des Wissens oder der Informationsaustausch mit Kollegen im Vordergrund steht – das Seminarprogramm bietet viele Möglichkeiten für die Aus- und Fortbildung. Rund 120 Seminare bietet die BG Verkehr jedes Jahr für ihre Versicherten an. Nach Veröffentlichung der Termine jeweils im April sind die Seminare im laufenden Jahr immer schnell ausgebucht. Für 2011 stehen jedoch noch Restplätze zur Verfügung. Eine Zusammenstellung der Last-Minute-Termine mit einem direkten Link zur Anmeldung finden Sie als Aktuell-Meldung auf der Homepage der BG Verkehr.

 www.bg-verkehr.de


Seminarangebot für Gespannführer 2011 online

Buchung der Termine auf der Homepage der BG Verkehr

Die BG Verkehr führt 2011 wieder zusammen mit der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft 17 Seminare für Gespannführer durch. An den Seminaren können Unternehmer und Beschäftigte aus Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr teilnehmen, die gewerblich Kutschen betreiben.

Bitte beachten Sie bei der Buchung, dass die stark nachgefragten Seminare nicht für Anfänger geeignet sind. Am Ende des Se-

minars kann eine Fahrprüfung abgelegt werden, die ein von der Deutschen Reiterlichen Vereinigung (FN) anerkannter Fahrrichter abnimmt. Wer die Fahrprüfung besteht, erhält ein staatlich anerkanntes Zertifikat, mit dem die Sachkunde zum Führen eines Pferdefuhrwerkes mit Personenbeförderung bescheinigt wird.

 **Termine und alle Infos zu den Seminaren:**
www.bg-verkehr.de/arbeitsicherheit-und-gesundheitsschutz/aus-und-fortbildung/seminare-der-bg-verkehr



Die Gespannführerseminare der BG Verkehr sind nicht für Anfänger

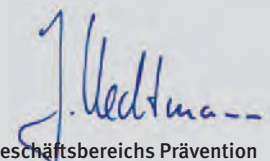


DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Weniger Vorschrift – mehr Text?

Jetzt ist sie also da: die neue Unfallverhütungsvorschrift zur sicherheitstechnischen und betriebsärztlichen Betreuung von Unternehmen mit mehr als zehn Mitarbeitern. Schon seit Jahren wird über die Reform dieser Vorschrift gerungen. In einer Zeit, in der Detailvorschriften immer mehr zurückgedrängt werden und zunehmend den Bedürfnissen des einzelnen Betriebes Rechnung getragen wird, waren die starren Einsatzzeiten der alten Vorschrift ein Anachronismus. Andererseits wurde im Laufe der Diskussion deutlich, dass der Verzicht auf starre Regelungen nicht automatisch mit einer Vereinfachung der Vorschrift einhergeht, will man das Schutzziel nicht aus dem Auge verlieren. Im Ergebnis sind die Möglichkeiten des einzelnen Unternehmens, eine wirklich individuelle Betreuung umzusetzen, enorm gewachsen, auf der anderen Seite liest sich die Vorschrift dadurch etwas sperrig. Für Unternehmer, Fachkraft für Arbeitssicherheit, Betriebsarzt und Betriebsrat steht jetzt jedoch ein vollständiger Bausatz zur Erarbeitung einer tragfähigen gemeinsamen Lösung zur Verfügung. In dieser ersten Anlaufphase der neuen UVV werden wir Sie gezielt beraten und mit allen erforderlichen Informationen unterstützen.



Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Unternehmer gut versichert

Unternehmer in vielen unserer Mitgliedsbetriebe sind ähnlichen Risiken ausgesetzt wie die Beschäftigten. Deswegen sind sie in den Kreis der Versicherten einbezogen.

Die Unternehmerversicherung der BG Verkehr umfasst alle Tätigkeitsbereiche der Unternehmer einschließlich aller mit der betrieblichen Tätigkeit zusammenhängenden Wege. Gemessen am Leistungsumfang gibt es keine bessere Versicherung (siehe Kästen).

Beitragsberechnung ab 2011

Ab Januar 2011 gilt der 24. Gefahrtarif, in dem es keinen kaufmännischen Gewerbebezirk mehr gibt. Das führt dazu, dass die bisherige Berechnungsweise für die Unternehmerversicherung nicht beibehalten werden konnte. Mit dem neuen Gefahrtarif wurde die Änderung der Satzung der BG Verkehr erforderlich, in der die Unternehmerversicherung geregelt ist. Das neue Berechnungsverfahren führt in Verbindung mit dem Beitragsausgleichsverfahren in der Regel zu ähnlichen Ergebnissen wie bisher. Lediglich für die Zusatzversicherung und die freiwillige Versicherung muss mit einem spürbaren Beitragsanstieg gerechnet werden, da das Bundesversicherungsamt die bisherige Regelung für nicht mehr genehmigungsfähig hielt.

Die neuen Satzungsregelungen, die vom Bundesversicherungsamt, der zuständigen Aufsichtsbehörde, am 30. November 2010 genehmigt worden sind, finden Sie im Bekanntmachungsteil auf Seite 37.

Der Beitrag zur Unternehmerversicherung, zur Zusatzversicherung sowie zur freiwilligen Versicherung wird ab 2011 mit der gesamten Versicherungssumme nach der Gefahrklasse des (Haupt-)Unternehmens berechnet. Auf den errechneten Beitrag gewährt die BG Verkehr 25 Prozent Nachlass, wenn zwei Voraussetzungen erfüllt sind: Es liegt keine Unfallbelastung vor und die Versicherten gehören der BG Verkehr bereits min-



UNSERE LEISTUNGEN

- ▶ Nach einem Arbeitsunfall und im Fall einer Berufskrankheit umfassende ärztliche Versorgung einschließlich stationärer Behandlung und aller geeigneten Rehabilitationsmaßnahmen
- ▶ keine Zuzahlungen

- ▶ Verletztengeld an Versicherten bis zu 78 Wochen
- ▶ Übergangsgeld während berufsfördernder Maßnahmen
- ▶ Renten an Versicherte, solange die Voraussetzungen unverändert fortbestehen, in vielen Fällen lebenslang, unabhängig von Berufstätigkeit oder Alter der Versicherten
- ▶ Renten an Hinterbliebene
- ▶ Maßnahmen zur beruflichen und sozialen Wiedereingliederung:
 - psychosoziale Betreuung
 - berufliche Anpassung und Fortbildung
 - Stellung einer Haushaltshilfe
 - Hilfen und Gebrauchsgegenstände des täglichen Lebens
 - Kraftfahrzeug- und Wohnungshilfe (erforderliche Umbaumaßnahmen)

destens drei volle Jahre an. Der Vorschuss wird in Zukunft auf 75 Prozent der errechneten Beitragssumme reduziert. Er entspricht damit annähernd dem Umlagebeitrag abzüglich eines Nachlasses von 25 Prozent.

Befreiung ist möglich

Liegt eine der drei nachfolgend genannten Voraussetzungen vor, kann sich der Unter-

nehmer von der Versicherungspflicht befreien lassen. Dazu reicht ein formloser, schriftlicher Antrag, der persönlich unterschrieben wurde.

- ▶ Der Unternehmer ist gar nicht oder nur geringfügig (wöchentlich weniger als 15 Stunden oder maximal 50 Arbeitstage im Jahr) in dem Betrieb tätig.
- ▶ Er beschäftigt im Jahresdurchschnitt re-

Beispiele für Leistungen an Unternehmer und freiwillig Versicherte

Versicherungssumme	Verletztengeld*	Versicherten-Vollrente**	Witwenrente***
20.000 €	44,44 €	1.111,11 €	666,66 €
72.000 €	160,00 €	4.000,00 €	2.400,00 €

* je Kalendertag

** bei einer Minderung der Erwerbsfähigkeit von 100 % (monatlich)

*** Beispiel: 45-jährige Witwe, Rente nach 40 % der Versicherungssumme (monatlich)

regelmäßig mehr als 5 Personen (Teilzeitkräfte werden auf Vollzeitkräfte mit einer 40-Stunden-Woche umgerechnet).

- ▶ Er hat eine selbstständige Tätigkeit aufgenommen, die von der Arbeitsagentur gefördert wird.

Achtung: Wer sich befreien lässt, verliert den Versicherungsschutz bei der BG Verkehr. Darum sollte dieser Schritt gut überlegt sein.

Die freiwillige Versicherung

Die freiwillige Versicherung steht Gesellschaftern und Geschäftsführern mit wesentlichem Einfluss im Unternehmen, aber auch Ehepartnern von Unternehmern offen. Beim Abschluss einer freiwilligen Versicherung können sie zwischen einer Mindestversicherungssumme von 20.000 Euro und der Höchstversicherungssumme von 72.000

Euro frei wählen. Eine Ratenzahlung gibt es bei der freiwilligen Versicherung nicht. Die Beiträge und Vorschüsse werden ab 2011 wie bei der Unternehmensversicherung berechnet. Wenn die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen, wird ein Nachlass von 25 Prozent gewährt.

Mitgliederabteilung

ALTE UND NEUE BEITRAGSBERECHNUNG IM VERGLEICH

	Alte Regelungen bis 31.12.2010	Neue Regelungen ab 1.1.2011
Unternehmensversicherung	Versicherungssumme 20.000 €	Versicherungssumme 20.000 €
	Beitragsberechnung zu einem Drittel der Versicherungssumme nach der Gefahrklasse des kfm. Teils und zu zwei Drittel nach der Gefahrklasse des technischen Teils	Beitragsberechnung für die gesamte Versicherungssumme nach der Gefahrklasse des (Haupt-)Unternehmens
	Unter bestimmten Voraussetzungen 5 % Nachlass auf den Beitrag	Unter bestimmten Voraussetzungen 25 % Nachlass auf den Beitrag
	Unter bestimmten Voraussetzungen Vorschusszahlung in Raten möglich	Unter bestimmten Voraussetzungen Vorschusszahlung in Raten möglich
	Vorschussforderung nicht reduziert	Der Vorschuss beläuft sich auf nur 75 % des rechnerischen Ergebnisses
Zusatzversicherung	Versicherungssumme gemäß Antrag bis max. 52.000 €	Versicherungssumme gemäß Antrag bis max. 52.000 €
	Beitragsberechnung wie bei der Unternehmensversicherung, der Beitrag beläuft sich nur auf 70 v.H. des rechnerischen Ergebnisses	Beitragsberechnung wie bei der Unternehmensversicherung
	Keine Nachlassgewährung	Unter bestimmten Voraussetzungen 25 % Nachlass auf den Beitrag
	Forderung wird generell in einer Summe fällig (keine Ratenzahlung möglich)	Forderung wird generell in einer Summe fällig (keine Ratenzahlung möglich)
	Vorschussforderung nicht reduziert	Der Vorschuss beläuft sich auf nur 75 % des rechnerischen Ergebnisses
Freiwillige Versicherung	Versicherungssumme gemäß Antrag, mind. 20.000 €, max. 72.000 €	Versicherungssumme gemäß Antrag, mind. 20.000 €, max. 72.000 €
	Beitragsberechnung wie bei der Unternehmensversicherung, der Beitrag für die Versicherungssumme über 20.000 € hinaus beläuft sich nur auf 70 v.H. des rechnerischen Ergebnisses	Beitragsberechnung wie bei der Unternehmensversicherung
	Unter bestimmten Voraussetzungen 5 % Nachlass auf den Beitragsanteil für die Mindestversicherung	Unter bestimmten Voraussetzungen 25 % Nachlass auf den gesamten Beitrag
	Forderung wird generell in einer Summe fällig (keine Ratenzahlung möglich)	Forderung wird generell in einer Summe fällig (keine Ratenzahlung möglich)
	Vorschussforderung nicht reduziert	Der Vorschuss beläuft sich auf nur 75 % des rechnerischen Ergebnisses

ZUSATZVERSICHERUNG FÜR UNTERNEHMER ERHÖHT VERSICHERUNGSSUMME

Die Unternehmer sind mit einer Mindestversicherungssumme von 20.000 Euro gegen die Folgen von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten versichert. Diese Summe kann durch eine Zusatzversicherung auf 72.000 Euro erhöht werden. Ausnahme: Hat jemand eine selbstständige Tätigkeit aufgenommen, die von der Arbeitsagentur gefördert wird, beträgt die maximale Versicherungssumme 25.000 Euro.

Anders als bei der Unternehmensversicherung erlischt die Zusatzversicherung, wenn der Beitrag oder Vorschuss dafür nicht innerhalb

von zwei Monaten nach Fälligkeit gezahlt wurde. Forderungen zur Zusatzversicherung werden immer in einer Summe fällig, Ratenzahlungen sind hier ausgeschlossen. Ansonsten erfolgt die Beitrags- und Vorschussberechnung ab 2011 nach den gleichen Regeln wie bei der Unternehmensversicherung, d. h. auch für diese Versicherung werden künftig bei Vorliegen der Voraussetzungen Nachlässe von 25 Prozent gewährt. Aber: Da die Zusatzversicherung seit Jahren eine Unterdeckung aufweist, sind Beitragserhöhungen unumgänglich.



Im Liniendienst zwischen Ostasien und Neuseeland legt die PACIFIC RESOLUTION 6.536 Seemeilen zurück. Unser Autor hat sie von Singapur nach Auckland begleitet.

6.536 Seemeilen Südsee

Unter dem Motto „one family – two companies“ konnten die Unternehmen der Brüder Bertram und Erck Rickmers im vergangenen Jahr auf 175 Jahre außergewöhnliche Schifffahrts- und Familiengeschichte zurückblicken. Bertram Rickmers führt die Tradition mit der Rickmers Reederei und der Rickmers-Linie fort. Mehr als 100 Schiffe fahren heute unter der grün-rot-weißen Helgoländer Flagge mit dem „R“. Die DENDERAH RICKMERS ist mit 13 Jahren schon eines der älteren Schiffe und mit einer Ladekapazität von 1.724 TEU eher klein. Seit diesem Frühjahr fährt sie unter dem Namen PACIFIC RESOLUTION in Charter für die Swire Gruppe im „East South East Asia service“. Das 180 Meter lange Schiff ist in seiner Vermessung perfekt für die kleinen Häfen der Südsee geeignet und die drei bordeigenen 50-Tonnen-Kräne können nicht nur Container, sondern auch größeres Stückgut (Break Bulk) löschen und laden.

Von Singapur in die Bismarck See

Schon in der Hamburger Reedereizentrale schwärmten die Mitarbeiter von der abwechslungsreichen neuen Südseecharter: Von Singapur über Lae (Papua-Neuguinea), Noumea (Neukaledonien) und Suva (Fidschi) führt die Reise bis nach Auckland in Neuseeland. Die PACIFIC RESOLUTION liegt vier Tage in Singapur, dem größten Hafen der Welt. „Neben unzähligen Containerbewegungen werden hier auch Pkw, Lkw und Baumaschinen geladen. Das dauert“, berichtet mir Gary, der lokale Agent auf dem Weg zum Schiff. An Bord werde ich kurz von Kapitän Uwe Rentsch begrüßt. Dann muss er zurück in das laufende ISM-Audit. Der für alle Seeschiffe verbindliche International Safety Management Code garantiert auch fern der Heimat einen hohen Sicherheitsstandard. Nun bietet die lange Liegezeit in Singapur den Raum für den Besuch des deutschen ISM-Auditors. Der 3. Offizier Christian Lederer findet etwas Zeit, mir meine Kammer



Der Lotse Captain James Vollmer wird vor dem Auslaufen in der Suva-Bucht zur PACIFIC RESOLUTION gebracht.

auf Deck 6 zu zeigen. Bei 36 Grad Hitze und extrem hoher Luftfeuchtigkeit freue ich mich ersteinmal über die Klimaanlage. Kaum zu glauben, dass der erste deutsche Frachter erst in den 1950er-Jahren mit einer Klimaanlage ausgestattet wurde!

Das Auslaufen wird von einer Havariemeldung überschattet. Ein Tanker ist in der Straße von Singapur mit einem Bulk Carrier zusammen gestoßen, Öl tritt aus. Als wir den Unfallort passieren, ist bereits eine ganze Flotte von Spezialschiffen vor Ort. Die sehr gut organisierten singapurianischen Einsatzkräfte haben den Vorfall im Griff. Der Verkehr in diesem extrem stark befahrenen Seegebiet – 40 Prozent des weltweiten Schiffsverkehrs passieren die Meerenge – wird nicht beeinträchtigt.

Sicherheit geht vor Schnelligkeit

Nördlich an Borneo vorbei werden wir Mindanao südlich passieren und dann entlang der Nordküste Papuas Lae anlaufen. Gut acht Tage werden wir für die 3.088 Seemeilen (eine Seemeile entspricht 1,85 Kilometer) benötigen. Die Nautiker legen den Kurs mit großer Sorgfalt fest. Das Seegebiet ist voller Riffe und Untiefen, wie auf den Seekarten unschwer zu erkennen ist. „Wir wählen nicht immer den kürzesten und schnellsten, sondern immer den sichersten Kurs“, betont Kapitän Rentsch, der wie die meisten an Bord das erste Mal in diesem Teil des Pazifik unterwegs ist. Die besondere Aufmerksamkeit der Brücke gilt an

den kommenden Tagen den unzähligen, teilweise mangelhaft beleuchteten Fischerbooten, die das Radar nicht immer deutlich anzeigt. Aber nicht jedes Fischerboot widmet sich dem Fischfang. „In den Südphilippinen operiert die Abusajaf. Eine islamistische Terrorgruppe, die auch schon Frachtschiffe attackiert hat“, erzählt mir der Kapitän. Wir haben es zum Glück nur mit friedlichen Fischern zu tun.

Alltäglicher und unalltäglicher Bordbetrieb

Am fünften Seetag nutzen wir die ruhige See nördlich des indonesischen Teils von Papua für ein umfangreiches Sicherheitsmanöver. Auf dem Tagesplan stehen ein Rescueboat-Manöver und eine Mann-über-Bord-Übung. Die gesamte Mannschaft, bis auf die Maschinen- und Brückwachen, versammelt sich im Overall, mit Sicherheitsschuhen, Helm und Rettungsweste am Sammelpunkt. Die Maschine wird gestoppt und das Rescueboot zu Wasser gelassen. Nach Offizier Christian Lederer und dem Schiffsmechaniker Nico Schwenn steige ich mit Helm und Arbeitssicherheitsweste ausgestattet die Jakobsleiter ins Boot. Ohne den Fahrtwind ist es extrem heiß, deswegen drehen wir ein paar kühlende Runden um unser Schiff und fischen den als Dummy über Bord geworfenen Rettungsring auf. Damit sind beide Manöver erfolgreich abgeschlossen. Alle Mann sind erleichtert, als das Schiff wieder volle Fahrt macht und der normale Dienstbetrieb aufgenommen werden kann.





Bootsmann Miguel Omelig und vier seiner Männer nutzen das gute Wetter, um an Deck die Entrostungs- und Malarbeiten fortzusetzen. „Eine Arbeit, die niemals endet“, weiß Kapitän Rentsch aus eigener Erfahrung, denn über zehn Jahre ist er selbst als Matrose gefahren. „Ganz ungefährlich sind gerade diese Routinearbeiten nicht. Die Pressluft- und Elektroschleifgeräte können Rost-, Farb oder Metallpartikel zu wahren Geschossen machen. Werden keine den Körper bedeckende Arbeitskleidung und Schutzbrille getragen, können böse Verletzungen entstehen.“ Und der 3. Offizier fährt fort: „Vor allem bei der Hitze ist es wichtig, dass wir die Besatzung immer wieder motivieren, die richtige Arbeitskleidung und die angemessene persönliche Sicherheitsausrüstung zu tragen.“

Auf den Spuren von Kaiser-Wilhelms-Land

Als wir unserem nächsten Hafen Lae in Papua-Neuguinea näher kommen, fallen uns auf der Seekarte die vielen deutschen Namen auf: Von 1899 bis 1914 war der nördliche Teil des heutigen Papua-Neuguinea die deutsche Kolonie Kaiser-Wilhelms-Land. Außer einer lutherischen Missionsstation ist aber rund um Lae nicht viel aus der kurzen deutschen Kolonialzeit geblieben. Wesentlich mehr Spuren hat der 2. Weltkrieg hinterlassen. Australier und US-Amerikaner lieferten sich hier mit den Japanern einen blutigen Dschungelkrieg. Heute geht es hier friedlich zu. Papua-Neuguinea ist reich an Bodenschätzen und die Bergregenwälder liefern Unmengen wertvoller Tropenhölzer. Da wundert es nicht, dass aus dem Rumpf der PACIFIC RESOLUTION nicht nur Container, sondern auch schwere Baumaschinen und geländegängige Lkw gehievt werden.

Liebe geht durch den Magen

Zusammen mit dem Steward Benedict Villaraza, Chief Dieter Christensen und Kapitän Rentsch geht es am nächsten Vormittag auf den lokalen Markt, um frisches Obst und Gemüse einzukaufen. Den weitgereisten Seeleuten fällt auf, dass nicht wie in vielen anderen Teilen der Welt gefeilscht wird. Kleine Pappschildchen zeigen an, wie viele Kinas für Passionsfrüchte, Kokosnüsse, Ingwer, Bananen oder Flugfische zu zahlen sind. Die Flugfische überlassen wir gerne den ein-



heimischen Kochtöpfen (es heißt sie schmecken wie Kaninchen). Beladen mit herrlich frischen Nahrungsmitteln geht es zurück an Bord. Wir sind uns alle einig: Auch die Liebe zur Seefahrt geht durch den Magen. Und außerdem ist es für die Gesundheit der Seeleute wichtig, dass der gekühlte und gefrorene Proviant, wann immer möglich und erschwinglich, durch frische Produkte ergänzt wird.

Papua-Neuguinea ist nach Indonesien und Madagaskar der drittgrößte Inselstaat der Welt. Nach dem Auslaufen aus Lae passieren wir südlich der Solomon See eine Bilderbuchinsel nach der anderen, teils flache Atolle, teils hoch aufragende Vulkaninseln. Die wachhabenden Offiziere suchen mir, wenn etwas Zeit vorhanden ist, die wichtigsten Informationen zu einzelnen Inseln aus den Handbüchern der Britischen Admiralität heraus. „Unbewohnt“ ist dann häufig zu lesen. Auf anderen Inseln sind durch das Fernglas kleine Dörfer und Auslegerboote am Strand erkennbar.

Frankreich im Pazifik

Unser nächstes Ziel Noumea ist 1.501 Seemeilen von Lae entfernt und gehört zu Frankreich. Als James Cook die lang gestreckte Insel 1774 das erste Mal sah, fühlte er sich an Schottland erinnert und gab ihr den Namen Newkaledonia. Das vorgelagerte Korallenriff macht allerdings sehr

Der Umgang mit schwebenden Lasten ist für die erfahrene Crew kein Problem.



Augen- und Gehörschutz beim Arbeiten mit der Bohrmaschine.



Für die Ladungssicherung ist der 1. Offizier Danut Chiera verantwortlich.

deutlich, dass wir uns in der Südsee befinden. Nicht zu vergessen die Schwärme fliegender Fische, die das Schiff begleiten. Starker Schwell brandet über das Riff. Als wir an der Einfahrt nach Noumea den Lotsen übernehmen, kommt das Schiff erheblich ins Rollen. Das Fahrwasser ist sehr eng, deswegen sind alle froh, dass der Lotse an Bord kommt. Der freundliche Bretone erzählt uns, dass sich auf Neukaledonien das zweitgrößte Nickelvorkommen der Welt befindet und er vor allem große Massengutfrachter in die verschiedenen Häfen entlang der Küste lotst.

Am anderen Ende der Welt

Am Abend des kommenden Tages geht es innerhalb des Riffs gen Süden, um dann nördlich der Ile des Pins Kurs auf die Fidschi-Inseln zu nehmen. Nach zwei Tagen haben wir die 812 Seemeilen zurückgelegt und nähern uns dem wolkenverhangenen Suva, der Hauptstadt der gut 330 Inseln. Auch Suva wird von einem Korallenriff abgeschirmt. Der Lotse Captain James Vollmer kennt die Reviere der Fidschi-Inseln wie seine Westentasche und bringt uns sicher in den kleinen Hafen. Er ist überrascht, auf einem deutschen Schiff zu sein, und berichtet mit einem gewissen Stolz, dass sein Urgroßvater einst aus Deutschland hierherkam.

Dem Südwinter entgegen

Nach zwei Tagen unter Palmen laufen wir gen Süden in Richtung Neuseeland. Das 1.135 Seemeilen entfernte Auckland auf der Nordinsel ist der wichtigste Hafen der ganzen Region. Die Wetterkarte zeigt ein Sturmtief neben dem anderen. Nach tropischer Wärme nähern wir uns nun dem Südwinter. Der Schwell nimmt laufend zu. Und so werden die Inspektionen sämtlicher Verlaschungen, die Offizier Danut Chiera täglich durchführt, immer wichtiger. Auch die Temperatur sinkt von Tag zu Tag und der südliche Sternenhimmel erstrahlt mit einer enorm hellen Milchstraße in funkelnder Pracht. Der 1. Offizier hat an der Seefahrtsschule Konstanta in Rumänien eine klassische nautische Ausbildung durchlaufen. Er zeigt mir die typischen Sternbilder und gibt sich große Mühe, dem philippinischen Kadetten Chris Lanohan den Umgang mit den Sextanten näherzubringen. „GPS macht die Sternennavigation zwar überflüssig, aber ein ordentlicher Nautiker sollte dieses Handwerk auch heute noch be-

herrschen“, meint der Seemann vom Schwarzen Meer. Die Außentemperaturen sind um gute 15 Grad gesunken und so statte ich jetzt auch der Maschine einen längeren Besuch ab.

Chief Dieter Christansen wird hier von dem aus der Ukraine stammenden 2. Ingenieur Artem Sorokin unterstützt. Trotz starker Lüfter ist es extrem heiß. „Das ist ja gar nichts. In Singapur haben wir mehr als 40 Grad gemessen. Da läuft einem der Schweiß in Strömen herunter und wir müssen ständig Mineralwasser trinken, um den Flüssigkeitsverlust auszugleichen“, sagt der leitende Ingenieur in seiner trockenen Mecklenburger Art. Seine Arbeit findet allerdings zu einem großen Teil am Schreibtisch statt: das Maschinentagebuch, das Öltagebuch, Reports für die eigene Firma, Reports für die Agenten, die Bestellung von Schmiermitteln und Ersatzteilen ...

Unglaublich schnell ist meine Zeit auf der PACIFIC RESOLUTION vergangen. Die wunderschöne Einfahrt nach Auckland belohnt noch einmal für den langen Weg – zum Abschied sehe ich eines der schönsten Hafenreviere der Welt! Das Schiff setzt seine Reise entlang der malerischen Vulkaninsel Rangitoto in das nur 189 Seemeilen südlich gelegene Tauranga fort. Wer einen Globus betrachtet, stellt fest: weiter weg von zu Hause geht es kaum. Der Reederei und der Mannschaft gilt mein Dank. Hoffentlich bekommen noch viele Seeleute die Gelegenheit, diesen entlegenen Teil der Welt bei der Arbeit kennenzulernen.

Text und Fotos: Kirk Williams



Die Sonnenuntergänge in den Tropen sind unvergesslich.

Aufs Glatteis gefallen

Auch in diesem Winter werden wieder Tausende von Knochen brechen, Sehnen reißen und Gelenke verstauchen. Hoffentlich trägt unsere Unfallsammlung aus dem letzten Jahr dazu bei, dass Sie zu den Glücklichen gehören, die im entscheidenden Moment etwas vorsichtiger sind.

AUS DEN UNFÄLLEN LERNEN

- ▶ Wer bei Eis und Schnee unterwegs ist, sollte Hektik vermeiden und grundsätzlich mehr Zeit für die Wege einplanen.
- ▶ Steigen Sie vorsichtig aus Ihrem Fahrzeug, denn glatte Stellen sieht man oft gar nicht oder zu spät.
- ▶ Achten Sie bei der Anschaffung insbesondere von Kleintransportern auf gute Ein- und Ausstiege: Rutschsichere Roste müssen oft zusätzlich ausgewählt werden.
- ▶ Tragen Sie Schuhe mit kräftigem Profil, für Zeitungszusteller empfehlen sich Schuh-Spikes.



Dr. Klaus Ruff, stv. Leiter Geschäftsbereich Prävention

- ▶ Nutzen Sie für Transporte einen rollbaren Behälter, zum Beispiel Einkaufsrolli oder Sackkarre, denn darauf können Sie sich auch abstützen.
- ▶ Falls Sie eine Leiter auf unsicherem Untergrund verwenden müssen, zum Beispiel bei der Ladungssicherung am Fahrzeug, sollten Sie einen Leitergurt verwenden.
- ▶ Als Unternehmer müssen Sie sicherstellen, dass die Verkehrswege regelmäßig von Schnee und Eis befreit werden und ausreichend beleuchtet sind.

Taxifahrer Herr U. wollte Kundschaft mit dem Taxi abholen. Er klingelte an der Haustür und ging dann zurück zu seinem Wagen. Auf dem Weg stürzte er plötzlich schwer zu Boden. Der harte Aufprall führte zu einem komplizierten Beckenbruch und deswegen zu mehrmonatiger Arbeitsunfähigkeit. Die Straße war übrigens so glatt, dass der Krankenwagenfahrer ebenfalls Probleme hatte – beim Aussteigen stürzte auch er.

Zeitungszusteller Ein Versicherter wollte wie immer am frühen Morgen die Zeitungen austeilern. Nach dem Schneefall der vergangenen Tage war der mit Steinfliesen belegte Hauseingang mit einer glatt gefrorenen Decke aus Schnee und Eis bedeckt. Der Zusteller rutschte auf einem Abtreter aus und stürzte auf das linke Bein. Dabei verstauchte er sich das Kniegelenk.

Schiffsführer Auf dem Schiff lag hoher Schnee, den ich wegschaufeln wollte. Dabei rutschte ich plötzlich aus, konnte mich nirgends festhalten und verdrehte im Sturz das rechte Bein so unglücklich, dass das Kniegelenk verrenkte.

Mechaniker in einem Luftfahrtunternehmen Unser Mechaniker war auf dem Weg zu seinem Fahrzeug. Auf dem vereisten Weg verlor er den Halt und schlug mit dem Hinterkopf so stark auf den Boden, dass ein Schädel-Hirn-Trauma diagnostiziert wurde.

Fahrer in einem Kurierdienst Unsere Fahrerin hielt eine Kiste mit Briefen in den Händen. Der Weg zum Auto führte über eine von Schnee verdeckte Eisplatte. Sie verlor das Gleichgewicht und fiel hin, dabei verstauchte sie das rechte Knie.

Kraftfahrer bei einer Spedition Ein Fahrer stellte eine Leiter an seinen Lkw, um zu laden und die Ladung zu sichern. Als er auf der Leiter stand, rutschte sie auf dem vereisten Untergrund weg und der Fahrer fiel aus der Höhe zu Boden. Beim Aufprall brach sein rechter Fußknöchel.

Unternehmer Paketdienst Ich hatte etwas Schnee an den Schuhen. Beim Einsteigen in meinen Transporter bin ich auf den Trittstufen aus Plastik abgerutscht und auf den Gehweg gestürzt. Dabei habe ich mir die rechte Schulter angeschlagen.

Kraftfahrer bei einer Transportgesellschaft Vor der Abfahrt wollte der Verletzte noch einen Kontrollrundgang um sein Fahrzeug machen. Der Schnee auf dem Autohof war nicht vollständig geräumt. An einer glatten Stelle verlor der Fahrer unvermittelt den Halt und stürzte auf seinen linken Arm: Ellenbogenprellung!

Disponentin Ich wollte schnell zum Auto und habe nicht bemerkt, dass die Außentreppe vereist war. Blitzschnell rutsche ich aus und krachte auf die harten Stufen. Der Arzt stellte eine schwere Prellung des Beckens fest, die mir noch wochenlang Schmerzen bereitet hat.

Kraftfahrer Entsorgungsunternehmen Unser Mitarbeiter wollte gerade einsteigen, als er auf dem Schnee ausrutschte. Er konnte sich mit dem rechten Arm am Einstiegsgriff festhalten und fiel mit dem Oberkörper in die Fahrerkabine hinein. Das führte zu einer Zerrung der rechten Schulter.

Kraftfahrer Möbelspedition Herr P. war dabei, Möbelteile auf einer Sackkarre zum Haus zu bringen. Auf dem überschnitten und vereisten Untergrund geriet die Karre ins Rutschen. Beim Versuch, die Möbel festzuhalten, trat Herr P. hastig zur Seite und übersah dabei ein Eisloch. So verrenkte er sich das linke Kniegelenk.

Unternehmer einer Umzugsfirma Meine Mitarbeiter trugen einen Geschirrspüler aus dem Haus. Niemand bemerkte, dass daraus Restwasser auslief, das sofort auf der Außentreppe gefror. Ich selbst trug wenige Minuten später einen Karton über diese Treppe, rutschte auf dem Eis aus und stürzte circa elf Stufen hinunter. Dabei brach ich mir den rechten Unterschenkel.

Busfahrer Als unser Mitarbeiter auf dem Betriebshof ausstieg, rutschte er auf einer vereisten Stelle aus. Seine rechte Hand schlug dabei so heftig auf eine Kante auf, dass es zu mehreren knöchernen Absprengungen der Handwurzelknochen kam.

Fähre Unser Mitarbeiter war damit beschäftigt, die Fähre zum Feierabend gegen Abtreiben zu sichern. Dazu wollte er eine Eisenkette an der Fähre befestigen. Er rutschte auf dem vereisten Untergrund aus, fiel auf den Rücken und zog sich eine schmerzhaft Prellung zu.

Luftfahrt Der Versicherte wollte in den frühen Morgenstunden eine Deichsel an einen Transportanhänger ankoppeln, der auf einer Abstellfläche stand. Er rutschte auf der eisglatten Fläche aus, stürzte auf die rechte Hand und verstauchte sich das Handgelenk.

Transport & Baustoffhandel Nach der Beladung des Sattelauflegers mit Schüttgut plante Herr O. ihn vom Planenpodest aus mit einer Rollplane auf. Anschließend stieg er über einen trittsicheren Abstieg zu Boden. Es schneite heftig. Obwohl Herr O. Sicherheitsschuhe trug, rutschte auf dem glatten Boden so unglücklich aus, dass die Patellasehne im rechten Knie abriß.

Spedition Der Verletzte wollte das Fahrzeug auf einem verschneiten Parkplatz übernehmen, der teilweise mit einer Blitzeissschicht überzogen war. Kurz vor dem Fahrerhaus rutschte er plötzlich auf einer Eisplatte aus und fiel auf die rechte Seite. Dabei brach er sich den Arm.

Schiffahrt Ein Matrose rutschte bei Glätte von der Leiter ab und fiel in den Laderaum. Er brach sich mehrere Rippen.

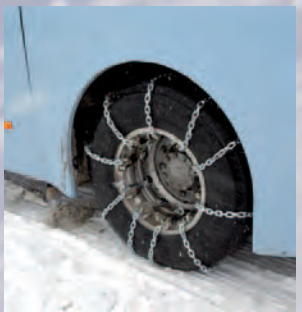




© Jakob Studnar / ddp

Schlechte Reifen, zu hohe Geschwindigkeit und falsche Beladung verstärken den berüchtigten „Klappmessereffekt“ beim Sattelzug.

Praktische Hilfsmittel im Winter: Die Schneeketten für den Reisebus (u. l.) und das Gerüst auf dem Rastplatz zum Schneeräumen auf dem Lkw-Dach. Rechts: Bei der Auswahl der Winterreifen sollte man für optimale Bodenhaftung auf die richtige Profilart und die Profiltiefe achten.



© Sascha Böhmke / pixelio



© Kilian Blobner



Mit Bodenhaftung

Für Fahrer von Pkw und Kleintransportern gibt es in diesem Winter keine Ausreden mehr: Seit dem 26. November gehören Winterreifen auf alle Achsen. Bei Lkw über 3,5 Tonnen sind lediglich die Antriebsachsen mit Winterreifen zu belegen.

Welche Reifen sind die richtigen? Im Zweifelsfall sollte man sich vom Reifenhändler oder -hersteller bei der Auswahl beraten lassen. Aber oft sind die Spediteure selbst Experten in Bezug auf die Reifennutzung. „Vor dem Winter ziehen wir meist Reifen mit neuem Profil auf. Die teilweise abgefahrenen Reifen können wir dann im nächsten Frühjahr weiter nutzen“, sagt Ernst Bauer, der Inhaber von Bauer Spedition und Transport GmbH in Munningen. Und fährt fort: „Wenn ich einmal Reifen aus dem vorherigen Winter einsetze, achte ich genau darauf, dass kein Fahrzeug mit einer Profiltiefe unter 80 Prozent den Hof verlässt.“

Vor allem Sattelzüge neigen bei schlechter Bereifung der Antriebsachse im Winter auf Autobahnausfahrten und scharfen Kurven zum berüchtigten Klappmessereffekt: Der Anhänger knickt ein und schlägt auf die Zugmaschine. Zu hohe Geschwindigkeit und falsche Beladung erhöhen das Risiko. Hier ist der Unternehmer gefragt: Zum einen müssen die Reifen passen, zum anderen sollten die Fahrer unterwiesen werden. Gerade die Jüngeren haben oft wenig Erfahrung mit extremen Witterungsbedingungen.

Wie mache ich den Omnibus winterfit?

Die gesetzliche Forderung nach Winterreifen beschränkt sich zwar bei Nutzfahrzeugen auf die Antriebsachse, aber trotzdem empfiehlt es sich,

bei Bussen etwas genauer hinzusehen. Je nach Reisegebiet gehören Winterreifen auf alle Achsen. „Wir verwenden für unsere Reisebusse ein besonders grobstolliges Profil“, erklärt Dieter Behrens aus dem Werkstattbereich der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG. „Und mit der Umrüstung beginnen wir zum Teil schon im September. Je nachdem, welches Reisegebiet die Busse aufsuchen.“ In den Alpen muss man zum Beispiel schon im Spätsommer mit Schnee rechnen. Auch Schneeketten gehören dann ins Reisegepäck. Der Unternehmer sollte darauf achten, dass die Busfahrer im Umgang mit den Schneeketten geübt sind (z. B. Unterweisung oder Üben auf dem Betriebshof).

Vorsicht – Reisebusse haben reichlich Wasser an Bord! Im Winter oder auf der Fahrt ins Bergland sollten Sie es rechtzeitig ablassen und anschließend die Rohre mit Luft ausblasen, da sich dort oft Wassersäcke ansammeln. Wird hier nicht vernünftig gearbeitet, beginnt im Frühjahr das große Tropfen ... Außerdem sollte man die vielen Gummidichtungen am Reisebus regelmäßig einfetten, sonst gibt es später Probleme beim Öffnen der Türen und Gepäckraumklappen. Ratsam ist außerdem, die Busse bei starkem Frost nicht mehr zu waschen, sondern stark verschmutzte Stellen nur noch abzuwischen. Positiv: Omnibusse werden meist vorgeheizt. Aus diesem Grund hat der Fahrer mit Schnee und Eis auf dem Fahrzeugdach kein Problem.

DIE WINTERREIFENPFLICHT

Neuer Verordnungstext - § 2 Abs. 3a StVO

„Bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte darf ein Kraftfahrzeug nur mit Reifen gefahren werden, welche die in Anhang II Nr. 2.2 der Richtlinie 92/23/EWG [...] beschriebenen Eigenschaften erfüllen (M+S-Reifen).“

Richtlinie 92/23/EWG, Anhang II, Nr. 2.2

„M+S-Reifen“ sind Reifen, bei denen das Profil der Lauffläche und die Struktur so konzipiert sind, dass sie vor allem in Matsch und frischem oder schmelzendem Schnee bessere Fahreigenschaften gewährleisten als normale Reifen. [...]“

Welche Reifen? Es ist darauf zu achten, dass die Reifen mit dem M+S-Symbol oder dem Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke) gekennzeichnet sind. Auch Ganzjahresreifen können den Eigenschaften der Richtlinie entsprechen und verwendet werden, wenn sie mit dem M+S-Symbol bzw. der Schneeflocke versehen sind.

Welche Fahrzeuge?

- ▶ Pkw und Transporter bis 3,5 t zGG auf allen Achsen
- ▶ M2/M3-Fahrzeuge (Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen) und
- ▶ N2/N3-Fahrzeuge (Lkw über 3,5 t zGG) in schneearmen Regionen auf der Antriebsachse, in schneereichen Regionen auf allen Achsen.

©Kilian Blobner

Schnee und Eis auf Lkw und Anhänger

Beim Lkw sieht es oft anders aus: Oben sammeln sich Schnee und Eis und der Fahrer ist gesetzlich dazu verpflichtet, das Dach freizuräumen. Gerüste auf dem Betriebshof sind eine zeitsparende und sichere Lösung, um die Dachlast vor Fahrtantritt zu beseitigen. Auch auf vielen Rasthöfen befinden sich mittlerweile solche Gerüste. Eine aktuelle Liste der Stationen ist unter www.fernfahrerstammtische.eu zu finden.

Wichtig: Der Fahrer ist verantwortlich, wenn nachfolgende Fahrzeuge von Eisstücken getroffen werden. Aus Speditionskreisen war zu hören, dass im vergangenen Winter die Zahl der Anzeigen gegen Lkw-Fahrer stark zugenommen hat – oft ohne Berechtigung. Deswegen wird die Dokumentation eines eisfreien Daches immer wichtiger. Aber wie ist das zu bewerkstelligen? „Bei der Ein- und Ausfahrt werden unsere Fahrzeuge durch die vorhandenen Sicherheitskameras auch von oben aufgenommen“, sagt Knut Dorendorff, der bei Firma Bursped den Fuhrpark leitet. „Auf diese Weise können wir mit Uhrzeit und Kennzeichen exakt nachweisen, ob unser Lkw mit leerem Dach den Betriebshof verlassen hat. Als Beweismittel hat das schon in mehreren Streitfällen geholfen.“

Ein probates Mittel, das Dach eisfrei zu halten, ist der Luftschlauch unter der Plane. „Vor sechs Jahren haben wir das erste Luftschlauch-System bekommen und fahren seitdem eisfrei“, erzählt Christian Henne von Winkelmann Nachf. Lagerei und Transport GmbH. Und ergänzt: „Damit konnten wir auch schon einige Anschuldigungen bezüglich Eisschäden von uns weisen.“

Die Firma K&M, der Hersteller des Roof Safety AirBag (RSAB), bietet dieses System nun auch in Kombination mit Telematik an. So kann der Unternehmer auch von Ferne feststellen, ob der Schlauch aufgeblasen und damit das Dach von Schnee und Wasser frei gehalten wurde. Auch im Falle von Gerichtsverfahren hat man damit im-

mer die geeignete Dokumentation zur Hand. „Unser System kann über die De-Minimis-Förderung finanziert werden“, erklärt Vertriebsleiter Holger Köhler.

Kurierfahrer: Vorsicht beim Aussteigen!

Da der Kurierfahrer häufig sein Fahrzeug verlässt, sollte er besonders auf angepasste Kleidung achten. Dicke Winterjacken haben Nachteile: Sie werden im Wagen häufig ausgezogen, beim Aussteigen in der Eile vergessen und sie schränken die Wirkung des Sicherheitsgurtes ein. Ein guter Kompromiss sind leichte, wasserabweisende Funktionsjacken, die innen aus Fleecematerial bestehen und nach außen als Warnjacke ausgeführt sind. Diese atmungsaktiven Jacken kann man gut im Fahrzeug anbehalten, wenn die Heizung nicht zu hoch eingestellt ist. Denn wer verschwitzt aussteigt, erkältet sich leicht. Der Temperaturunterschied sollte deswegen so klein wie möglich sein.

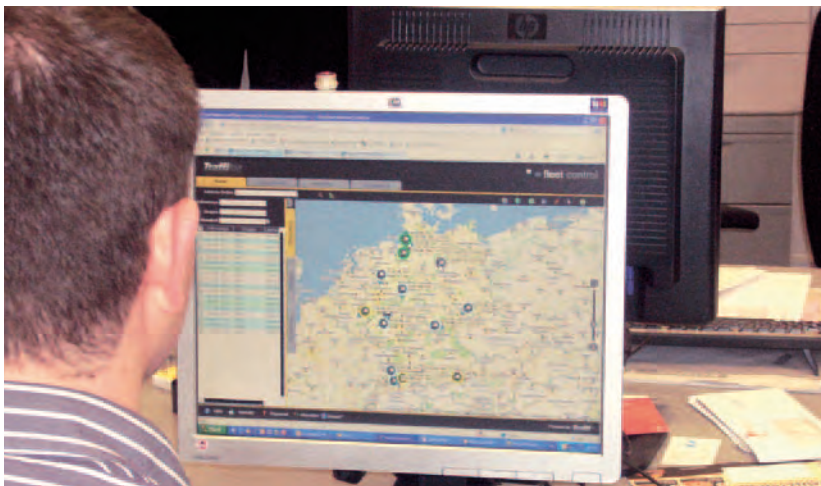
Die Fahrer von Kurier- und Postfahrzeugen haben es im Winter besonders schwer. Wenn sie morgens in aller Frühe aufbrechen, haben viele Straßen noch keinen Räum- und Streudienst gesehen. Deshalb: Vorsicht beim Aussteigen! Der Fahrer sollte sich spätestens jetzt von leichten Halbschuhen trennen und geeignetes Schuhwerk tragen, zum Beispiel wasserundurchlässige Stiefel. Es gibt in puncto Tragekomfort bereits sehr gute Stiefel aus wasserabweisendem Material mit Stahlkappe. Diese Schuhe verfügen auch über das passende Laufflächen-Profil. Einige Firmen stellen ihren Mitarbeitern sogar überziehbare Spikes für die Schuhe zur Verfügung.

Seien es nun die Reifen am Fahrzeug oder die Winterstiefel des Fahrers – wir wünschen Ihnen die notwendige Bodenhaftung. Kommen Sie gesund durch den Winter!

Kilian Blobner

Fahrer und Fahrzeug im Blick

Moderne Telematik-Systeme können zwar den Fahrer überwachen, sie helfen aber auch Kraftstoff zu sparen – und können in Notsituationen zum Lebensretter werden.



Mithilfe des GPS-Signals kann der Disponent Fahrtrouten und Standorte der Fahrzeuge genau verfolgen.

Peter M. ist gestresst. Schließlich muss er den Sattelzug noch schnell zum Speditionshof fahren, wo er dann entladen wird. Peter tritt voll aufs Gas. Wie so oft an diesem Tag. Da, plötzlich: Ein Piepton im Cockpit, eine kleine rote Lampe links von seinem Lenkrad leuchtet auf. Peter weiß genau, was das bedeutet. Er hebt seinen Fuß etwas an und fährt nur noch mit Halbgas. So ist es auch viel entspannter, denkt er sich.

Die Ampelanlage, die Peter seinen unwirtschaftlichen Fahrstil angezeigt hat, ist Teil eines speziellen Telematik-Systems, das in seinem Fahrzeug verbaut ist. Seine Spedition beteiligt sich damit an einem Pilotprojekt, das eine ökonomischere Fahrweise zum Ziel hat. Dazu werden in einer dreimonatigen Projektphase bei einem Unternehmen, das an Kraftstoffeinsparung interessiert ist, die Ist-Daten erhoben. Danach werden die Mitarbeiter in wirtschaftlicher Fahrweise geschult, später kann dann durch Datenvergleich festgestellt werden, ob die Maßnahmen erfolgreich waren. Erreicht werden soll eine mindestens siebenprozentige Einsparung bei Logistikunternehmen und Verkehrsbetrieben. Bei einem Durchschnittsverbrauch von 33 Litern auf 100 Kilometern und einem Preis von circa 1.000 Euro für die Hardware und deren Installation wäre eine Amortisation der einmaligen Investitionskosten bereits innerhalb von einigen Monaten zu erwarten. Das ökonomische Fahren ist heute in aller Munde. Überall kann man Kurse besuchen, um die spritsparende Fahrweise zu erlernen. Aber nur mit einem Gerät, das sich immer im

Lkw befindet und den Fahrer tagtäglich daran erinnert, hektisches Fahren zu vermeiden, habe man die größtmöglichen Aussichten auf Erfolg, meint Moritz Hegmann von der Herstellerfirma Traffilog.

Die Kraftstoffeinsparung ist das eine, der Sicherheitsgewinn das andere. Fahrer, die das System bereits erproben konnten, sind der Meinung, damit entspannter und defensiver zu fahren. Man würde abends vielleicht fünf Minuten später am Standort ankommen, dafür aber körperlich viel entspannter aus dem Lkw steigen.

Ferndiagnose

Ein ganz normaler Arbeitstag in der Spedition K. Der Disponent, A. Müller, blickt auf seinen Bildschirm. Da, ein Warnsignal! Der Kühlwagenfahrer Markus P. ist gerade auf dem Schlachthof beim Ausladen. Und genau von dort kommt auch das Signal, das bei A. Müller auf dem Monitor aufleuchtet. Grund: Der Innenraum des Tiefkühltransporters hat sich zu stark erwärmt. Der Wert von -20°C wurde überschritten. Noch kein Grund zur Panik, aber jetzt muss gehandelt werden. Müller greift zum Telefon: „Markus, mach doch mal bitte deine Frachttüren zu!“ Markus P. ist für den Rat dankbar. Er hatte eine Lieferung in der Halle abgegeben und dabei in der Eile vergessen, die rechte Laderaumtür zu schließen. Jetzt ist wieder alles o. k. und die Ware kann mit der richtigen Temperatur weiterbefördert werden. Dass hier eine Unterbrechung der Kühlkette verhindert wurde, haben die Beteiligten den Temperatursensoren im Innenraum zu ver-

danken. Und dem Fleetboard-Kühldatenmanagement, einem Telematik-System von Mercedes-Benz, das die Daten an die Dispo in der Spedition übermittelt hat – natürlich mit GPS-Position, um das Fahrzeug genau zu orten.

Und eben diese Ortung ist vielen Fahrern ein Dorn im Auge. „Man wird zum gläsernen Fahrer“, sagen die einen. „Mein Chef kann jetzt genau sehen, wie lange ich an der Imbissbude stehe“, sagen die anderen. Sicherlich: Es ist möglich, die Bewegungen des Lkw oder des Reisebusses und damit indirekt auch des Fahrers exakt nachzuverfolgen. Auf der anderen Seite muss aber auch gesagt werden, dass diese technischen Möglichkeiten im Zeitalter von Handy und GPS nicht mehr wegzudenken sind. Selbst mithilfe des einfachen Handscanners eines Kurierfahrers ist eine genaue Positionsbestimmung der Ware und damit des Fahrers jederzeit möglich. Nur noch die wenigsten Firmen arbeiten heutzutage ausschließlich mit Frachtbriefen in Papierform.

Warnung vor problematischen Streckenabschnitten

Da, schon wieder ein akustisches Warnsignal. Peter M. blickt auf sein Cockpit. Er hat es immer noch sehr eilig. Diesmal bezieht sich das Signal aber nicht auf wirtschaftliches Fahren, sondern er sieht jetzt die Warnung vor einer starken Linkskurve. Hier hat es in der Vergangenheit schon häufig schwere Unfälle gegeben. Deshalb hat sein Chef zusammen mit der Firma Traffilog für diesen Streckenpunkt eine Ereigniswarnung eingerichtet. Bei Unfallschwerpunkten oder sonstigen kritischen Streckenabschnitten, wie zum Beispiel starken Gefällestrecken, kann das Telematik-Gerät den Fahrer rechtzeitig warnen. „Dies wird gerade bei österreichischen Postbussen eingesetzt, die fast ausschließlich auf kritischen Bergstrecken fahren. Damit sollen die Unfallzahlen reduziert werden“, berichtet Moritz Hegemann von Traffilog.

In der Lkw-Werkstatt der Spedition Hoppe (Name von der Redaktion geändert) bereiten die Mechaniker Ersatzteile für eine Bremsenreparatur vor. Was genau ausgewechselt werden muss, konnte der Werkstattmeister bereits vor einigen Tagen an seinem PC einsehen. Die Verschleißwarner der Bremsanlage am Lkw von Ivan G. haben über das MAN-Telematik-System (MAN TeleMatics) eine Warnmeldung an die Fuhrpark-Software übermittelt. Genau zum richtigen Zeitpunkt. Ivan ist froh, dass er mit seinem Fahrzeug nicht

wegen Bremsen-Problemen liegen bleibt, die Werkstattmitarbeiter sind zufrieden, weil sie zielgerichtet nur das austauschen brauchen, was wirklich verschlissen ist. Im Lager nicht vorhandene Teile können rechtzeitig vorbestellt werden. Das spart Zeit und Geld.

Telematik-Systeme können mithilfe der FMS-Schnittstelle (FMS steht für Fleet Management System) direkt mit der Elektronik des Fahrzeugs verbunden werden. Wichtige Fahrzeugdaten, wie z. B. Motordrehzahl, Öltemperatur und Batteriezustand können per Funk vom Lkw direkt an die Firmenzentrale übermittelt werden. Kritische Zustände, wie eine Überhitzung des Motors, laufen dann in der Fahrzeugwerkstatt auf. Das Werkstattpersonal kann den Fahrer informieren und ggf. mit ihm gleich einen Reparaturtermin vereinbaren. Hat er eine Panne vor Ort, können die Lkw-Mechaniker die übermittelte GPS-Position direkt anfahren und helfen.

Hilfe im Notfall

Peter M. hat es immer noch sehr eilig. Das Warnsignal für die gefährliche Kurve hat er zwar gehört, aber wider besseres Wissen gibt er weiter Vollgas. Die Kurve kommt näher, er lenkt ein. Im Bruchteil einer Sekunde merkt er, wie sich der Sattelanhänger leicht nach außen versetzt, die Zugmaschine wird unweigerlich aus der beabsichtigten Bahn gezogen. Der Ruck wird stärker, und Peter weiß, dass es zu spät ist ... Während er ohnmächtig in seiner Sattelzugmaschine liegt – der

ganze Lastzug befindet sich mit nach oben gerichteten Rädern im Graben –, wird die Technik für ihn tätig. Der G-Sensor hat die Überschreitung von Grenzwerten gemeldet, das Motordrehzahlsignal ist nicht mehr vorhanden. In der Spedition geht eine Warnmeldung ein. Der Disponent bei Peters Spedition versucht, ihn

per Handy zu erreichen, mehrmals, ohne Erfolg. Dann wird auch er tätig.

Als der Rettungshubschrauber mit Peter M. an Bord zur Unfallklinik schwebt, wird dem Notarzt deutlich, dass hier durch rechtzeitige Alarmierung ein Menschenleben gerettet werden konnte. Das Telematik-Gerät liegt im stark beschädigten Lkw. Vielleicht werden die dort gespeicherten Daten zu einem späteren Zeitpunkt ein wenig Licht auf die Unfallursache werfen. An diesem Tag wird Peter M. nicht nach Hause kommen. Aber das Wichtigste ist: Er wird nach Hause kommen. Spätestens dann, wenn ihn die Ärzte der BG-Klinik wieder gesund entlassen.

Kilian Blobner

„Auch ohne Telematik kann im Zeitalter von Handy und GPS die Position eines Fahrers jederzeit geortet werden.“



Fest eingebaute Geräte (unten rechts Fleetboard) gewährleisten freie Sicht durch die Frontscheibe.

TELEMATIKANBIETER

Für neu geordnete Lkw der europäischen Hersteller werden bereits Telematiksysteme in der Ausrüstung ab Werk angeboten. Es gibt aber auch eine Vielzahl von Telematiklösungen, die als Nachrüstsysteme auf dem Markt sind.

Unter anderem bieten folgende Firmen mit Sitz in Deutschland Telematiksysteme für Nutzfahrzeuge an:

COMLOG-VEHCO GmbH, Kiel
TomTom WORK, Leipzig
EPSa GmbH, Saalfeld
ZEBRAXX AG Europe, Hürth
TRANSICS DEUTSCHLAND, Köln
mobileObjects AG, Kronberg

Sicherheitsfachkraft Sven Abraham und Ralf Schumacher, UHE Möbelspedition in Munster.



Ortstermin: ASD bei Möbelspedition

Der Arbeitsmedizinische und Sicherheitstechnische Dienst der BG Verkehr bietet kleinen Unternehmen praxisnahe Beratung zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz an. Rund 40.000 Unternehmen nutzen den Service, darunter knapp 1.000 Möbelspeditionen. Lohnt sich das? Ein Beispiel.

Von Munster aus rollt der Achtzehntonner des „freundlichen Umzugsprofis“ Ralf Schumacher durch ganz Europa. Der Inhaber empfängt seine Sicherheitsfachkraft von der Deutschen Möbeltransport AG (DMG), die als Vertragspartner des ASD tätig wird, mit frischem Kaffee, und dann geht es auch schon konzentriert zur Sache. Sven Abraham hat branchenspezifische Checklisten mitgebracht und beginnt mit Fragen zur Qualifikation der Fahrer. Anschließend werden vom Seifenspender bis zum Möbellift alle technischen Einrichtungen erfasst. Was auf den ersten Blick als penible Fehlersuche erscheinen könnte, entpuppt sich auf den zweiten als gut durchdachte Grundlage zur Erstellung der Gefährdungsbeurteilung, für die Weiterbildung und für das interne Qualitätsmanagement des nach der Europäischen Umzugsnorm zertifizierten Betriebs.

Kurzfristig Termine machen

Die Möbelspedition UHE hat zwei gewerbliche Mitarbeiter und einen Lehrling. Der Ausfall von Mitarbeitern kann schnell einen Auftrag zum Platzen bringen, deshalb achtet der Chef darauf, dass seine Leute kein unnötiges Risiko eingehen. Als der Lehrling im Sommer mit dem Berufsziel Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice anfangen, wurden alle zur Sicherheitsunterweisung zusammengerufen. War es nicht

ASD
Der arbeitsmedizinische und
sicherheitstechnische Dienst
für das Verkehrsgewerbe

Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Telefon: 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
Internet: www.asd-bg-verkehr.de
Kosten: ASD-Sorglospaket pauschal pro
Vollzeitmitarbeiter für 45 Euro im Jahr,
Teilzeitkräfte werden umgerechnet.

schwer, mit Sven Abraham, der von Flensburg bis Südniedersachsen unterwegs ist, einen Termin abzumachen? Ralf Schumacher schüttelt überrascht den Kopf: „Wieso, der war innerhalb von drei Tagen da.“ Die Unterweisung kam bei allen gut an – keine trockene Belehrung, sondern ein Gespräch in lockerer Atmosphäre, mit vielen Bildern und Filmen, die sich einprägen und den Praxisbezug herstellen. Seitdem gibt es für unnötig riskantes Verhalten am Arbeitsplatz in der Möbelspedition UHE keine Entschuldigung mehr: „Wenn ich einen dabei beobachte, dass er aus dem Führerhaus oder von der Ladefläche springt, gibt es sofort eine Ermahnung“, sagt der Chef energisch. „Bei meinem Kollegen ist gerade ein Mitarbeiter

nach so einem Sprung für sechs Wochen ausgefallen. So etwas kann ich mir absolut nicht leisten.“ Auf Wunsch begleitet die Fachkraft der DMG auch selbst einen Umzug und schaut sich vor Ort an, was noch verbessert werden könnte. Als Ralf Schumacher erwähnt, dass er ein Reparatur-Set für Umzugsschäden (in der Branche besser als Schmink-Koffer bekannt) anschaffen will, wird sein Gesprächspartner hellhörig. „Da sind unter anderem Gefahrstoffe drin, sagt er, „den Koffer nehmen wir am besten in der nächsten Gefährdungsbeurteilung mit auf.“

Entspannter Chef

Schumacher betont, dass die Zusammenarbeit mit dem ASD ihn in vielerlei Hinsicht entlastet. In Sachen Sicherheit ist sein Betrieb immer auf dem neuesten Stand. Sollte doch etwas passieren, kann er als Unternehmer mühelos nachweisen, dass er allen Pflichten Genüge getan hat. Die Fehlzeiten sind minimal und vor allem die Jüngeren lernen, schonend mit ihren Kräften umzugehen.

Lars Müller, Leiter des ASD, unterstreicht: „Der ASD erleichtert den Unternehmern die Wahrnehmung ihrer Verantwortung. Durch unsere gründliche Gefährdungsanalyse und -beurteilung wird der Betrieb sicherer und natürlich gleichzeitig bestens vorbereitet auf Besuche von Gewerbeaufsicht oder Technischem Aufsichtsdienst der BG.“ (dp)

„Fünf Fragen an

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

Als VW-Fan fahre ich am allerliebsten mit meinem Passat.

Welche technische Erfindung im Transportbereich bewundern Sie?

Allgemein finde ich Hightech-Dinge toll. Durch mein PDA wird die Arbeit einfach erleichtert. Wenn ich den bei meinem Beginn als Fahrer vor 17 Jahren schon gehabt hätte ...

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

Auf meine Gesundheit lege ich den höchsten Wert. Da ich viel sitze, stelle ich mir den Fahrersitz immer richtig ein. Ich habe gelernt, wie man am besten hebt und trägt und habe deshalb seit über zehn Jahren keine Rückenprobleme mehr. Außerdem ziehe ich im Winter warme Kleidung an, weil ich viel draußen bin.

Und Ihre Meinung zur BG Verkehr?

Die ist sehr positiv: Vor einiger Zeit habe ich an einem Seminar zur



Ismet Girtli, Paketzusteller in Hamburg, Hobbykoch und Vater von drei Kindern

Seit einer kleinen Ewigkeit beliefert Ismet Girtli (44) die Hauptverwaltung der BG in Hamburg-Altona mit Paketen. Zur Weihnachtszeit herrscht auf den engen Straßen meist Hochbetrieb, aber dadurch lässt er sich nicht aus der Ruhe bringen.

Ladungssicherung teilgenommen. Da konnte ich viel lernen und es hat mir gut gefallen!

Ist das Ausliefern von Weihnachtspaketen eigentlich etwas Besonderes für Sie?

Ja, das ist es auf jeden Fall. Die Leute erwarten die Pakete und freuen sich, wenn ich an der Tür klinge. Wir versuchen, noch vor Weihnachten alles auszuliefern.

SICHER UNTERWEGS

Automatische Parkbremse für Lkw

Fehler beim An- und Abkuppeln eines Anhängers sind leider häufig die Ursache für schwere Unfälle. Oft vergisst ein Fahrer, die Parkbremse nach dem Abkuppeln zu aktivieren („ziehen“) und schließt nach dem Ankuppeln die Luftleitungen der Druckluftbremse in der falschen Reihenfolge an. Mit fatalen Folgen: Wird die Vorratsleitung angeschlossen und hat der Fahrer vergessen, die Feststellbremse im Zugfahrzeug zu betätigen, kann der gesamte Zug losrollen!

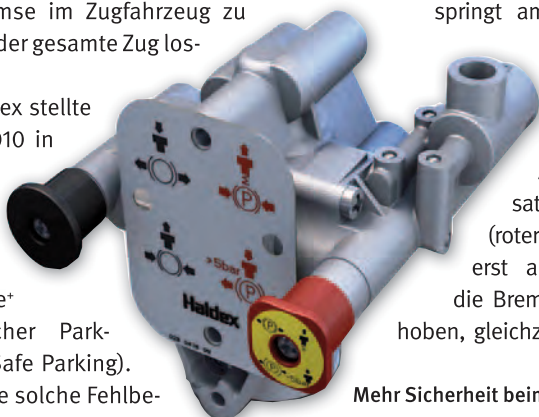
Die Firma Haldex stellte auf der IAA 2010 in Hannover ein neues Modul vor, das sogenannte Trailer Control Module* mit automatischer Parkbremse (TrCM* Safe Parking). Damit werde eine solche Fehlbe-

dienung entschärft und nach Angaben der Firma in eine Sicherheitsschaltung umgewandelt. Das funktioniert vereinfacht gesagt so: Sollte ein Anhänger nur durch Trennen der Luftleitungen (wodurch lediglich die Betriebsbremse des Anhängers betätigt wird) abgestellt werden, wird bei Luftverlust automatisch die Federspeicherbremse aktiviert: Der Anhänger steht fest. Außerdem springt am Anhänger der rote Knopf für die Feststellbremse heraus.

Wird nun versehentlich beim Ankuppeln oder Aufsatteln die Vorratsleitung (roter Kupplungskopf) zuerst angeschlossen, würde die Bremswirkung zwar aufgehoben, gleichzeitig werden aber au-

tomatisch die Federspeicher entlüftet und damit wird die Feststellbremse (Federspeicherbremse) des Anhängers betätigt. So kann der Anhänger bzw. der ganze Zug nicht wegrollen. Der Fahrer muss aktiv werden und nach dem Ankuppeln immer die Feststellbremse des Anhängers wieder lösen.

Wurde vor dem Kuppelvorgang die Feststellbremse des Zugfahrzeuges betätigt und der jeweilige Anhänger korrekt gekuppelt bzw. aufgesattelt, ist die Reihenfolge zum Anschließen der Verbindungsleitungen nicht entscheidend. In diesem Fall ist das Wegrollen des gesamten Fahrzeuges einschließlich Anhänger nicht möglich. Bei nicht korrekt angekuppeltem oder aufgesattelttem Anhänger würde aber das TrCM* Safe Parking ein Wegrollen oder unkontrollierte Bewegungen des nicht mit Feststellbremse gesicherten Anhängers verhindern, wenn die Vorratsleitung (rot) zuerst angeschlossen wird.



Mehr Sicherheit beim An- und Abkuppeln.

Joachim Zander



KONTAKT

Ihre Ansprechpartner bei der BG Verkehr
 Geschäftsbereich Prävention
 Referat Seeschifffahrt und Fischerei
 Telefon: 040 39 80-1082
 E-Mail: seeschifffahrt@bg-verkehr.de

Die neue UVV See

Was an Bord erlaubt ist und was nicht, steht heute größtenteils in internationalen Vorschriften. Deswegen wurde die UVV See überarbeitet und gekürzt. An die Stelle detaillierter Einzelregelungen tritt die Verantwortung des Unternehmers. Das bringt mehr Spielraum – aber auch die Verpflichtung, nach einem Unfall zu beweisen, dass alles veranlasst wurde, um das Unglück zu verhindern.

Schon seit Jahren ist gesetzlich festgelegt, dass jeder Unternehmer eine Gefährdungsbeurteilung für seinen Betrieb erstellen muss. Für die Seefahrtsunternehmen wurde diese Vorgabe aber bisher großzügig ausgelegt, da sie auf die UVV See verweisen konnten. Es genügte, die konkreten Anforderungen der Vorschriften einzuhalten.

Weniger Vorschriften, mehr Verantwortung

Was hat sich geändert? Moderne Arbeitsschutzvorschriften geben Schutzziele und allgemein gehaltene Anforderungen vor. Alle konkreten Maßnahmen des Arbeitsschutzes muss der Unternehmer in

eigener Verantwortung festlegen und dokumentieren: Er ist für die Arbeitsbedingungen in seinem Betrieb verantwortlich. Bildlich gesprochen hält der Unternehmer den Stift in der Hand und füllt durch betriebliche Regelungen selber aus, was früher von der See-BG detailliert vorgeschrieben und im Betrieb lediglich befolgt wurde. Dabei kooperiert der Arbeitgeber mit den Beschäftigten, Betriebsräten und Fachkräften. Er informiert die Mitarbeiter über besondere Gefahren am Arbeitsplatz und unterweist sie.

Ganz wesentlich ist dafür eine Gefährdungsbeurteilung – sie ist das zentrale Element des Arbeitsschutzes und zieht sich wie ein

INFORMATIONEN AUF EINEN BLICK

- ▶ Die UVV See wurde stark gekürzt und tritt voraussichtlich Anfang 2011 in Kraft (siehe Bekanntmachung auf Seite 36). Die geänderte UVV See wird nach dem Genehmigungsverfahren im Internet und im SicherheitsProfi veröffentlicht.
- ▶ Das neue Praxishandbuch See für die tägliche Arbeit an Bord wird übersichtlich und betriebsnah formuliert und gestaltet. Es erscheint Mitte des kommenden Jahres in deutscher und englischer Sprache.
- ▶ In der zweiten Hälfte des Jahres 2011 erscheint ein Leitfaden zur Umsetzung der Gefährdungsbeurteilung in Unternehmen der Seefahrt. Dieser Leitfaden bietet Unterstützung bei der Durchführung der Gefährdungsbeurteilung.

roter Faden durch das Arbeitsschutzgesetz und die Verordnungen. Der Gefährdungsbeurteilung gilt auch die erste Frage von Arbeits-schutzbehörden, falls es einen Arbeitsunfall gab.

Gefährdungsbeurteilung

Die Gefährdungsbeurteilung besteht aus sieben Bausteinen. Der Unternehmer soll

- 1.) beurteilen, welche Gefährdungen für die Beschäftigten bei der Arbeit bestehen,
- 2.) ermitteln, welche Maßnahmen des Arbeitsschutzes erforderlich sind,
- 3.) überprüfen, ob die Maßnahmen umgesetzt werden, wirksam sind und dem neuesten Stand der Technik entsprechen,
- 4.) die Ergebnisse der Gefährdungsbeurteilung dokumentieren,
- 5.) dokumentieren, welche Maßnahmen des Arbeitsschutzes festgelegt wurden,
- 6.) dokumentieren, dass diese Maßnahmen überprüft werden und
- 7.) die meldepflichtigen Arbeitsunfälle erfassen.

Sachkundige Hilfe leisten die Fachkraft für Arbeitssicherheit oder der Betriebsarzt. Auch die Mitarbeiter des Referats für Seeschifffahrt und Fischerei der BG Verkehr stehen den Unternehmern bei Bedarf zur Seite.

Handbuch See für die Praxis

Fast alle Regelungsbereiche der UVV See – vor allem zu Bau und Ausrüstung sowie der Fahrerlaubnis von Schiffen – standen in Konkurrenz zu sonstigen Vorschriften. Diese Doppelungen führten zwangsläufig zu Widersprüchen, die den praktischen Betriebsablauf empfindlich störten. Deswegen waren umfangreiche Streichungen in der UVV See unvermeidbar, aber das geht zum Teil auf Kosten der gewohnten Verständlichkeit und Praxisnähe. Die Selbstverwaltung hat dieses Defizit früh erkannt: Voraussichtlich im zweiten Quartal 2011 erscheint das Handbuch für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz auf Seeschiffen. Dieses so genannte „Handbuch See“ enthält verständlich formulierte Hinweise zur sicheren Arbeit in Seebetrieben, die mit zahlreichen Illustrationen deutlich machen, worauf es im Alltag an Bord ankommt. Das Handbuch schafft damit eine einheitliche Grundlage für sichere Arbeits- und Verhaltensweisen. Unternehmer und Vorgesetzte können das Handbuch für die vorgeschriebene Unterweisung nutzen und den Seeleuten bietet es die Möglichkeit, sich selbstständig über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit zu informieren. Das Handbuch erscheint in deutscher und englischer Sprache.

Martin Küppers

Leiter Hauptabteilung Arbeitssicherheit

NEUE SEMINARE

Im zweiten Quartal 2011 starten unsere neuen Seminare für Führungskräfte aus Land- und See-Betrieben. Sie sind speziell auf die Situation in der Seefahrt zugeschnitten, vermitteln den Führungskräften die Struktur der neuen Vorschriften und geben Orientierung bei der Umsetzung der wichtigsten Organisationspflichten im Arbeitsschutz.

VORHER – NACHHER: BEISPIEL KRANPRÜFUNG

Alte Regelung UVV See, §§ 227 - 231

1.) Prüf-Fristen

- ▶ Mindestens einmal jährlich und nach einer Reparatur eingehende Untersuchung durch Aufsichtsperson nach § 18 SGB VII (Klassifikationsgesellschaft).
- ▶ Ausgenommen davon sind Hebezeuge < 1,0 t.
- ▶ Mindestens alle fünf Jahre zusätzlich Belastungsprüfung.

2.) Dokumentation

- ▶ alle Prüfungen – auch der Hebezeuge < 1,0 t – werden in einem Prüfbuch an Bord dokumentiert.

3.) Umsetzung in der Praxis

- ▶ Full-Service durch Klassifikationsgesellschaft.
- ▶ Hebezeuge < 1,0 t werden in eigener Verantwortung geprüft.
- ▶ Prüfbuch nach BG-Muster.

Neue Regelung Betriebsicherheitsverordnung (BetrSichV), §§ 10, 11

Der Arbeitgeber muss sicherstellen, dass die Prüfungen ausreichen, um gefährliche Situationen auszuschließen. Das Schutzziel ist die sichere Bereitstellung und Benutzung von Arbeitsmitteln während der gesamten Benutzungsdauer.

1.) Prüf-Fristen

- ▶ Die Prüf-Fristen richten sich nach der Gefährdungsbeurteilung (§ 3 Abs. 3 BetrSichV). Zu berücksichtigen sind die Angaben des Herstellers, Umgebungsbedingungen, Einflüsse auf Verschleiß, Arbeitsverfahren und der Stand der Technik.
- ▶ Nach außergewöhnlichen Ereignissen ist eine zusätzliche Prüfung erforderlich, zum Beispiel nach einem Unfall, bei Veränderungen am Kran, längerer Nichtbenutzung oder nach Naturereignissen.
- ▶ Falls erforderlich, bedeutet Prüfung auch Erprobung, zum Beispiel durch eine Belastungsprüfung.

2.) Dokumentation

- ▶ Eine Aufzeichnung der Ergebnisse der Prüfungen muss an Bord vorliegen.

3.) Umsetzung in der Praxis

- ▶ Die Prüfung darf nur eine befähigte Person vornehmen. Zu den Anforderungen an befähigte Personen gehören Berufsausbildung, Berufserfahrung und zeitnahe berufliche Tätigkeit (Technische Regeln für Betriebssicherheit, TRBS 1203, Mai 2010).

Fazit

Nach der Streichung der §§ 227 - 231 UVV See muss der Unternehmer die Prüfungen so festlegen und organisieren, dass Hebezeuge sicher benutzt werden können. Hinweise von Herstellern liegen in der Regel nicht vor, da bislang die Prüf-Fristen der UVV See verbindlich waren. Die bisherigen Regelungen gelten weiterhin als Stand der Technik.

In der Praxis wird es sinnvoll sein, die Durchführung und Dokumentation der Prüfungen wie bisher einer maritimen Sachverständigen- bzw. Klassifikationsgesellschaft zu übertragen und kleinere Hebezeuge < 1,0 t in eigener Verantwortung zu prüfen. Für die Dokumentation bietet sich ein Prüfbuch an.

Der Unternehmer ist verpflichtet, die getroffenen Maßnahmen in einer Gefährdungsbeurteilung schriftlich zu dokumentieren – und deren Umsetzung sowie Wirksamkeit zu kontrollieren!

roter Faden durch das Arbeitsschutzgesetz und die Verordnungen. Der Gefährdungsbeurteilung gilt auch die erste Frage von Arbeits-schutzbehörden, falls es einen Arbeitsunfall gab.

Gefährdungsbeurteilung

Die Gefährdungsbeurteilung besteht aus sieben Bausteinen. Der Unternehmer soll

- 1.) beurteilen, welche Gefährdungen für die Beschäftigten bei der Arbeit bestehen,
- 2.) ermitteln, welche Maßnahmen des Arbeitsschutzes erforderlich sind,
- 3.) überprüfen, ob die Maßnahmen umgesetzt werden, wirksam sind und dem neuesten Stand der Technik entsprechen,
- 4.) die Ergebnisse der Gefährdungsbeurteilung dokumentieren,
- 5.) dokumentieren, welche Maßnahmen des Arbeitsschutzes festgelegt wurden,
- 6.) dokumentieren, dass diese Maßnahmen überprüft werden und
- 7.) die meldepflichtigen Arbeitsunfälle erfassen.

Sachkundige Hilfe leisten die Fachkraft für Arbeitssicherheit oder der Betriebsarzt. Auch die Mitarbeiter des Referats für Seeschifffahrt und Fischerei der BG Verkehr stehen den Unternehmern bei Bedarf zur Seite.

Handbuch See für die Praxis

Fast alle Regelungsbereiche der UVV See – vor allem zu Bau und Ausrüstung sowie der Fahrerlaubnis von Schiffen – standen in Konkurrenz zu sonstigen Vorschriften. Diese Doppelungen führten zwangsläufig zu Widersprüchen, die den praktischen Betriebsablauf empfindlich störten. Deswegen waren umfangreiche Streichungen in der UVV See unvermeidbar, aber das geht zum Teil auf Kosten der gewohnten Verständlichkeit und Praxisnähe. Die Selbstverwaltung hat dieses Defizit früh erkannt: Voraussichtlich im zweiten Quartal 2011 erscheint das Handbuch für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz auf Seeschiffen. Dieses so genannte „Handbuch See“ enthält verständlich formulierte Hinweise zur sicheren Arbeit in Seebetrieben, die mit zahlreichen Illustrationen deutlich machen, worauf es im Alltag an Bord ankommt. Das Handbuch schafft damit eine einheitliche Grundlage für sichere Arbeits- und Verhaltensweisen. Unternehmer und Vorgesetzte können das Handbuch für die vorgeschriebene Unterweisung nutzen und den Seeleuten bietet es die Möglichkeit, sich selbstständig über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit zu informieren. Das Handbuch erscheint in deutscher und englischer Sprache.

Martin Küppers

Leiter Hauptabteilung Arbeitssicherheit

NEUE SEMINARE

Im zweiten Quartal 2011 starten unsere neuen Seminare für Führungskräfte aus Land- und See-Betrieben. Sie sind speziell auf die Situation in der Seefahrt zugeschnitten, vermitteln den Führungskräften die Struktur der neuen Vorschriften und geben Orientierung bei der Umsetzung der wichtigsten Organisationspflichten im Arbeitsschutz.

VORHER – NACHHER: BEISPIEL KRANPRÜFUNG

Alte Regelung UVV See, §§ 227 - 231

1.) Prüf-Fristen

- ▶ Mindestens einmal jährlich und nach einer Reparatur eingehende Untersuchung durch Aufsichtsperson nach § 18 SGB VII (Klassifikationsgesellschaft).
- ▶ Ausgenommen davon sind Hebezeuge < 1,0 t.
- ▶ Mindestens alle fünf Jahre zusätzlich Belastungsprüfung.

2.) Dokumentation

- ▶ alle Prüfungen – auch der Hebezeuge < 1,0 t – werden in einem Prüfbuch an Bord dokumentiert.

3.) Umsetzung in der Praxis

- ▶ Full-Service durch Klassifikationsgesellschaft.
- ▶ Hebezeuge < 1,0 t werden in eigener Verantwortung geprüft.
- ▶ Prüfbuch nach BG-Muster.

Neue Regelung Betriebs-sicherheitsverordnung (BetrSichV), §§ 10, 11

Der Arbeitgeber muss sicherstellen, dass die Prüfungen ausreichen, um gefährliche Situationen auszuschließen. Das Schutzziel ist die sichere Bereitstellung und Benutzung von Arbeitsmitteln während der gesamten Benutzungsdauer.

1.) Prüf-Fristen

- ▶ Die Prüf-Fristen richten sich nach der Gefährdungsbeurteilung (§ 3 Abs. 3 BetrSichV). Zu berücksichtigen sind die Angaben des Herstellers, Umgebungsbedingungen, Einflüsse auf Verschleiß, Arbeitsverfahren und der Stand der Technik.
- ▶ Nach außergewöhnlichen Ereignissen ist eine zusätzliche Prüfung erforderlich, zum Beispiel nach einem Unfall, bei Veränderungen am Kran, längerer Nichtbenutzung oder nach Naturereignissen.
- ▶ Falls erforderlich, bedeutet Prüfung auch Erprobung, zum Beispiel durch eine Belastungsprüfung.

2.) Dokumentation

- ▶ Eine Aufzeichnung der Ergebnisse der Prüfungen muss an Bord vorliegen.

3.) Umsetzung in der Praxis

- ▶ Die Prüfung darf nur eine befähigte Person vornehmen. Zu den Anforderungen an befähigte Personen gehören Berufsausbildung, Berufserfahrung und zeitnahe berufliche Tätigkeit (Technische Regeln für Betriebssicherheit, TRBS 1203, Mai 2010).

Fazit

Nach der Streichung der §§ 227 - 231 UVV See muss der Unternehmer die Prüfungen so festlegen und organisieren, dass Hebezeuge sicher benutzt werden können. Hinweise von Herstellern liegen in der Regel nicht vor, da bislang die Prüf-Fristen der UVV See verbindlich waren. Die bisherigen Regelungen gelten weiterhin als Stand der Technik.

In der Praxis wird es sinnvoll sein, die Durchführung und Dokumentation der Prüfungen wie bisher einer maritimen Sachverständigen- bzw. Klassifikationsgesellschaft zu übertragen und kleinere Hebezeuge < 1,0 t in eigener Verantwortung zu prüfen. Für die Dokumentation bietet sich ein Prüfbuch an.

Der Unternehmer ist verpflichtet, die getroffenen Maßnahmen in einer Gefährdungsbeurteilung schriftlich zu dokumentieren – und deren Umsetzung sowie Wirksamkeit zu kontrollieren!



Tankdeck mit Lade- und Löschanlage – auch hier findet das ADN Anwendung

© Hans-Josef Braun

Änderungen bei Gefahrgutvorschriften

Aus ADNR wird ADN

Am 1. Januar 2011 ist es so weit. Nach über 40 Jahren wird die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) durch das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) abgelöst. Dadurch wird die Zuständigkeit für den Gefahrguttransport auf dem Rhein von der ZKR in Straßburg zur UNECE in Genf übergehen.

Bereits im Februar 2008, nach der Ratifizierung durch Deutschland in Kraft getreten, bilden das ADN und die dazugehörigen Verordnungen das Basisregelwerk für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen. Wie auch das ADNR enthält das ADN Vorschriften für die Klassifizierung, Verpackung, Kennzeichnung und Dokumentation gefährlicher Güter und für den Umgang während der Beförderung. Gültig ist das ADN über den Rhein hinaus, denn alle EU-Staaten mit bedeutsamen internationalen Wasserstraßen sind spätestens ab Juli 2011 verpflichtet, das ADN national und international anzuwenden.

Durch die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB) wird das ADN in Deutschland für alle schiffbaren Binnengewässer zur Anwendung gebracht. Von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) mit Wirkung vom 31. Dezember 2010 aufgehoben, gilt für die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein ab 1. Januar 2011 nicht mehr das ADNR, sondern allein das ADN. Einige nur für den Rhein geltende Abweichungen sollen aufgrund entsprechender Beschlüsse der ZKR in die GGVSEB aufgenommen

werden. Das ADN sieht eigene Übergangsvorschriften vor, jedoch werden auch die wesentlichen Übergangsregelungen von der ADNR in das ADN übernommen.

Was ändert sich durch den Wechsel?

Wichtig ist: Durch den Wechsel vom ADNR zum ADN wird es keine Aufweichung der Sicherheitsstandards geben. Der hohe Sicherheitsstandard wird also auch zukünftig erhalten bleiben. Dies betrifft sowohl die Bauvorschriften für die Schiffe wie auch den Betrieb. Auch weiterhin benötigt man für die Beförderung gefährlicher Güter eine entsprechende Ausbildung.

Neu sind dagegen einige Vorschriften für Entlader und Empfänger. So hat zum Beispiel der Empfänger die Reinigung und Entgiftung des Schiffes vorzunehmen und im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes geeignete Mittel vorzuhalten, damit das Schiff auch in Notfällen verlassen werden kann. Auch die Entladerverpflichtungen wurden genauer gefasst. Präzisierungen bzw. Ergänzungen gibt es auch für den Bereich der Unterweisung, der schriftlichen Weisung, der Stoffbezeichnung und der Schubverbände.

Weitere Informationen sowie den Text der Verordnung finden Sie unter www.unece.org in englischer, französischer und russischer Sprache, die deutsche Übersetzung des ADN auf der Internetseite der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (www.ccr-zkr.org).

Fragen beantworten Ihnen auch gern die Technischen Aufsichtsbeamten des Referats Binnenschifffahrt der BG Verkehr. (rb)

Tipp 1 Flüssiggasanlagen sicher betreiben

Flüssiggasanlagen sind – auch wenn sie immer seltener werden – aus der Binnenschifffahrt nicht wegzudenken. Beim Bau und Betrieb der Anlagen ist jedoch besondere Sorgfalt geboten:

- ▶ Die Aufstellungsorte der Flaschen müssen gekennzeichnet sein. Sollte es zu einem Brand kommen, muss die Feuerwehr umgehend informiert werden.
- ▶ Die Bedienungsanleitung muss am Gaskasten angebracht und befolgt werden.
- ▶ Die Gasflaschen dürfen auf keinen Fall unter Deck lagern, denn auslaufendes Gas, das schwerer ist als Luft, würde sich am Boden sammeln.
- ▶ Die Verbindungsschläuche müssen richtig befestigt werden und dicht sein, wobei die Prüfung auf Dichtheit auf keinen Fall mit Feuer geschehen darf!
- ▶ Nach Verstellen von Verbrauchsgeräten (Herd, Kühlschrank) ist auf die Dichtheit der Leitungen zu achten.
- ▶ Verbrauchsgeräte sind nur im tadellosen Zustand zu betreiben. Beim Kauf ist auf die Zulassung zu achten.

Auf Fahrgastschiffen dürfen Flüssiggasanlagen nur betrieben werden, wenn in den Räumen, in denen Verbrauchsgeräte aufgestellt sind, Warnanlagen vorhanden sind. Diese Anlagen warnen zum einen vor Undichtheiten, also ausströmendem Flüssiggas, zum anderen aber auch vor Kohlen-



© Gerhard Hoffmann

In der BinSchUO und UVV geregelt: Die Prüfung der Flüssiggas-Anlage.

monoxid, das bei einer unvollständigen Verbrennung entsteht.

Flüssiggasanlagen müssen, wie auch Druckluftanlagen, regelmäßig durch Sachverständige geprüft werden. Auf der Homepage der BG Verkehr finden sie ein Verzeichnis anerkannter Einrichter und Sachverständiger. Jetzt ist hier ein weiterer Service hinzugekommen: Sie finden dort nun auch alle notwendigen Formulare zur Bescheinigung der Prüfungen an Flüssiggas- und Druckluftanlagen.

+ Die Prüfbescheinigungen sowie die Listen der Sachverständigen zum Download: www.bg-verkehr.de – Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz – Informationen für Ihre Branche – Binnenschifffahrt

Tipp 2 Fortbildung im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz bei der BG Verkehr

Spezielle Sicherheitslehrgänge und Seminare zur Verhinderung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren bietet die BG Verkehr für ihre Unternehmer und Versicherten an. Sie werden für verschiedene Zielgruppen und zu verschiedenen Themen angeboten.

+ Infos und Anmeldung: www.bg-verkehr.de – Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz – Aus- und Fortbildung – Seminare der BG Verkehr – Binnenschifffahrt. Oder bei Frau Klein: ulrike.klein@bg-verkehr.de, Tel.: 0203 2952-112.

MELDUNGEN

Neues Erscheinungsbild

Der Elektronische Wasserstraßen-Informationsservice www.elwis.de wurde Anfang September auf das Corporate Design der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) umgestellt. Neu eingerichtet wurde dabei in den Rubriken Schifffahrtsrecht und Freizeitschifffahrt ein Schnellzugriff, der Suchenden einen schnellen Überblick über alle in ELWIS verfügbaren Rechtsvorschriften und Verordnungen ermöglicht. Internetadressen zu Wasserstandsdaten und Verkehrsinformationen haben weiterhin Bestand, sodass die von ELWIS-Nutzern dafür eingerichteten Favoriten ihre Gültigkeit behalten.

Leichte Erholung

Die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt hat nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (www.destatis.de) im ersten Halbjahr 2010 gegenüber dem 1. Halbjahr 2009 um knapp 12% zugenommen. Am deutlichsten war das Plus beim Containerverkehr. Dort lag es bei 21,4%. Insgesamt wurden in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres 111,3 Millionen Tonnen Güter (2008: 125,1 Millionen Tonnen) auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert.

Neue Lehrgänge auf Schulschiff

Der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt hat nun sein Lehrgangsprogramm 2011 vorgelegt. Es enthält vielfältige Angebote vom Patentlehrgang über Englisch- und Niederländisch-Kurse bis hin zu Lehrgängen am Simulator SANDRA, im Bereich Gefahrgut und für die Fachkunde in der Fahrgastschifffahrt.

Informationen und Lehrgangsprogramm: www.schulschiff-rhein.de – dort kann man sich auch anmelden. Oder über das Sekretariat, Frau Konieczny-Kara, Tel.: 02066 2288 -0.

AUSWAHL DER LEHRGANGSTERMINE 2011

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

Votum für die Unternehmerversicherung

Vertreterversammlung der BG Verkehr fasste einstimmige Beschlüsse zu Satzungsänderungen und zur neuen DGUV Vorschrift 2.

Am 12. November 2010 trafen die Mitglieder der Vertreterversammlung der BG Verkehr zur Herbstsitzung in Hamburg zusammen. Neben aktuellen Informationen aus Prävention und Verwaltung erhielten die Teilnehmer einen Überblick über wesentliche Ergebnisse der Jahresrechnungen 2009 der früheren Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und der See-Berufsgenossenschaft. Sie erteilten dem Vorstand und der Hauptgeschäftsführerin zur Jahresrechnung 2009 Entlastung.

Im Anschluss stand eine Satzungsänderung auf der Tagesordnung, die im Zuge der Änderungen im 24. Gefahrtarif notwendig geworden war. Die Abschaffung des kaufmännischen Teils im Gefahrtarif der BG Verkehr musste in die Satzungsbestimmungen zur Berechnung der Unternehmerversicherung übertragen werden. Die Aufsichtsbehörde der BG Verkehr – das Bundesversicherungsamt (BVA) – hatte eine bereits im Sommer von der BG Verkehr vorgeschlagene Regelung abgelehnt. Einem



Mitglieder der Vertreterversammlung stimmen im Beisein des Vorstandes über den Satzungsantrag ab.

neuen Vorschlag zur Berechnung mit einem Ausgleichsverfahren signalisierte das BVA im Vorfeld der Sitzung Zustimmung.

Das neue Verfahren und eine entsprechende Satzungsänderung wurde den Sitzungsteilnehmern vorgestellt. Die Arbeitgebervertreter brachten während der Sitzung zum Ausdruck, dass sie von den Vorteilen der Unternehmerversicherung überzeugt

seien. Der Satzungsantrag wurde einstimmig beschlossen.

Auch für den Entwurf der DGUV Vorschrift 2 votierten die Sitzungsteilnehmer einstimmig mit wenigen Enthaltungen. Im Anschluss erhielten sie aktuelle Informationen zum Stand des Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienstes der BG Verkehr und zu den Sozialversicherungswahlen. (kr)

Sozialwahlen 2011

Am 18. November 2010 endete um 18.00 Uhr eine wichtige Frist für die Sozialversicherungswahlen im Jahr 2011. Bis zu diesem Zeitpunkt mussten die Vorschlagslisten für die Wahl zur Vertreterversammlung der BG Verkehr eingereicht sein. Zum genannten Termin lagen für die Gruppe der Arbeitgeber die Liste Verband Deutscher Reeder e.V. und die Liste Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V. mit zusammen 28 Bewerberinnen und Bewerbern vor, auf denen die Berufsgruppen unserer Mitglieder vertreten sind.

Für die Gruppe der Versicherten reichten ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft und die Interessengemeinschaft Versicherter im

Transport und Verkehrswesen e.V. jeweils eine Liste ein, die zusammen 28 Bewerberinnen und Bewerber umfassen.

In seiner Sitzung am 5. Januar 2011 wird der Wahlausschuss über die Zulassung der Vorschlagslisten entscheiden und ggf. anschließend das Wahlergebnis feststellen.

Information zu den Wahlen

Die Selbstverwaltungsorgane der Berufsgenossenschaften werden je zur Hälfte mit Mitgliedern der Versicherten und der Arbeitgeber besetzt. Die Amtsperiode der Mitglieder dauert jeweils sechs Jahre. Danach werden sie im Rahmen von Sozialwahlen neu bestimmt. Bei der BG Verkehr sind je 28 Vertreter für die

Gruppe der Arbeitgeber und die Gruppe der Versicherten als Mitglieder in die Vertreterversammlung zu wählen. Werden für beide Gruppen vor den vorschlagsberechtigten Organisationen auch jeweils genauso viele Bewerber vorgeschlagen, entfällt eine Wahlhandlung.

Die Durchführung der Sozialversicherungswahlen obliegt dem Wahlausschuss der BG Verkehr. Die Sitzungen sind öffentlich. Die nächste Sitzung des Wahlausschusses der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft findet statt am Mittwoch, den 5. Januar 2011, um 11.00 Uhr, in der Bibliothek der BG Verkehr, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg. **Heike Böttcher**



Reinhard Schneider steht gut gelaunt vor „seinem“ City-Kran: Vor sechs Wochen hat er seinen Arbeitsvertrag unterschrieben und ist seitdem mit dem Kran in ganz Schleswig-Holstein unterwegs.

Besser geht's nicht

Was man für eine erfolgreiche berufliche Rehabilitation braucht, zeigt die Sünkler GmbH: einen Chef, der sich engagiert, einen Mitarbeiter mit festem Willen und eine Reha-Beraterin, die beide unterstützt.

Michael Kulbe, Geschäftsführer der Firma Sünkler, ist ein Chef, wie man ihn sich wünscht. Er verlangt zwar viel von seinen Mitarbeitern, aber seine Tür steht immer offen, er macht klare Ansagen und fühlt sich für seine Mitarbeiter verantwortlich. Zum Beispiel für Reinhard Schneider, der im Juli 2008 mit einem Zeitvertrag bei ihm anfang.

Absturz vom Lkw

Vor fast genau einem Jahr hat Reinhard Schneider einen Unfall: Am 3. November 2009 verliert er beim Abrüsten eines Autokrans das Gleichgewicht und stürzt vom Auflieger. „Wie ich gefallen bin, weiß ich nicht mehr. Da war ein Blackout. Meine Kollegen haben mich ins Auto gesetzt und ins Krankenhaus gefahren“, erzählt Schneider. Die Diagnose im Krankenhaus lautet Schulterprellung.

„Ich hab das nicht geglaubt, weil ich zu starke Schmerzen hatte“, erinnert sich Schneider an die erste Zeit nach dem Unfall. Und er hat recht. Drei Wochen nach dem Unfall wird in der Uniklinik Kiel der Abriss einer Sehne im Schulterbereich festgestellt. Schneider wird operiert, sechs Wochen später beginnt die medizinische Reha. Dem ungeduldigen Fahrer dauert es viel zu lang. „Er kam jede Woche zweimal her und

hat berichtet, wie es ihm geht“, erinnert sich sein Chef. „Sein Zeitvertrag war ausgelaufen, aber ich hab ihm gesagt, mach alles, was die BG dir bietet. Werd' wieder fit, wenn es geht, stell ich dich sofort wieder ein.“

Neuanfang mit Hindernissen

Wieder fit werden, das ist für Schneider leichter gesagt als getan. Er kann den linken Arm nicht mehr voll belasten und nicht über Schulterhöhe heben. Aber er will unbedingt wieder arbeiten. Dass sein Chef ihn wieder einstellen will, erzählt er auch Beate Thun, seiner Reha-Beraterin von der BG Verkehr. Sie nimmt Kontakt mit seinem Chef auf und wird sich mit ihm schnell einig. Finanziell unterstützt von der BG Verkehr soll Schneider im September einen Arbeitsversuch starten. Zunächst vier, dann sechs Stunden, und wenn es geht, wieder vollschichtig.

„Er hat mit Hofarbeiten und in der Werkstatt angefangen“, erzählt Michael Kulbe. „Danach haben wir alles durchprobiert, was möglich ist und er musste mir alles vorführen. Ich habe ihm gleich gesagt, dass bringt nichts, wenn du die Zähne zusammenbeißt. Du musst das auf Dauer machen können.“

Am Festmachen von Zurrketten und am großen Autokran scheitert Schneider.



Geschäftsführer Michael Kulbe legt großen Wert auf ein familiäres und vertrauensvolles Verhältnis zu seinen rund 30 Mitarbeitern.

Anfang Oktober steigt er dann auf den City-Kran – und hat seinen Job gefunden. Alle Arbeiten, die rund um den Kran anfallen, schafft er trotz seiner Bewegungseinschränkungen. Genau ein Jahr und 12 Tage nach seinem Unfall unterschreibt er einen festen Arbeitsvertrag.

Auf die Frage, warum Michael Kulbe so viel Einsatz zeigt, hat er eine einfache Antwort „Ich hätte mir Vorwürfe gemacht, wenn ich ihn einfach so hätte fallen lassen. So ein Unfall kann mir auch passieren. Dann würde ich mir wünschen, dass man mit mir genauso umgeht.“ Hoffen wir, dass ihm diese Erfahrung erspart bleibt. Die Chancen dafür stehen gut – er ist auch in Sachen Arbeitsschutz ein Chef, wie man ihn sich wünscht und lässt sich regelmäßig von der BG Verkehr beraten. (kr)

Schutz und Fürsorge

Am 1. Oktober 1885 schlug die Geburtsstunde der gewerblichen Berufsgenossenschaften: Das vom Reichstag beschlossene Unfallversicherungsgesetz trat in Kraft.

Als Johann Huber und sein Mitarbeiter Ernst Reklau am 1. Oktober 1890 in Nürnberg am Straßenrand Getreidesäcke abluden, scheuten die Pferde des Fuhrwerks und gingen durch. Reklau, der auf der Pritsche stand, stürzte ab und zog sich schwere Verletzungen zu. Unter den Folgen litt er sein Leben lang. Sein Chef zeigte den Arbeitsunfall der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft an. Sie war erst vier Jahre vorher gegründet worden und entschädigte den Verletzten mit einer Rente. Wäre Reklau seinen schweren Verletzungen erlegen, hätte die Berufsgenossenschaft eine Hinterbliebenenrente an seine Frau und die Kinder gezahlt.

Soziale Schieflage

Aus heutiger Sicht ist es unvorstellbar, aber für einen Arbeiter wie Reklau war die Rente, die er bekam, etwas ganz Außergewöhnliches. Sie war nicht hoch, bewahrte ihn und seine Familie aber vor der Verelendung. Bevor die Unfallversicherung eingeführt wurde, galt das Reichshaftpflichtgesetz von 1871. In dem Gesetz war geregelt, dass ein Arbeiter nach einem Unfall zwar Ansprüche gegenüber dem Unternehmer geltend machen kann. Aber nur dann, wenn er dem Unternehmer eine Schuld an dem Unfall nachweisen konnte und gleichzeitig beim verletzten Arbeiter kein schuldhaftes Verhalten vorlag.

Für Arbeiter war es ein schwieriges und oft vergebliches Unterfangen, ihre Ansprüche vor Gericht geltend zu machen. Dabei führte

die fortschreitende Industrialisierung und technische Entwicklungen zu neuen Risiken und Gesundheitsgefährdungen am Arbeitsplatz. Wer nach einem Arbeitsunfall nicht mehr arbeiten konnte, verarmte und war auf die Sozialfürsorge angewiesen.

Start der Unfallversicherung 1885

Die Absicherung nach einem Arbeitsunfall verbesserte sich für Arbeiter erst durch die neu geschaffene Unfallversicherung. Sie wurde in Deutschland zusammen mit der Kranken- und Rentenversicherung zwischen 1883 und 1889 im Reichstag beschlossen.

Das Unfallversicherungsgesetz von 1885 verpflichtete bestimmte, besonders gefährliche Betriebe der gewerblichen Wirtschaft, Berufsgenossenschaften zu gründen. Unternehmer dieser Betriebe wurden bei Arbeitsunfällen von der Haftung freigestellt und zahlten Beiträge an die Berufsgenossenschaften. Arbeitnehmer hatten nun Anspruch auf sozialen Schutz gegen die Folgen arbeitsbedingter Unfälle. Die Unfallversicherung wurde in den folgenden Jahrzehnten auf weitere Branchen ausgeweitet. Ab 1942 standen alle Arbeitnehmer – unter dem Schutz der Unfallversicherung.

Die größten Herausforderungen hatten die Berufsgenossenschaften in den Anfangsjahren zu bestehen. Vorbilder für eine öffentlich-rechtliche Unfallversicherung gab es keine. Sie mussten nicht nur eine völlig neue Organisation aufbauen, sondern viele offene Fragen

Für das Transport- und Verkehrsgewerbe wurde die Unfallversicherung 1886 eingeführt. Heute versichert die BG Verkehr fast alles, was rollt, fliegt und schwimmt.



zur Beitragsbemessung und Gehaltstarifen, zu Kriterien für die Minderungen der Erwerbsfähigkeit und zum Leistungsumfang klären.

1886: Start für Verkehrsbetriebe

Am 22. Mai 1885 beschloss der Bundesrat die Gründung von 55 Berufsgenossenschaften. Den Antrag auf Gründung einer Berufsgenossenschaft der gewerbmäßigen Fuhrwerksbetriebe stellten Berliner Fuhrunternehmer am 30. Januar 1886. Die Gründung folgte am 1. Juli. Im gleichen Jahr nahmen drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften die Arbeit auf, 1887 folgte die Gründung der See-Berufsgenossenschaft.

Geführt wurden die Berufsgenossenschaften zunächst von einer Selbstverwaltung die ausschließlich aus Unternehmern bestand. Von den Nationalsozialisten durch ein Führerprinzip ersetzt, organisierte sich die Selbstverwaltung nach dem 2. Weltkrieg neu. Seit 1951 sind Vertreterversammlung und Vorstand paritätisch je zur Hälfte mit Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer besetzt.

Unfälle verhüten

Die ersten Unfallverhütungsvorschriften verfassten die Berufsgenossenschaften bereits kurz nach ihrer Gründung. Der Gedanke, dass Unfallverhütung wesentlich dazu beitragen kann, Kosten zu senken, setzte sich jedoch erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch. Am 30. Juni 1900 verpflichtete ein neues Gesetz Berufsgenossenschaften dazu, Unfallverhütungsvorschriften zu erlassen. Technische Aufsichtsbeamte wurden eingestellt und übernahmen in Abstimmung mit den Betrieben die Aufgabe, den Arbeits- und Maschinenschutz zu verbessern und das Arbeiten sicherer zu machen.

Ansprüche der Versicherten

Mit Beginn der Unfallversicherung 1885 waren fahrlässige, zufällige, durch höhere Gewalt oder durch Verschulden des Kollegen entstandene Unfälle versichert. Leistungen und Ansprüche der Arbeitnehmer waren festgelegt. Bei bleibender Invalidität hatte der Versicherte Anspruch auf eine Rente. Sie betrug bei völliger Erwerbsunfähigkeit zwei Drittel des Jahresarbeitsverdienstes. An dieser Höhe hat sich bis heute nichts geändert. Eine Dynamisierung der Renten wurde 1963 beschlossen.

Bronzefigur aus dem Bestand der BGF: Die Figur hält ein Schutzschild mit dem Logo der früheren Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft. Das Entstehungsdatum ist unbekannt.

Die Behandlungskosten trug in den ersten 13 Wochen nach dem Unfall zunächst die Krankenkassen. Die Berufsgenossenschaften arbeiteten jedoch schon früh mit spezialisierten Ärzten und Krankenhäusern zusammen, um Einfluss auf die Behandlung und Rehabilitation zu nehmen. 1890 nahm die weltweit erste Unfallklinik – die berufsgenossenschaftliche Klinik Bergmannsheil in Bochum – ihre Arbeit auf.

Das Leistungsspektrum der Unfallversicherung weitete sich 1925 erheblich aus: Wegeunfälle und Berufskrankheiten wurden einbezogen und die Berufsfürsorge verpflichtend. Seither konnten Verletzte unabhängig von der Schwere ihrer Verletzung eine berufliche Ausbildung oder Umschulung machen, um ihre Erwerbsfähigkeit zurück zu gewinnen. Auch wurden sie bei der Suche einer neuen Arbeitsstelle von den Berufsgenossenschaften unterstützt.

Kontinuität und Veränderung

Heutzutage sind Verletzte wesentlich besser gestellt und abgesichert als Ernst Reklau. Das berufsgenossenschaftliche System, das Prävention, Rehabilitation und Entschädigung aus einer Hand bietet, überstand harte Bewährungsproben während der Weltwirtschaftskrise, im Dritten Reich, im Strukturwandel der 70er-Jahre und im Zuge der Wiedervereinigung Deutschlands.

Im Rückblick auf 125 Jahre Unfallversicherung wird vor allem deutlich, dass es gelungen ist, die Organisationen sowie Aufgaben und Leistungen der Berufsgenossenschaften einer sich wandelnden Arbeitswelt anzupassen. Seit Jahrzehnten sinkende Unfallzahlen, stabile Beiträge, und eine hohe Akzeptanz bei den Arbeitgebern und den Versicherten sprechen für die Leistungs- und Anpassungsfähigkeit des Systems.

Oliver Leibbrand, Geschichtswerk eG

Oliver Leibbrand lebt und arbeitet als freiberuflicher Autor in Hamburg. Er ist aktives Mitglied der Historikergenossenschaft Geschichtswerk eG und hat sich auf Unternehmens-, Vereins- und Genossenschaftsgeschichte spezialisiert.
www.geschichtswerk.de



Foto: Ralf Höhne

AUS UNFALLMELDUNGEN DER BG VERKEHR

Abgerutscht

Beim Aussteigen aus seinem Lkw ist der Fahrer mit dem linken Fuß von der Bordsteinkante gerutscht und rückwärts hingefallen. Er hat sich dabei eine Zerrung des linken Sprunggelenkes zugezogen.

Gestolpert

Beim Verlassen seines Busses ist ein Busfahrer gestolpert, hat versucht sich festzuhalten und ist gestürzt. Er hat sich die rechte Schulter gezerrt und eine Verstauchung am Fuß.

Hängen geblieben

Beim Wechseln eines Schrottcontainers ist der Mitarbeiter mit der rechten Hand am Eisen hängen geblieben und zog sich eine Risswunde am Daumen zu.

Umgeknickt

Beim Überqueren der Straße ist der Zusteller an der Bordsteinkante weggerutscht und mit dem rechten Fuß umgeknickt. Beim Sturz hat er versucht, sich mit einer Hand abzustützen. Er hat sich dabei die Hand, den Fuß und das Sprunggelenk verstaucht.

Verdreht

Eine Bedienung an der Bar eines Flughafens hat unbeabsichtigt etwas gegen den Kopf geschlagen bekommen und dabei den Hals verdreht. Sie erlitt eine Zerrung der Halswirbelsäule.

Gequetscht

Beim Anheben eines Kanaldeckels rutschte dieser wieder runter, als der Mitarbeiter mit der linken Hand unter den Deckel fasste. Er erlitt eine Quetschverletzung mit Bluteruss am linken Ringfinger.

DIE ZAHL

1.111,11

Euro beträgt die Rente bei einer Erwerbsminderung von hundert Prozent für einen bei der BG Verkehr versicherten Unternehmer mit einer Versicherungssumme von 20.000 Euro.

LESEN UND SCHAUEN

Sicher arbeiten



Eine Entdeckungsreise in die Geschichte der Unfallversicherung muss nicht langweilig sein. Das beweist eine Broschüre, die der Spitzenverband der Berufsgenossenschaften (DGUV) zusammen mit dem Deutschen Historischen Museum (DHM) in Berlin herausgegeben hat. In dem 56-seitigen Heft finden sich die wichtigsten Stationen der Unfallversicherung, dazu viele Abbildungen sowie Folien für den Einsatz in Schulen. „Sicher arbeiten – 125 Jahre gesetzliche Unfallversicherung“ ist als Begleitmaterial für die ständige Ausstellung des DHM entstanden. Schauen Sie doch mal hinein – in die Broschüre oder die Ausstellung. Bestelladresse für die kostenlose Broschüre: bestellung@dguv.de, Museum: www.dhm.de

MITMACHEN UND GEWINNEN

Musikstück	Welt-raum, der Kosmos	Kfz-Z. Niederlande	leichte Vertiefung im Blech	Abk.: Warenzeichen	Einbringen der Feldfrüchte	11	Strick zum Segelschnüren	Farbton
manuell Tätiger		3						griech. Göttin, Zeus-Gemahlin
französisch: vorwärts!					ältere Bezeichnung für Pullover		Laut eines Esels	
Kfz-Z. Polen		Ruhe, Lauflosigkeit		Standbild			4	
Reiseweg	Ost-europäer					1	Figur in „Die Fledermaus“	Entspannungsmöbel am Pool
			5	Ausspannen, Muße		Schulfestsaal		
Konsonant	Dateiendung für Bildateien		Abchlusskante			12	so lange, so weit	Abk.: Religion
						männliches Schwein		6
			von der Kirche verehrte Frau					9
Teil der Bergsteigerausrüstung	Teil vom Stoßdämpfer					Trag- u. Reiffier in südl. Ländern		8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

Die Buchstaben von 1 bis 12 ergeben die Lösung.

Das Lösungswort senden Sie bitte an folgende Anschrift:

BG Verkehr
Redaktion SicherheitsProfi
22757 Hamburg

Einsendeschluss:
21. Januar 2011

Unter den Teilnehmer/innen mit der richtigen Lösung werden als Preise ausgelost:

1. Preis: 50 Euro
2. bis 5. Preis: 25 Euro

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

Gewinner aus 5/2010

- 1. Preis 50 Euro
U. Steffenhagen, Sassnitz
- 2. bis 5. Preis je 25 Euro
A. Marx, Tamm
H. Teufer, Kiel
U. Radke, Rutesheim
B. Böhret, Ottenbach

Ihr nächster SicherheitsProfi: 21. 1. 2011

REPORTAGE

Zu Wasser, zu Land und in der Luft: Flugfisch

DAS THEMA

Vom Genuss zur Sucht: Alkohol



© Nigel Treblin / ddp

Faxbestellung 040 3980-1040

Mit diesem Fax bestellen wir

kostenlose Sonderdrucke des SicherheitsProfi 8/2010

**DGUV Vorschrift 2 der BG Verkehr (verfügbar ab Mitte Januar 2011).
Für Mitgliedsunternehmen kostenlos.**

Firmenname

zu Händen

Straße

Postfach

Ort

Datum

Unterschrift

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

Unfallverhütungsvorschrift „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (DGUV Vorschrift 2) 1. Januar 2011

Die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) hat folgende Unfallverhütungsvorschrift beschlossen:

Inhaltsverzeichnis

Erstes Kapitel	Allgemeine Vorschriften § 1 Geltungsbereich § 2 Bestellung § 3 Arbeitsmedizinische Fachkunde § 4 Sicherheitstechnische Fachkunde § 5 Bericht
Zweites Kapitel	Übergangsbestimmungen § 6 Übergangsbestimmungen
Drittes Kapitel	In-Kraft-Treten und Außer-Kraft-Treten § 7 In-Kraft-Treten und Außer-Kraft-Treten
Anlage 1	(zu § 2 Abs. 2) Betriebsärztliche und sicherheitstechnische Regelbetreuung in Betrieben mit bis zu 10 Beschäftigten
Anlage 2	(zu § 2 Abs. 3) Betriebsärztliche und sicherheitstechnische Regelbetreuung in Betrieben mit mehr als 10 Beschäftigten
Anlage 3	(zu § 2 Abs. 4) Alternative bedarfsorientierte betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung in Betrieben mit bis zu 30 Beschäftigten
Anlage 4	entfällt
Anhang 1¹⁾	(zu § 2) Hinweise zur Bestellung und zum Tätigwerden der Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit
Anhang 2¹⁾	(zu § 4) Branchenspezifische Themen der Ausbildung von Fachkräften für Arbeitssicherheit
Anhang 3¹⁾	(zu Anlage 2 Abschnitt 2) Aufgabenfelder der Grundbetreuung und Beschreibung möglicher Aufgaben
Anhang 4¹⁾	(zu Anlage 2 Abschnitt 3) Betriebspezifischer Teil der Betreuung
Anhang 5	Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit

Erstes Kapitel Allgemeine Vorschriften

§ 1 Geltungsbereich

Diese Unfallverhütungsvorschrift bestimmt näher die Maßnahmen, die der Unternehmer zur Erfüllung der sich aus dem Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Arbeitssicherheitsgesetz) ergebenden Pflichten zu treffen hat.

§ 2 Bestellung

- (1) Der Unternehmer hat Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit zur Wahrnehmung der in den §§ 3 und 6 des Arbeitssicherheitsgesetzes bezeichneten Aufgaben schriftlich nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen zu bestellen. Der Unternehmer hat dem Unfallversicherungsträger auf Verlangen nachzuweisen, wie er die Verpflichtung nach Satz 1 erfüllt hat.
- (2) Bei Betrieben mit bis zu 10 Beschäftigten richtet sich der Umfang der betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung nach Anlage 1.
- (3) Bei Betrieben mit mehr als 10 Beschäftigten gelten die Bestimmungen nach Anlage 2.
- (4) Abweichend von den Absätzen 2 und 3 kann der Unternehmer nach Maßgabe von Anlage 3 ein alternatives Betreuungsmodell wählen, wenn er aktiv in das Betriebsgeschehen eingebunden ist und die Zahl der Beschäftigten bis zu 30 beträgt.
- (5) Bei der Berechnung der Zahl der Beschäftigten sind jährliche Durchschnittszahlen zugrunde zu legen; bei der Berechnung des Schwellenwertes in den Absätzen 2, 3 und 4 findet die Regelung des § 6 Abs. 1 Satz 4 des Arbeitsschutzgesetzes entsprechende Anwendung.
- (6) Der Unfallversicherungsträger kann im Einzelfall im Einvernehmen mit der nach § 12 Arbeitssicherheitsgesetz zuständigen Behörde Abweichungen von den Absätzen 2, 3 und

¹⁾ Die Anhänge 1 bis 4 enthalten keine rechtsverbindlichen Regelungen.

4 zulassen, soweit im Betrieb die Unfall- und Gesundheitsgefahren vom Durchschnitt abweichen und die abweichende Festsetzung mit dem Schutz der Beschäftigten vereinbar ist. Als Vergleichsmaßstab dienen Betriebe der gleichen Art.

§ 3

Arbeitsmedizinische Fachkunde

Der Unternehmer kann die erforderliche arbeitsmedizinische Fachkunde als gegeben ansehen bei Ärzten, die nachweisen, dass sie berechtigt sind,

1. die Gebietsbezeichnung „Arbeitsmedizin“
oder
2. die Zusatzbezeichnung „Betriebsmedizin“
zu führen.

§ 4

Sicherheitstechnische Fachkunde

(1) Der Unternehmer kann die erforderliche sicherheitstechnische Fachkunde von Fachkräften für Arbeitssicherheit als nachgewiesen ansehen, wenn diese den in den Absätzen 2 bis 5 festgelegten Anforderungen genügen.

- (2) Sicherheitsingenieure erfüllen die Anforderungen, wenn sie
1. berechtigt sind, die Berufsbezeichnung Ingenieur zu führen oder einen Bachelor- oder Masterabschluss der Studienrichtung Ingenieurwissenschaften erworben haben,
 2. danach eine praktische Tätigkeit in diesem Beruf mindestens zwei Jahre lang ausgeübt und
 3. einen staatlichen oder von Unfallversicherungsträgern veranstalteten Ausbildungslehrgang
oder
einen staatlich oder von Unfallversicherungsträgern anerkannten Ausbildungslehrgang eines anderen Ausbildungsträgers mit Erfolg abgeschlossen haben.

Sicherheitsingenieure, die auf Grund ihrer Hochschul-/Fachhochschulausbildung berechtigt sind, die Berufsbezeichnung „Sicherheitsingenieur“ zu führen und eine einjährige praktische Tätigkeit als Ingenieur ausgeübt haben, erfüllen ebenfalls die Anforderungen.

(3) In der Funktion als Sicherheitsingenieur können auch Personen tätig werden, die über gleichwertige Qualifikationen verfügen.

- (4) Sicherheitstechniker erfüllen die Anforderungen, wenn sie
1. eine Prüfung als staatlich anerkannter Techniker erfolgreich abgelegt haben,
 2. danach eine praktische Tätigkeit als Techniker mindestens zwei Jahre lang ausgeübt haben
und
 3. einen staatlichen oder von Unfallversicherungsträgern veranstalteten Ausbildungslehrgang
oder
einen staatlich oder von Unfallversicherungsträgern anerkannten Ausbildungslehrgang eines anderen Veranstaltungsträgers mit Erfolg abgeschlossen haben.

Die Anforderungen erfüllt auch, wer ohne Prüfung als staatlich anerkannter Techniker mindestens vier Jahre lang als Techniker tätig war und einen staatlichen oder von Unfallversicherungsträgern veranstalteten Ausbildungslehrgang oder einen staatlich oder von Unfallversicherungsträgern anerkannten Ausbildungslehrgang eines anderen Veranstaltungsträgers mit Erfolg abgeschlossen hat.

- (5) Sicherheitsmeister erfüllen die Anforderungen, wenn sie
1. die Meisterprüfung erfolgreich abgelegt haben,
 2. danach eine praktische Tätigkeit als Meister mindestens zwei Jahre lang ausgeübt haben
und
 3. einen staatlichen oder von Unfallversicherungsträgern veranstalteten Ausbildungslehrgang
oder
einen staatlich oder von Unfallversicherungsträgern anerkannten Ausbildungslehrgang eines anderen Veranstaltungsträgers mit Erfolg abgeschlossen haben.

Die Anforderungen erfüllt auch, wer ohne Meisterprüfung mindestens vier Jahre lang als Meister oder in gleichwertiger Funktion tätig war und einen staatlichen oder von Unfallversicherungsträgern veranstalteten Ausbildungslehrgang oder einen staatlich oder von Unfallversicherungsträgern anerkannten Ausbildungslehrgang eines anderen Veranstaltungsträgers mit Erfolg abgeschlossen hat.

(6) Der Ausbildungslehrgang nach den Absätzen 2, 4 und 5 umfasst die Ausbildungsstufe I (Grundausbildung), Ausbildungsstufe II (Vertiefende Ausbildung), Ausbildungsstufe III (Bereichsbezogene Ausbildung) und das begleitende Praktikum. Bestandteile der Ausbildungsstufe III sind die nachfolgenden Rahmenthemen:

- Brand- und Explosionsschutz,
- Schutz vor Sturz aus der Höhe/in die Tiefe,

- Organisation der Instandhaltung/Störungsbeseitigung,
- Erstellung, Instandhaltung und Beseitigung von baulichen Einrichtungen und Anlagen,
- Gefährdung/Belastung bestimmter Personengruppen,
- Komplexe Verkehrssituationen.

(7) Bei einem Wechsel einer Fachkraft für Arbeitssicherheit, die die Ausbildungsstufe III (Bereichsbezogene Ausbildung) entsprechend den Festlegungen eines anderen Unfallversicherungsträgers absolviert hat, in eine andere Branche, hat der Unternehmer dafür zu sorgen, dass die Fachkraft für Arbeitssicherheit die erforderlichen bereichsbezogenen Kenntnisse durch Fortbildung erwirbt. Der Unfallversicherungsträger entscheidet über den erforderlichen Umfang an Fortbildung unter Berücksichtigung der Inhalte seiner Ausbildungsstufe III.

§ 5 Bericht

Der Unternehmer hat die gemäß § 2 dieser Unfallverhütungsvorschrift bestellten Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit zu verpflichten, über die Erfüllung der übertragenen Aufgaben regelmäßig schriftlich zu berichten. Die Berichte sollen auch über die Zusammenarbeit der Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit Auskunft geben.

Zweites Kapitel Übergangsbestimmungen

§ 6 Übergangsbestimmungen

(1) Der Unternehmer kann abweichend von § 3 davon ausgehen, dass Ärzte über die erforderliche Fachkunde verfügen, wenn sie

1. eine Bescheinigung der zuständigen Ärztekammer darüber besitzen, dass sie vor dem 1. Januar 1985 ein Jahr klinisch oder poliklinisch tätig gewesen sind und an einem arbeitsmedizinischen Einführungslehrgang teilgenommen haben und
2. a) bis zum 31. Dezember 1985 mindestens 500 Stunden innerhalb eines Jahres betriebsärztlich tätig waren oder
b) bis zum 31. Dezember 1987 einen dreimonatigen Kurs über Arbeitsmedizin absolviert haben und
über die Voraussetzungen nach Nummer 2 Buchstabe a) oder b) eine von der zuständigen Ärztekammer erteilte Bescheinigung beibringen.

Die Bescheinigung der zuständigen Ärztekammer muss vor dem 31. Dezember 1996 ausgestellt worden sein.

(2) Der Nachweis der Fachkunde nach § 4 Abs. 2 bis 5 gilt als erbracht, wenn eine Fachkraft für Arbeitssicherheit im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Unfallverhütungsvorschrift als solche tätig ist und die Fachkundevoraussetzungen der

- Unfallverhütungsvorschrift „Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (BGV A6) der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen vom 1. Oktober 1995 in der Fassung vom 1. April 2003 oder der
- Unfallverhütungsvorschrift „Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (BGV A6) der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft vom 1. Juli 1995 in der Fassung vom 1. April 2004 oder der
- Unfallverhütungsvorschrift „See“ (UVV See) der See-Berufsgenossenschaft vom 10. September 1980 in der Fassung vom 01. Oktober 2003

vorliegen.

(3) entfällt

(4) entfällt

Drittes Kapitel In-Kraft-Treten und Außer-Kraft-Treten

§ 7 In-Kraft-Treten und Außer-Kraft-Treten

Diese Unfallverhütungsvorschrift tritt am 1. Januar 2011 in Kraft. Gleichzeitig treten die Unfallverhütungsvorschrift „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (BGV A2) der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen vom 1. Januar 2005 in der Fassung vom 1. Januar 2009 und die Vorschriften des Abschnitts III (§§ 57-61) der Unfallverhütungsvorschrift „See“ (UVV See) der See-Berufsgenossenschaft vom 10. September 1980 in der Fassung vom 01. Oktober 2003 außer Kraft.

Anlage 1

(zu § 2 Abs. 2)

Betriebsärztliche und sicherheitstechnische Regelbetreuung in Betrieben mit bis zu 10 Beschäftigten

Wesentliche Grundlage von Art und Umfang der betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung sind die im Betrieb vorliegenden Gefährdungen für Sicherheit und

Gesundheit der Beschäftigten sowie die Aufgaben gemäß den §§ 3 bzw. 6 Arbeitssicherheitsgesetz.

Der Umfang der zu erbringenden betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung besteht in der Durchführung von **Grundbetreuungen und anlassbezogenen Betreuungen**. Sie können kombiniert werden.

Grundbetreuungen beinhalten die Unterstützung bei

- der Erstellung bzw.
- der Aktualisierung der Gefährdungsbeurteilung.

Bei der Grundbetreuung muss der Sachverstand von Betriebsärzten und Fachkräften für Arbeitssicherheit einbezogen werden. Dies kann dadurch geschehen, dass der Erstberatende den Sachverstand des jeweils anderen Sachgebietes hinzuzieht.

Die Grundbetreuung wird bei maßgeblicher Änderung der Arbeitsverhältnisse, spätestens aber nach 3 Jahren für Betriebe der Gewerbebranche Güterverkehr, Städtereinigung und Entsorgungswirtschaft, Flugverkehr mit seinen Einrichtungen, Güterschifffahrt, Taucher- und Bergungsunternehmen, Schiffsbefestigung und Unternehmen der Seefahrt sowie spätestens nach 4 Jahren für Betriebe der Gewerbebranche Personenbeförderung und Postdienste sowie für sonstige in diesem Absatz nicht aufgeführte Gewerbebranche wiederholt.

Fristen für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen bleiben unberührt.

Die **Gefährdungsbeurteilung** besteht aus einer systematischen Feststellung und Bewertung von relevanten Gefährdungen der Beschäftigten. Aus der Gefährdungsbeurteilung sind entsprechende Arbeitsschutzmaßnahmen abzuleiten. Die Gefährdungsbeurteilung und die Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen und erforderlichenfalls an sich ändernde Gegebenheiten anzupassen.

Anlassbezogene Betreuungen:

Der Unternehmer ist verpflichtet, sich bei besonderen Anlässen durch einen Betriebsarzt oder eine Fachkraft für Arbeitssicherheit mit branchenbezogener Fachkunde in Fragen der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes betreten zu lassen.

Besondere Anlässe für eine Betreuung durch den Betriebsarzt und die Fachkraft für Arbeitssicherheit können unter anderem sein die

- Planung, Errichtung und Änderung von Betriebsanlagen,
- Einführung neuer Arbeitsmittel, die ein erhöhtes Gefährdungspotenzial zur Folge haben,
- grundlegende Änderung von Arbeitsverfahren,
- Einführung neuer Arbeitsverfahren,
- Gestaltung neuer Arbeitsplätze und -abläufe,
- Einführung neuer Arbeitsstoffe bzw. Gefahrstoffe, die ein erhöhtes Gefährdungspotenzial zur Folge haben,
- Beratung der Beschäftigten über besondere Unfall- und Gesundheitsgefahren bei der Arbeit,
- Untersuchung von Unfällen und Berufskrankheiten,
- Erstellung von Notfall- und Alarmplänen.

Ein weiterer Anlass für das Tätigwerden einer Fachkraft für Arbeitssicherheit kann unter anderem die

- Durchführung sicherheitstechnischer Überprüfungen und Beurteilungen von Anlagen, Arbeitssystemen und Arbeitsverfahren sein.

Weitere Anlässe für das Tätigwerden eines Betriebsarztes können unter anderem sein

- eine grundlegende Umgestaltung von Arbeitszeit-, Pausen- und Schichtsystemen,
- die Erforderlichkeit der Durchführung arbeitsmedizinischer Vorsorgeuntersuchungen, Beurteilungen und Beratungen,
- Suchterkrankungen, die ein gefahrungsfreies Arbeiten beeinträchtigen,
- Fragen des Arbeitsplatzwechsels sowie der Eingliederung und Wiedereingliederung behinderter Menschen und der (Wieder-) Eingliederung von Rehabilitanden,
- die Häufung gesundheitlicher Probleme,
- das Auftreten posttraumatischer Belastungszustände.

Der Betrieb muss über angemessene und aktuelle Unterlagen verfügen, aus denen das Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung, die abgeleiteten Maßnahmen und das Ergebnis der Überprüfung ersichtlich sind. Solche Unterlagen können auch Berichte nach § 5 dieser Unfallverhütungsvorschrift sein.

Ergänzend zur Grundbetreuung können anlassbezogene Beratungen zu spezifischen Fachthemen im Einzelfall auch durch Personen mit spezieller anlassbezogener Fachkunde erbracht werden, die nicht über eine Qualifikation als Betriebsarzt bzw. Fachkraft für Arbeitssicherheit verfügen. Dies kann beispielsweise für Beratungen im Zusammenhang mit Lärminderungs-, Brandschutz- und Lüftungsmaßnahmen zutreffen. Eine Kombination mit der Grundbetreuung ist in diesen Fällen nicht zulässig.

Unternehmer können sich zur gemeinsamen Nutzung betriebsärztlicher und sicherheitstechnischer Regelbetreuung zusammenschließen, soweit die Möglichkeiten zur Organisation im Betrieb nicht ausreichen.

Die Beschäftigten sind über die Art der praktizierten betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung zu informieren und darüber in Kenntnis zu setzen, welcher Betriebsarzt und welche Fachkraft für Arbeitssicherheit anzusprechen ist.

Anlage 2

(zu § 2 Abs. 3)

Betriebsärztliche und sicherheitstechnische Regelbetreuung in Betrieben mit mehr als 10 Beschäftigten

1. Allgemeines

Grundlagen von Art und Umfang der betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung sind die im Betrieb vorliegenden Gefährdungen für Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten sowie die Aufgaben gemäß den §§ 3 bzw. 6 Arbeitssicherheitsgesetz. Die betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung besteht aus der **Grundbetreuung** und dem **betriebsspezifischen Teil der Betreuung**. Grundbetreuung und betriebs-spezifische Betreuung bilden zusammen die **Gesamtbetreuung**.

Der Unternehmer hat die Aufgaben der Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit entsprechend den betrieblichen Erfordernissen unter Mitwirkung der betrieblichen Interessenvertretung (z.B. entsprechend Betriebsverfassungsgesetz) sowie unter Verweis auf § 9 Abs. 3 Arbeitssicherheitsgesetz zu ermitteln, aufzuteilen und mit ihnen schriftlich zu vereinbaren.

Die Aufgaben der in allen Betrieben anfallenden **Grundbetreuung** nach Abschnitt 2 werden in Anhang 3 näher erläutert. Maßgeblich für die Bemessung des Betreuungsumfangs der Grundbetreuung sind die für alle Betriebe geltenden Einsatzzeiten gemäß Abschnitt 2.

Zweiter Bestandteil der Gesamtbetreuung ist der **betriebsspezifische Teil**, dessen Aufgaben nach Abschnitt 3 in Anhang 4 näher erläutert werden. Relevanz und Umfang des betriebsspezifischen Teils der Betreuung werden durch den Unternehmer gemäß Abschnitt 3 ermittelt und regelmäßig überprüft.

Der Unternehmer hat sich durch Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit bei der Festlegung der Grundbetreuung und des betriebsspezifischen Teils der Betreuung beraten zu lassen.

Die Beschäftigten sind über die Art der praktizierten betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung zu informieren und darüber in Kenntnis zu setzen, welcher Betriebsarzt und welche Fachkraft für Arbeitssicherheit anzusprechen ist.

Arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen sind nicht auf die Einsatzzeiten der Grundbetreuung anzurechnen, sondern Bestandteil des betriebsspezifischen Teils der Betreuung.

Wegezeiten können nicht als Einsatzzeiten angerechnet werden.

Maßnahmen und Ergebnisse der Leistungserbringung sind im Rahmen der regelmäßigen Berichte von Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit nach § 5 zu dokumentieren.

2. Grundbetreuung

Die Grundbetreuung weist drei Betreuungsgruppen auf, für die jeweils feste Einsatzzeiten als Summenwerte für Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit gelten. Die Betriebe sind über ihre jeweilige Betriebsart den Betreuungsgruppen gemäß Abschnitt 4 zugeordnet. Für die Grundbetreuung ist je nach Zuordnung in eine der drei Gruppen folgende Einsatzzeit in Stunden pro Beschäftigtem/r und Jahr erforderlich:

	Gruppe I	Gruppe II	Gruppe III
Einsatzzeit (Std./Jahr pro Beschäftigtem/r)	2,5	1,5	0,5

Bei der Aufteilung der Zeiten auf Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit ist ein Mindestanteil von 20% der Grundbetreuung, jedoch nicht weniger als 0,2 Std./Jahr pro Beschäftigtem/r für jeden Leistungserbringer anzusetzen.

Die Grundbetreuung umfasst folgende Aufgabenfelder:

- 1 Unterstützung bei der Gefährdungsbeurteilung (Beurteilung der Arbeitsbedingungen)
 - 1.1 Unterstützung bei der Implementierung eines Gesamtkonzeptes zur Gefährdungsbeurteilung
 - 1.2 Unterstützung bei der Durchführung der Gefährdungsbeurteilung
 - 1.3 Beobachtung der gelebten Praxis und Auswertung der Gefährdungsbeurteilung
- 2 Unterstützung bei grundlegenden Maßnahmen der Arbeitsgestaltung – Verhältnisprävention
 - 2.1 Eigeninitiatives Handeln zur Verhältnisprävention an bestehenden Arbeitssystemen
 - 2.2 Eigeninitiatives Handeln zur Verhältnisprävention bei Veränderung der Arbeitsbedingungen
- 3 Unterstützung bei grundlegenden Maßnahmen der Arbeitsgestaltung – Verhaltensprävention
 - 3.1 Unterstützung bei Unterweisungen, Betriebsanweisungen, Qualifizierungsmaßnahmen
 - 3.2 Motivieren zum sicherheits- und gesundheitsgerechten Verhalten
 - 3.3 Information und Aufklärung
 - 3.4 Kollektive arbeitsmedizinische Beratung der Beschäftigten
- 4 Unterstützung bei der Schaffung einer geeigneten Organisation und Integration in die Führungstätigkeit
 - 4.1 Integration des Arbeitsschutzes in die Aufbauorganisation
 - 4.2 Integration des Arbeitsschutzes in die Unternehmensführung
 - 4.3 Beratung zu erforderlichen Ressourcen zur Umsetzung der Arbeitsschutzmaßnahmen
 - 4.4 Kommunikation und Information sichern
 - 4.5 Berücksichtigung der Arbeitsschutzbelange in betrieblichen Prozessen
 - 4.6 Betriebliche arbeitsschutzspezifische Prozesse organisieren
 - 4.7 Ständige Verbesserung sicherstellen

5 Untersuchung nach Ereignissen

- 5.1 Untersuchungen von Ereignissen, Ursachenanalysen und deren Auswertungen
- 5.2 Ermitteln von Unfallschwerpunkten sowie Schwerpunkten arbeitsbedingter Erkrankungen
- 5.3 Verbesserungsvorschläge
- 6 Allgemeine Beratung von Arbeitgebern und Führungskräften, betrieblichen Interessenvertretungen, Beschäftigten
 - 6.1 Beratung zu Rechtsgrundlagen, Stand der Technik und Arbeitsmedizin, wissenschaftlichen Erkenntnissen
 - 6.2 Beantwortung von Anfragen
 - 6.3 Verbreitung der Information im Unternehmen, einschließlich Teambesprechungen
 - 6.4 Externe Beratung zu speziellen Problemen des Arbeitsschutzes organisieren
- 7 Erstellung von Dokumentationen, Erfüllung von Meldepflichten
 - 7.1 Unterstützung bei der Erstellung von Dokumentationen
 - 7.2 Unterstützung bei der Erfüllung von Meldepflichten gegenüber den zuständigen Behörden und Unfallversicherungsträgern
 - 7.3 Dokumentation von Vorschlägen an den Arbeitgeber einschließlich Angabe des jeweiligen Umsetzungsstandes
 - 7.4 Dokumentation zur eigenen Tätigkeit und zur Inanspruchnahme der Einsatzzeiten
- 8 Mitwirken in betrieblichen Besprechungen
 - 8.1 Direkte persönliche Beratung von Arbeitgebern
 - 8.2 Teilnahme an Dienstgesprächen des Arbeitgebers mit seinen Führungskräften
 - 8.3 Teilnahme an Besprechungen der betrieblichen Beauftragten entsprechend §§ 9, 10 und 11 Arbeitssicherheitsgesetz
 - 8.4 Teilnahme an sonstigen Besprechungen, einschließlich Betriebsversammlung
 - 8.5 Nutzung eines ständigen Kontaktes mit Führungskräften
 - 8.6 Sitzung des Arbeitsschutzausschusses
- 9 Selbstorganisation
 - 9.1 Ständige Fortbildung organisieren (Aktualisierung und Erweiterung)
 - 9.2 Wissensmanagement entwickeln und nutzen
 - 9.3 Erfassen und Aufarbeiten von Hinweisen der Beschäftigten
 - 9.4 Erfahrungsaustausch insbesondere mit den Unfallversicherungsträgern und den zuständigen Behörden nutzen

3. Betriebsspezifischer Teil der Betreuung

Der Bedarf an betriebsspezifischer Betreuung wird vom Unternehmer in einem Verfahren ermittelt, das die nachfolgend aufgeführten Aufgabenfelder sowie Auslöse- und Aufwandskriterien berücksichtigt. Das Verfahren erfordert, dass der Unternehmer alle Aufgabenfelder hinsichtlich ihrer Relevanz für die betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung regelmäßig, insbesondere nach wesentlichen Änderungen, prüft. Die Aufgabenfelder sind:

- 1 Regelmäßig vorliegende betriebsspezifische Unfall- und Gesundheitsgefahren, Erfordernisse zur menschengerechten Arbeitsgestaltung
 - 1.1 Besondere Tätigkeiten
 - 1.2 Arbeitsplätze und Arbeitsstätten, die besondere Risiken aufweisen
 - 1.3 Arbeitsaufgaben und Arbeitsorganisation mit besonderen Risiken
 - 1.4 Erfordernis arbeitsmedizinischer Vorsorge
 - 1.5 Erfordernis besonderer betriebsspezifischer Anforderungen beim Personaleinsatz
 - 1.6 Sicherheit und Gesundheit unter den Bedingungen des demografischen Wandels
 - 1.7 Arbeitsgestaltung zur Vermeidung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren, Erhalt der individuellen gesundheitlichen Ressourcen im Zusammenhang mit der Arbeit
 - 1.8 Unterstützung bei der Weiterentwicklung eines Gesundheitsmanagements
- 2 Betriebliche Veränderungen in den Arbeitsbedingungen und in der Organisation
 - 2.1 Beschaffung von grundlegend neuartigen Maschinen, Geräten
 - 2.2 Grundlegende Veränderungen zur Errichtung neuer Arbeitsplätze bzw. der Arbeitsplatzausstattung; Planung, Neuerrichtung von Betriebsanlagen; Umbau, Neubaumaßnahmen
 - 2.3 Einführung völlig neuer Stoffe, Materialien
 - 2.4 Grundlegende Veränderung betrieblicher Abläufe und Prozesse; grundlegende Veränderung der Arbeitszeitgestaltung; grundlegende Änderung, Einführung neuer Arbeitsverfahren
 - 2.5 Spezifische Erfordernisse zur Schaffung einer geeigneten Organisation zur Durchführung der Maßnahmen des Arbeitsschutzes sowie der Integration in die Führungstätigkeit und zum Aufbau eines Systems der Gefährdungsbeurteilung
- 3 Externe Entwicklung mit spezifischem Einfluss auf die betriebliche Situation
 - 3.1 Neue Vorschriften, die für den Betrieb umfangreiche Änderungen nach sich ziehen
 - 3.2 Weiterentwicklung des für den Betrieb relevanten Stands der Technik und Arbeitsmedizin
- 4 Betriebliche Aktionen, Programme und Maßnahmen
 - Schwerpunktprogramme, Kampagnen sowie Unterstützung von Aktionen zur Gesundheitsförderung

Ein Verfahren zur Ermittlung der Betreuungsleistungen einschließlich der Anwendung der Auslöse- und Aufwandskriterien ist in Anhang 4 näher erläutert.

Die Ermittlung von Dauer und Umfang der betriebsspezifischen Betreuung beinhaltet die Prüfung durch den Unternehmer, welche Aufgaben im Betrieb erforderlich sind und die Festlegung des entsprechenden Personalaufwandes für die Aufgaben erledigung. Er hat auf der Grundlage des ermittelten Personalaufwandes die Betreuungsleistung mit Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit festzulegen und schriftlich zu vereinbaren.

4. Zuordnung der Betriebsarten zu den Betreuungsgruppen

Die nachfolgende Tabelle weist die Zuordnung der Betriebe anhand des WZ-Schlüssels der jeweiligen Betriebsart zu den Betreuungsgruppen der Grundbetreuung nach Abschnitt 2 aus.

Auszug für die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft aus der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008). Eine vollständige Liste mit den Angaben aller Unfallversicherungsträger wird bei der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) geführt.

Lfd. Nr.	WZ 2008 Kode	WZ 2008 - Bezeichnung (a.n.g. = anderweitig nicht genannt)	Gruppe I 2,5 h	Gruppe II 1,5 h	Gruppe III 0,5 h
796	38	Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung			
797	38.1	Sammlung von Abfällen		X	
802	38.21	Abfallbehandlung und -beseitigung		X	
807	38.3	Rückgewinnung		X	
882	45	Handel mit Kraftfahrzeugen; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen			
888	45.2	Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen		X	
1162	49	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen			
1169	49.3	Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr			X
1178	49.4	Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte		X	
1186	50	Schifffahrt			
1187	50.1	Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt		X	
1190	50.2	Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt		X	
1193	50.3	Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt		X	
1196	50.4	Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt		X	
1199	51	Luftfahrt			
1200	51.1	Personenbeförderung in der Luftfahrt			X
1203	51.2	Güterbeförderung in der Luftfahrt und Raumtransport			X
1208	52	Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr			
1212	52.2	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr		X	
1234	53	Post-, Kurier- und Expressdienste			
1238	53.2	Sonstige Post-, Kurier- und Expressdienste		X	
1262	56	Gastronomie			
1263	56.1	Restaurants, Gaststätten, Imbissstuben, Cafés, Eissalons u. Ä.			X
1514	77	Vermietung von beweglichen Sachen			
1515	77.1	Vermietung von Kraftwagen			X
1562	80	Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detekteien			
1563	80.1	Private Wach- und Sicherheitsdienste			X
1635	85	Erziehung und Unterricht			
1643	85.3	Weiterführende Schulen			X
1657	85.5	Sonstiger Unterricht			X
1672	86	Gesundheitswesen			
1685	86.9	Gesundheitswesen a. n. g.			X
1750	93	Erbringung von Dienstleistungen des Sports, der Unterhaltung und der Erholung			
1751	93.1	Erbringung von Dienstleistungen des Sports			X
1805	96	Erbringung von sonstigen überwiegend persönlichen Dienstleistungen			
1806	96.0	Erbringung von sonstigen überwiegend persönlichen Dienstleistungen			
1812	96.03	Bestattungswesen			X

Anlage 3

(zu § 2 Abs. 4)

Alternative bedarfsorientierte betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung in Betrieben mit bis zu 30 Beschäftigten

1. Allgemeines

Bei der Anwendung der alternativen bedarfsorientierten betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung wird der Unternehmer zu Fragen der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes im Betrieb informiert und für die Durchführung der erforderlichen Maßnahmen motiviert. Die alternative bedarfsorientierte betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung besteht aus Motivations- und Informationsmaßnahmen, Fortbildungsmaßnahmen und der Inanspruchnahme der bedarfsorientierten Betreuung. Die Beschäftigten werden über die Art der praktizierten betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung informiert und wissen, welcher Betriebsarzt und welche Fachkraft für Arbeitssicherheit anzusprechen ist.

2. Motivations-, Informations- und Fortbildungsmaßnahmen

2.1 Motivations- und Informationsmaßnahmen

Für Betriebe der Gewerbebranche Güterverkehr, Städtereinigung und Entsorgungswirtschaft, Flugverkehr mit seinen Einrichtungen, Güterschifffahrt, Taucher- und Bergungsunternehmen, Schiffsbefestigung sowie für Unternehmen der Seefahrt beträgt der grundlegende und branchenbezogene Motivations- und Informationsbedarf mindestens 24 Lerneinheiten, die in Form berufsgenossenschaftlicher oder berufsgenossenschaftlich anerkannter Maßnahmen innerhalb von 3 Jahren zu absolvieren sind. Die erstmalige Grundschulung ist als Präsenzseminar mit mindestens 8 Lerneinheiten zu absolvieren. Die Maßnahmen schließen jeweils mit einer Lernerfolgskontrolle ab. Hierüber wird eine Bescheinigung ausgestellt.

Für Betriebe der Gewerbebranche Personenbeförderung und Postdienste sowie für sonstige hier unter Ziffer 2.1 nicht aufgeführte Gewerbebranche beträgt der grundlegende und branchenbezogene Motivations- und Informationsbedarf mindestens 16 Lerneinheiten, die in Form berufsgenossenschaftlicher oder berufsgenossenschaftlich anerkannter Maßnahmen innerhalb von 3 Jahren zu absolvieren sind. Die erstmalige Grundschulung ist als Präsenzseminar mit mindestens 8 Lerneinheiten zu absolvieren. Die Maßnahmen schließen jeweils mit einer Lernerfolgskontrolle ab. Hierüber wird eine Bescheinigung ausgestellt.

Die Lernerfolgskontrollen sind im Anschluss an die Bearbeitung der Lehrmaterialien nach Anweisung der Berufsgenossenschaft abzulegen.

Die Berufsgenossenschaft bestimmt, für welche Gewerbebranche und in welchem Umfang Selbstlernphasen (Fernlehrgänge) als ergänzende Ausbildungsmaßnahme anerkannt werden.

2.2 Fortbildungsmaßnahmen

Für Betriebe der Gewerbebranche Güterverkehr, Städtereinigung und Entsorgungswirtschaft, Flugverkehr mit seinen Einrichtungen, Güterschifffahrt, Taucher- und Bergungsunternehmen, Schiffsbefestigung sowie für Unternehmen der Seefahrt beträgt der Fortbildungsbedarf mindestens 8 Lerneinheiten, die in Abständen von höchstens 4 Jahren und in Form berufsgenossenschaftlicher oder berufsgenossenschaftlich anerkannter Maßnahmen zu absolvieren sind.

Für Betriebe der Gewerbebranche Personenbeförderung und Postdienste sowie für sonstige hier unter Ziffer 2.2 nicht aufgeführte Gewerbebranche beträgt der Fortbildungsbedarf mindestens 4 Lerneinheiten, die in Abständen von höchstens 4 Jahren und in Form berufsgenossenschaftlicher oder berufsgenossenschaftlich anerkannter Maßnahmen zu absolvieren sind.

Die Berufsgenossenschaft bestimmt, für welche Gewerbebranche und in welchem Umfang Selbstlernphasen (Fernlehrgänge) als Fortbildungsmaßnahme anerkannt werden.

2.3 Inhalte

Inhalte der Motivations- und Informationsmaßnahmen bei der alternativen bedarfsorientierten Betreuung sind insbesondere

- Wirtschaftliche Aspekte von Sicherheit und Gesundheitsschutz,
- Organisation von und Verantwortung für Sicherheit und Gesundheitsschutz (Arbeits- und Gesundheitsschutz als Führungsaufgabe und Unternehmensziel),
- Grundlagen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes,
- Identifizierung branchenspezifischer Gefährdungspotenziale (Gefährdungen, Arbeitsunfallgeschehen, Berufskrankheitengeschehen, arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren),
- Vorgehensweise bei der Durchführung der betriebsbezogenen Gefährdungsbeurteilung,
- Handlungsfelder der Fachkraft für Arbeitssicherheit und des Betriebsarztes in Verbindung mit Verfahren zur Feststellung des betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Beratungsbedarfs,
- Anlässe zur Durchführung arbeitsmedizinischer Untersuchungen, einschließlich arbeitsmedizinischer Vorsorgeuntersuchungen.

3. Bedarfsorientierte Betreuung

Nach dem Abschluss der Motivations- und Informationsmaßnahmen kann der Unternehmer über die Notwendigkeit und das Ausmaß einer externen Betreuung selbst entscheiden. Eine sachgerechte bedarfsorientierte betriebsärztliche und sicherheitstechnische

Betreuung im Betrieb erfolgt auf der Grundlage der Gefährdungsbeurteilung, die erforderlichenfalls unter Einschaltung von Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit mit branchenspezifischen Kenntnissen durchgeführt wird.

Darüber hinaus ist der Unternehmer verpflichtet, sich bei besonderen Anlässen qualifiziert in Fragen der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes durch einen Betriebsarzt oder eine Fachkraft für Arbeitssicherheit mit branchenbezogener Fachkunde betreuen zu lassen. Besondere Anlässe für eine Betreuung durch den Betriebsarzt und die Fachkraft für Arbeitssicherheit können unter anderem sein die

- Planung, Errichtung und Änderung von Betriebsanlagen,
- Einführung neuer Arbeitsmittel, die ein erhöhtes Gefährdungspotenzial zur Folge haben,
- grundlegende Änderung von Arbeitsverfahren,
- Einführung neuer Arbeitsverfahren,
- Gestaltung neuer Arbeitsplätze und -abläufe,
- Einführung neuer Arbeitsstoffe bzw. Gefahrstoffe, die ein erhöhtes Gefährdungspotenzial zur Folge haben,
- Untersuchung von Unfällen und Berufskrankheiten,
- Beratung der Beschäftigten über besondere Unfall- und Gesundheitsgefahren bei der Arbeit,
- Erstellung von Notfall- und Alarmplänen.

Ein weiterer Anlass für das Tätigwerden einer Fachkraft für Arbeitssicherheit kann unter anderem sein die

- Durchführung sicherheitstechnischer Überprüfungen und Beurteilungen von Anlagen, Arbeitssystemen und Arbeitsverfahren.

Weitere Anlässe für das Tätigwerden eines Betriebsarztes können unter anderem sein

- eine grundlegende Umgestaltung von Arbeitszeit-, Pausen- und Schichtsystemen,
- die Erforderlichkeit der Durchführung arbeitsmedizinischer Vorsorgeuntersuchungen, Beurteilungen und Beratungen,
- Suchterkrankungen, die ein gefahrungsfreies Arbeiten beeinträchtigen,
- Fragen des Arbeitsplatzwechsels sowie der Eingliederung und Wiedereingliederung behinderter Menschen und der (Wieder-) Eingliederung von Rehabilitanden,
- die Häufung gesundheitlicher Probleme,
- das Auftreten posttraumatischer Belastungszustände.

Anlassbezogene Beratungen zu spezifischen Fachthemen können im Einzelfall auch durch Personen mit spezieller anlassbezogener Fachkunde erbracht werden, die nicht

über eine Qualifikation als Betriebsarzt bzw. Fachkraft für Arbeitssicherheit verfügen. Dies kann beispielsweise für Beratungen im Zusammenhang mit Lärminderungs-, Brandschutz- und Lüftungsmaßnahmen zutreffen.

4. Schriftliche Nachweise

Im Betrieb sind die nachfolgend aufgeführten schriftlichen Nachweise zur Einsichtnahme durch die zuständigen Aufsichtsorgane vorzuhalten

- Teilnahmenachweis an den Maßnahmen zur Motivation, Information sowie der Fortbildung,
- aktuelle Unterlagen über die im Betrieb durchgeführte Gefährdungsbeurteilung,
- die Berichte nach § 5 dieser Unfallverhütungsvorschrift.

Erfüllt der Unternehmer seine Verpflichtungen im Rahmen der alternativen bedarfsorientierten Betreuungsform nicht, unterliegt er mit seinem Betrieb der Regelbetreuung nach § 2 Abs. 2 oder 3 dieser Unfallverhütungsvorschrift.

Anlage 4 entfällt

Beschlossen in der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft in Hamburg in ihrer Sitzung am 12. November 2010
gez. Schaefer (Vorsitzender der Vertreterversammlung)

Genehmigung

Die vorstehende Unfallverhütungsvorschrift
„Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (DGUV Vorschrift 2)
wird genehmigt.

Bonn, den 06. Dezember 2010

Az.: IIIb-1-36051-33

Bundesministerium für Arbeit und Soziales, im Auftrag, gez. Koll

¹⁾ Die Anhänge 1 bis 5 stehen zur Einsicht und zum Herunterladen im Internet unter www.bg-verkehr.de zur Verfügung.

Die Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft hat folgende Aktualisierung beschlossen:

Beschluss

Die Paragraphen der Unfallverhütungsvorschriften für Unternehmen der Seefahrt (UVV „See“)

Abschnitt I. Allgemeine Vorschriften

B. Allgemeine Pflichten des Unternehmers

§ 4a

D. Ausführungsbestimmungen

§ 39

Abschnitt II. Grundbestimmungen

§§ 45 bis 48,

§ 49 mit Anlage,

§ 50,

§ 52,

§ 52a,

§§ 53 bis 55,

§ 55a,

§ 56

Abschnitt IV. Besondere Einrichtungen

A. Bau und Ausrüstung

§§ 62 bis 64, 65 (1,2,3), 65a, 66 bis 72a

Abschnitt V. Schiffbauliche Einrichtungen

Bau und Ausrüstung

§§ 83 bis 86, 88 bis 94, 94a, 95 bis 101,

Abschnitt VI. Maschinenbauliche und elektrische Einrichtungen

A. Bau und Ausrüstung

§§ 102, 102a, 104, 105, 106 bis 110, 112 bis 127, 129 bis 146,

Abschnitt VII. Brandschutz

A. Bau und Ausrüstung

§§ 164 bis 166, 168 bis 170, 172 bis 175

Abschnitt VIII. Schutz gegen Lärm und Vibrationen

A. Schutz gegen Lärm

§§ 185 bis 188, 189 bis 191

B. Schutz gegen Vibration

§ 195 (1)

Abschnitt IX. Küche und Bedienung

A. Bau und Ausrüstung

§§ 197, 198

Abschnitt X. Luken, Pforten, Rampen

A. Bau und Ausrüstung

§§ 200 bis 205

Abschnitt XI. Umschlaggeräte und sonstige Hebezeuge

A. Bau und Ausrüstung

§§ 210 bis 212, 215, 216, 218 bis 225, 227 bis 231

B. Betriebsvorschriften und Vorschriften für Versicherte

§§ 235, 238 (1)

Abschnitt XIII. Fischereifahrzeuge

XIII.-1 Schiffbauliche Einrichtungen, Stabilität

A. Bau und Ausrüstung

§§ 245, 247, 248a, 249, 250, 250a

B. Betriebsvorschriften und Vorschriften für Versicherte
§ 251 (3)

XIII.-2 Maschinenbauliche und elektrische Einrichtungen

§§ 252 bis 254b

XIII.-3 Besondere Einrichtungen

§§ 255, 255a, 255b, 256b

XIII.-4 Fischereieinrichtungen

A. Bau und Ausrüstung

§§ 257 bis 260a

B. Betriebsvorschriften und Vorschriften für Versicherte

§ 262 (1)

XIII.-5 Brandschutz

§§ 264 bis 279

XIII.-6 Rettungsmittel

Bau und Ausrüstung

§§ 280 bis 289

XIII.-7 Vorschriften für Küstenkutter und Fischerboote

§§ 290 bis 293

Abschnitt XV. Fahrgastschiffe, Bäderboote, Sportanglerfahrzeuge

§§ 326 bis 329

Abschnitt XVa. Tankschiffe

§§ 329 a, 329 b

A. Bauart und Ausrüstung

§§ 329 c bis 329 m,

B. Betrieb

§ 329 n,

§ 329 p (2)

§ 329 r

Abschnitt XVI. Arbeitsmedizinische Vorsorge

§ 330.

treten am 1. Tag des Monats außer Kraft, der der Veröffentlichung folgt.

Beschlossen von der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft
gez. Frey (Vorsitzender der Vertreterversammlung)

Genehmigung

Die Außerkraftsetzung der Paragraphen der Unfallverhütungsvorschrift "See"

§ 4a,
§ 39,
§§ 45 bis 48,
§ 49 mit Anlage,
§§ 50, 52, 52a
§§ 53 bis 55,
§ 55a,
§ 56,
§§ 62 bis 64, 65(1,2,3), 65a, 66 bis 72a
§§ 83 bis 86, 88 bis 94, 94a, 95 bis 101,
§§ 102, 102a, 104, 105, 106 bis 110, 112 bis 127, 129 bis 146,
§§ 164 bis 166, 168 bis 170, 172 bis 175,
§§ 185 bis 188, 189 bis 191
§ 195(1),
§§ 197, 198
§§ 200 bis 205,
§§ 210 bis 212, 215, 216, 218 bis 225, 227 bis 231
§§ 235, 238(1),
§§ 245, 247, 248a, 249, 250, 250a
§ 251(3),
§§ 252 bis 254b,
§§ 255, 255a, 255b, 256b,
§§ 257 bis 260a,
§ 262(1),
§§ 264 bis 279
§§ 280 bis 289
§§ 290 bis 293,
§§ 326 bis 329
§§ 329a bis 329n
§ 329p(2)
§ 329r
§ 330.

wird genehmigt.

Bonn, den 22. November 2010
Az.: llb4-34576
Bundesministerium für Arbeit und Soziales, im Auftrag, gez. Koll

1. Nachtrag zur Satzung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft vom 1. Januar 2010

Artikel I

1. § 30 Absatz 3 Nr. 1 Satz 5 wird wie folgt gefasst:

„Der gewährte Nachlass beträgt 5 v.H., für die nach den §§ 44, 46 und 50 Versicherten 25 v.H.“

2. § 45 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„Die Beitragsberechnung erfolgt nach der Versicherungssumme (Absatz 1) und der Gefahrklasse des Hauptunternehmens.“

3. § 46 Absatz 1 Satz 5 wird wie folgt gefasst:

„Die Beitragsberechnung erfolgt nach § 45 Absatz 3 der Satzung.“

4. § 52 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Beitragsberechnung erfolgt nach § 45 Absatz 3 der Satzung.“

b) Absatz 2 wird gestrichen.

c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2.

Artikel II

Artikel I tritt am Tag nach seiner Bekanntmachung in Kraft.

Beschlossen in der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft in Hamburg in ihrer Sitzung am 12. November 2010
gez. Schaefer (Vorsitzender der Vertreterversammlung)

Genehmigung

Der vorstehende, von der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft am 12. November 2010 beschlossene 1. Nachtrag zur Satzung wird gemäß § 34 Absatz 1 Satz 2 SGB IV i.V.m. § 114 Abs. 2 Satz 1 SGB VII genehmigt.

Bonn, den 30. November 2010
AZ III 2 - 69330.00 - 1487/2010
Bundesversicherungsamt, Im Auftrag, gez. Warburg

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

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