SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

2 | 2011

DAS THEMA
Die DGUV Vorschrift 2 in der Praxis Seite 10

UNFALLBERICHT
Riskante Radwechsel Seite 16

EIN LABOR ZIEHT UM

Unterwegs mit einer Fachspedition Seite 12

„Tagtäglich erreichten uns Unfallmeldungen über Knochenbrüche, Prellungen und Zerrungen."

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Eine Herausforderung

Für viele völlig überraschend und von schwierigen Verkehrsverhältnissen begleitet, hatten wir nun schon zum zweiten Mal richtig Winter. Damit sind für Mitarbeiter aus Verkehrsunternehmen Arbeitsbedingungen verbunden, die nicht einfach zu bewältigen sind, denn im Gegensatz zu so manch anderer Branche müssen sie auch bei Schnee und Eis draußen unterwegs sein.
Auch uns als Unfallversicherung bietet das Winterwetter wenig Erfreuliches. Wir können die vier Monate im vergangenen Jahr mit winterlichen Bedingungen an den uns gemeldeten Unfällen ablesen: Nach vorläufigen Ergebnissen stieg die Zahl 2010 um rund 13 Prozent. Sollten sich unsere Befürchtungen bestätigen, dass die Zahl der Unfälle nicht nur gestiegen ist, sondern dass sie auch viele schwere Verletzungen zur Folge hatten, werden sich daraus erhebliche Mehrausgaben ergeben. Die Befürchtungen sind nicht aus der Luft gegriffen, die für 2010 veranschlagten Mehrausgaben für Leistungen wurden um 15 Millionen überschritten. Beispiele dafür, welche Folgen Winterunfälle haben können, finden Sie auf Seite 30. Diese und viele vergleichbare Meldungen zu Arbeitsunfällen mit Knochenbrüchen, Prellungen und Zerrungen gingen tagtäglich bei unseren Unfallabteilungen ein.

Vorstandsbeschluss zum Beitrag

Noch liegen uns die Rückmeldungen der Unternehmen zum Entgeltnachweis nicht vor. Wir wissen deshalb nicht, ob die Zunahme der Unfälle auch auf die anziehende Konjunktur zurückzuführen ist. Dann wäre die Zunahme durch die höhere Zahl an Arbeitsstunden und Beschäftigten zu erklären. Die Folge: höhere Entgeltmeldungen und damit auch steigende Beitragseinnahmen der BG Verkehr. Ist das der Fall, könnten wir das vom Vorstand angestrebte Ziel stabiler Beiträge auch erreichen.
Am 6. April wird unser Vorstand tagen. Der Haushaltsabschluss und die Ergebnisse der Rückmeldungen zum Entgeltnachweis liegen dann vor, sodass die Mitglieder der Selbstverwaltung über den Beitragsvorschuss 2011 entscheiden können. In der nächsten Ausgabe werden wir Ihnen den Beschluss des Vorstandes mitteilen.
Unabhängig davon unterziehen wir natürlich die Unfalldaten einer Analyse und werden über die Ergebnisse berichten. Die größte Herausforderung wird es dann sein, die Prävention so zu intensivieren, dass die Zahl der Unfälle weiter reduziert werden kann. Eine Aufgabe, der wir uns alle stellen müssen.

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 acht Mal jährlich in der VerkehrsRundschau,
Verlag Heinrich Vogel
Springer Fachmedien
München GmbH, Aschauer Str. 30,
81549 München

SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

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

Dienststelle Schiffssicherheit
Reimerstwiete 2
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
Fax: 040 36137-204
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
Internet: www.dienststelle-schiffssicherheit.de

ASD Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr
Tel.: 040 3980-2250
Fax: 040 3980-2257
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
Internet: www.asd-bg-verkehr.de

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

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

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

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

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

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

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

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

EIN LABOR ZIEHT UM

Wenn das Chemische und Veterinäruntersuchungsamt Detmold dieser Tage seine neue Anschrift bekannt gibt, macht sich kaum jemand klar, was so ein Umzug bedeutet: Hochwertige Geräte, zerbrechliche Laborgläser und giftige Chemikalien müssen mit äußerster Sorgfalt verpackt und transportiert werden. Unerbittlich dokumentiert ein „Schockindikator“, ob die empfindliche Fracht gekippt wurde (– das wird teuer!). Wie die Spedition Geuer so einen Spezialauftrag erledigt, erfahren Sie auf Seite 12

RADWECHSEL

Seite 16

ZEITARBEITNEHMER

Seite 18

SEMINAR FÜR SIFAS

Seite 20

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 4

DAS THEMA

Aus Papier wird Praxis
Erstberatung zur DGUV Vorschrift 2 10

REPORTAGE

Ein Labor zieht um
Wir begleiten einen Spezialumzug in Detmold 12

GESUND UND SICHER

Zusammen sind sie stark 8
Elektronische Unterweisung als Ergänzung zum Gespräch
80 km/h für Europa? 9
Klaus Peter Röskes im Interview
Riskante Radwechsel 16
Reifenpannen bei Nutzfahrzeugen sicher beheben
Neu und nur auf Zeit 18
Hinweise zur Beschäftigung von Zeitarbeitnehmern
Seminar für Sifas 20
Die Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit

SEE & SICHERHEIT

Unfallbericht: Tod durch Ertrinken 22
Für die Praxis: Arbeiten bei Seegang 24

DER FAHRENSMANN

Saisonvorbereitung bei der weißen Flotte 25
Sichere Landgangsmöglichkeiten 26

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

Machen wir das Beste draus 28
Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben

RUBRIKEN

Impressum 2
Fünf Fragen 29
Gut gemacht 29
Aus den Unfallmeldungen der BG Verkehr 30
Unser Tipp 30
Kreuzworträtsel 30
Vorschau 31
Faxabruf 31

BG Verkehr: Unfallzahlen um 13,1 Prozent gestiegen

Unfallmeldungen nahmen vor allem in den Wintermonaten zu

Aus den vorläufigen Berechnungen der BG Verkehr geht hervor, dass die Zahl der gemeldeten Arbeitsunfälle 2010 um rund 13,1 Prozent gestiegen ist. Die damit verbundenen Mehrausgaben für Leistungen liegen ca. 15 Mio. Euro über dem veranschlagten Haushaltsansatz.

Bereits im ersten Halbjahr 2010 musste die BG Verkehr von Januar bis März winterbedingt eine Zunahme der Unfallzahlen um mehr als 15 Prozent verbuchen. Der frühe Wintereinbruch im Dezember des vergangenen Jahres führte zu der auch auf das gesamte Jahr gerechneten erheblichen Steigerung. „Ob das von unserem Vorstand angestrebte Ziel, die Beiträge stabil zu halten, tatsächlich erreicht werden kann, können wir erst im März nach dem Haushaltsabschluss feststellen. Zurzeit liegen uns die Rückmeldungen zum Entgeltnachweis noch nicht vollständig vor“, kommentiert Sabine Kudzielka, Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr, die Zahlen.

Leichtes Plus bei Mitgliedszahlen

Bei der BG Verkehr waren zum 1. Januar 2011 insgesamt 204.861 Unternehmen versichert. Gegenüber dem Vorjahr ist das eine Zunahme um 0,3 Prozent. Die bei der BG Verkehr versicherten Branchen zeichnen sich durch eine relativ hohe Fluktuation aus. Entsprechend hoch sind die Zahlen der Gewerbean- und -abmeldungen. 2010 wurden 28.831 Unternehmen neu aufgenommen und 28.369 Unternehmen aus dem Bestand gelöscht.

© Roland Magunia / ddp

Viele Unfälle endeten in den Wintermonaten mit Brüchen und Zerrungen.

Sicherheitspreis für Hartmut Marwitz

Professor Dr. Hartmut Marwitz, bis 2005 verantwortlich für die Lkw-Entwicklung bei der Daimler AG, wurde mit dem Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge ausgezeichnet. Er erhielt den Preis für seine Ingenieurleistungen, die ganz wesentlich zur Steigerung der aktiven und passiven Sicherheit im Straßenverkehr beigetragen haben. Unter Marwitz’ Leitung wurde unter anderem der Airbag für schwere Lkw zur Serienreife und der automatische Notbremsassistent entwickelt. Der Preis wurde bereits zum 21. Mal vom DVR, der EVU und der DEKRA für herausragende technische Innovationen oder das Lebenswerk an Personen vergeben, die sich in besonderer Weise um die Sicherheit des Nutzfahrzeuges verdient gemacht haben.

Sozialbetrug im Berliner Taxigewerbe

BG Verkehr unterstützt Forderungen nach mehr Beitragsgerechtigkeit

Steuer- und Sozialbetrug ist nicht allein ein Problem des Taxigewerbes, das beweisen die Ergebnisse der Finanzkontrolle Schwarzarbeit tagtäglich. Die Äußerungen der Grünen-Politikerin Claudia Hämmerling über Manipulationen im Berliner Taxigewerbe führten trotzdem zu einem starken Echo – nicht nur in der Berliner Presse. Die Berechnungen der Politikerin gehen auf Daten zurück, die von der BG Verkehr zur Verfügung gestellt wurden. Vergleichbare Datenerhebungen hat der Beratungs- und Prüfdienst der BG Verkehr bereits in den vergangenen Jahren durchgeführt. Mit den Daten führte er Betriebsprüfungen durch und wirkte in Zusammenarbeit mit der Finanzkontrolle Schwarzarbeit erfolgreich an der Aufklärung von Sozialleistungsbetrug mit.

Die Entgeltprüfungen sind nach einer Gesetzesänderung von den Berufsgenossenschaften auf die Deutsche Rentenversicherung übergegangen. Es bleibt abzuwarten, ob die nun zuständigen Prüfer an die erfolgreiche Arbeit des Beratungs- und Prüfdienstes anknüpfen können. Um mehr Beitragsgerechtigkeit zu erreichen, begrüßt die BG Verkehr deshalb die vom Gesetzgeber beschlossene Einführung des Fiskaltaxameters bis zum 31. Dezember 2016.

UNFÄLLE UND BERUFSKRANKHEITEN IN DEUTSCHLAND

Bundesregierung veröffentlicht Bericht für die Jahre 2006 bis 2009

Mit der Berichtsreihe „Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit“ (SuGA) gibt die Bundesregierung jährlich einen Überblick über den Stand und die Entwicklungen rund um den Arbeitsschutz in Deutschland. Alle vier Jahre wird der Bericht in einer ausführlicheren Version veröffentlicht. Dort werden nicht nur quantitative Darstellungen, sondern auch Einzelsachverhalte diskutiert.

Der aktuelle Bericht umfasst die Jahre 2006 bis 2009. Er steht im Internet bei der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz als PDF-zum Herunterladen zur Verfügung.

http://osha.europa.eu/fop/germany/de/statistics/statistiken/suga/suga2009

Baustellenwarnung per Funk

© Jens Schlueter / ddp

Sachsen warnt zukünftig Lkw-Fahrer vor Gefahrenstellen

Lastwagenfahrer werden auf Sachsens Autobahnen künftig per Funk vor Baustellen gewarnt. Das Autobahnamt habe 46 Warnsender angeschafft, teilt das Verkehrsministerium in Dresden mit. Wenn viele Lastwagen hintereinanderfahren, würden viele Warnhinweise leicht übersehen, heißt es dort. Um schwere Unfälle zu vermeiden, solle eine Frauenstimme die Fahrer nun rechtzeitig durch die Ansage „Achtung, Gefahrenstelle!“ benachrichtigen.

Die Funksender, die die Warnung ausstrahlen, sind an Absperrtafeln von Fahrzeugen der Autobahnmeistereien angebracht. Sie haben eine Richtweite von etwa 350 Metern. Dem Ministerium zufolge gibt es diese Sender bisher nur in Nordrhein-Westfalen und Bayern. Die Warnung kann auf unterschiedlichen Kanälen in mehreren Sprachen empfangen werden. Für die Anschaffung und Montage der Funksender wurden 221.000 Euro aus Bundesmitteln bereitgestellt. Die Warnung können alle empfangen, deren Fahrzeuge mit CB-Funk ausgestattet sind – laut Ministerium ist das bei etwa 75 Prozent der Lastwagen der Fall. Im Schnitt 70 Prozent der Fahrer würden den Funk auch tatschlich einschalten, heißt es.

Transporter auf dem Prüfstand

Häufigste Mängel im Bereich der Bremsen

Die Sachverständigen des DEKRA stellen in ihrem neuesten Mängelreport für 2011 neben Pkw erstmals auch Transporter auf den Prüfstand. Sie werteten rund 210.000 Hauptuntersuchungen der letzten beiden Jahre aus. Den Sieg mit der niedrigsten Mängelquote in der Transporterklasse holte sich der Mercedes-Benz Sprinter im Laufleistungsbereich bis 50.000 Kilometer mit einem DEKRA-Mängelindex von 76,2 Prozent.

Der DEKRA wertete Hauptuntersuchungen aus.

In den beiden Laufleistungsbereichen 50.000 bis 100.000 Kilometer und 100.000 bis 150.000 Kilometer sicherte sich der VW Crafter jeweils den ersten Platz. Die Sachverständigen beschränkten sich bei dem Ranking auf gebrauchtwagenrelevante Mängel. Als häufigste Mängel bei Transportern nennt die DEKRA-Statistik im Bereich Bremsen verschlissene Bremsbeläge und Bremsscheiben, eine nicht ausreichende oder ungleiche Bremswirkung sowie einen zu großen Hebelweg an der Feststellbremse. Im Bereich Fahrwerk/Lenkung machten den Fahrzeugen am häufigsten ausgeschlagene Spurstangen-, Trag- und Führungsgelenke sowie erhöhtes Spiel an Stabilisatoren zu schaffen. Im Schnitt 26,8 Prozent der Fahrzeuge zeigten leichte Mängel, bei den erheblichen Mängeln waren es 14,8 Prozent.

TICKER

Polizeigewerkschaft

Striktes Alkoholverbot

Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) dringt zehn Jahre nach dem Beschluss für eine 0,5 Promille-Grenze nun auf ein strikteres Alkoholverbot für Autofahrer. Es habe sich gezeigt, dass es durch die Absenkung von 0,8 auf 0,5-Promille weniger Unfälle, weniger Verletzte und weniger Tote gäbe, deshalb sei nun der Schritt in Richtung auf eine 0,0-Grenze sinnvoll. In Europa gibt es ein Alkoholverbot bisher in Estland, Kroatien, Rumänien, in der Slowakei, in Tschechien und Ungarn. Bei alkohlbedingten Verkehrsunfällen hat die GdP zunehmend Radfahrer im Visier. Wegen fehlender Promille-Grenzen werden sie bisher nur bei absoluter Fahruntüchtigkeit belangt, die ab 1,6 Promille gilt. Nach Auskunft der GdP waren 2009 an 25 Prozent aller Unfälle, bei denen Alkohol im Spiel war, Radfahrer beteiligt.

Nanomaterial

Arbeitshilfe für Betriebsärzte

Der Dachverband der Unfallversicherungsträger (DGUV) hat vor allem zur fachlichen Unterstützung von Betriebsärzten eine Liste mit häufig gestellten Fragen zur Nanotechnologie im Arbeitsschutz online gestellt. Die Arbeitshilfe liefert Antworten nach dem heutigen Stand des Wissens und wird bei Bedarf überarbeitet. Im Zentrum stehen der Umgang mit Nanoteilchen im Betrieb und der Schutz vor möglichen Gesundheitsgefährdungen. Auch für Sicherheitsfachkräfte bietet die Liste eine hilfreiche Einführung in die Thematik.

+ **www.dguv.de dort WEBCODE d109367**

best for bike

Preis für Wolke Hegenbarth

Die Schauspielerin Wolke Hegenbarth erhielt den deutschen Fahrradpreis 2011. Die Preisverleihung fand am 25. Februar anlässlich des Radverkehrskongresses in Essen statt. „best for bike - der deutsche Fahrradpreis“ ist Bestandteil des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung. Noch bis zum 31. Mai besteht die Möglichkeit, am Gewinnspiel zum deutschen Fahrradpreis teilzunehmen. Zu gewinnen ist unter anderem ein Pedelec der Firma Biketec.

+ **www.best-for-bike.de**

Nutzfahrzeuge: Viele Mängel bei Scheinwerfern

Zum Sicherheits-Check vor dem Abfahren gehört der Lichttest

Bei jedem vierten Lkw oder Omnibus funktionierte mindestens ein Scheinwerfer nicht. Rund 14 Prozent der überprüften Scheinwerfer waren zu hoch eingestellt und blendeten den Gegenverkehr. Mängel an der Heckbeleuchtung lagen im selben Prozentbereich. Das ist die Bilanz des Lichttests 2010 für Nutzfahrzeuge, auf die der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hinweist.

Laut dem Verband verbesserte sich die Mängelquote um knapp ein Prozent gegenüber dem Vorjahr. Bei der rückwärtigen Beleuchtung sei sie gegenüber dem Vorjahr um fünf Prozent gestiegen. In die Statistik eingeflossen sind dieses Mal 11.187 Fahrzeuge, die nicht nach Lkw und Omnibussen getrennt erfasst wurden. Die Aktion wird seit 2006 jährlich durchgeführt. Eine differenzierte Übersichtstabelle ist im Internet abrufbar.

www.kfzgewerbe.de/presse/aktuelle-meldungen/pressemeldungen

© Theo Heimann / ddp

Claus-O. Herzig ausgezeichnet

Unternehmer erhält DVZ-Leo als „Mensch des Jahres“

Claus-O. Herzig, Vorstandsmitglied der BG Verkehr, wurde von der Deutschen Verkehrszeitung (DVZ) in der Kategorie „Mensch des Jahres“ mit einem DVZ-Leo ausgezeichnet. Der Branchenpreis ging an Herzig und seinen BGL-Vorstandskollegen Adalbert Wandt für ihr großes Engagement für den Verein Kinder-Unfallhilfe e.V.

Die Kinder-Unfallhilfe wurde 1998 von Gewerbevertretern während einer Delegiertenversammlung der Kravag-Versicherung gegründet. Der Verein finanziert seine Hilfsaktionen ausschließlich durch Spenden und Fördermitgliedschaften. Seit der Gründung hat die Kinder-Unfallhilfe mehr als 500.000 Euro an Spenden eingeworben. Gefördert werden Projekte in Kliniken, Rehabilitationseinrichtungen oder Vereinen, die Kindern und Jugendlichen helfen sollen, seelische und körperliche Unfallfolgen zu überwinden. Seit drei Jahren wird die Kinder-Unfallhilfe unter der Marke „Der Rote Ritter“ auch in der Unfallprävention aktiv.

www.kinderunfallhilfe.de

Vorsicht Chemikalien

Comicfigur vermittelt Wissen aus dem Arbeits- und Gesundheitsschutz

Die neuen GHS-Symbole ersetzen seit 1.12.2010 (für Stoffe) und ab 1.6.2015 (für Gemische) die bisher in Deutschland bekannten chemischen Gefahrensymbole. In der aktualisierten Version des 2001 erschienenen Films „Napo im Reich der Gefahrensymbole“ wurden die alten chemischen Gefahrensymbole durch die neuen GHS-Symbole ersetzt. Die Comicfigur Napo ist inzwischen ein in ganz Europa bekannter Serienstar und führt den Zuschauer durch insgesamt neun Filme. Sie kommen ohne Sprache aus und vermitteln mit viel Humor Wissenswertes zum Arbeits- und Gesundheitsschutz. Die Filme von Napo bestehen aus einzelnen Sequenzen, die in Unterweisungen und Schulungen eingebaut werden können. Alle Filme stehen im Internet kos-tenlos zum Herunterladen zur Verfügung. Ein neuer Film über Transportmittel ist gerade in Arbeit.

www.napofilm.net

Serienstar Napo vermittelt Sicherheit mit Humor.

© Via Storia and the Napo Consortium

BAG befürchtet Schulungsstau bei Berufskraftfahrern

Vor allem kleinere Unternehmen haben sich mit den gesetzlichen Vorgaben noch nicht befasst

Der Großteil der deutschen Transportunternehmer hat sich noch nicht mit dem Thema Berufskraftfahrer-Qualifizierung beschäftigt. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Studie des Bundesamts für Güterverkehr (BAG).

Laut BAG zeigen sich deutliche Unterschiede bei der Fahrer-Weiterbildung in Abhängigkeit von der Unternehmensgröße. Nach Einschätzungen der Marktbeobachter haben bislang vor allem größere und mittelständische Unternehmen mit den Weiterbildungsschulungen für ihre Fahrer begonnen. Viele kleinere Unternehmen – vor allem Einzelfahrer und solche, die mit wenigen Fahrzeugen als Subunternehmer tätig sind – haben hingegen bislang keine Schulungstermine festgelegt und sich teilweise auch nicht mit den Anforderungen und Fristen der neuen gesetzlichen Vorgaben befasst.

Für viele Fahrer steht die Weiterbildung noch aus.

Obwohl grundsätzlich die Fahrer für die Weiterbildung selbst verantwortlich sind, bezahlen nach Kenntnis des BAG die meisten Unternehmen, die bisher bereits für ihre Fahrer Schulungen im Sinne des BKrFQG organisiert haben, die vorgeschriebenen Weiterbildungskurse. Grund hierfür sei meist die Absicht, die Fahrer an das Unternehmen zu binden. Die Betriebe beantragen dazu Fördermittel im Rahmen des vom BAG betreuten Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung“. In einigen Fällen tragen laut Studie die Fahrer zwar die restlichen Kosten, dass jedoch der komplette Preis für die Weiterbildung alleine vom Fahrer finanziert werden muss, stelle bei den bisherigen Unterrichtsteilnehmern eher die Ausnahme dar. Vorwiegend kleine Transportunternehmen seien sich teilweise noch unsicher, ob sie die Kosten der Weiterbildung für ihre Fahrer übernehmen werden.

Reifenschäden nehmen zu

Pannenfälle von Nutzfahrzeugen ausgewertet

Reifenschäden an Lkw, Bussen und anderen Nutzfahrzeugen nehmen wieder deutlich zu. Das ist das Ergebnis der aktuellen Lkw-Pannenstatistik des ADAC TruckService, die auf Basis einer Stichprobe von 112.000 abgewickelten Pannenfällen im Jahr 2010 erhoben wurde. Im Vergleich zum Vorjahr haben Reifenpannen 2010 um 1,5 Prozent auf 28,7 Prozent zugenommen. Als Ursache vermutet der Pannendienst, dass Firmen infolge der Wirtschaftskrise auf den Kauf neuer Reifen verzichtet hätten.

Pannenursache Nr. 1 bleibt jedoch nach wie vor die Elektrik/Elektronik von Nutzfahrzeugen. Mit 30,6 Prozent ist dieser Anteil an den Gesamtpannenfällen vergleichsweise konstant geblieben (2009: 30,4 Prozent). Die Motorschäden als dritthäufigste Ursache waren 2010 für 20,3 Prozent der Lkw-Pannen verantwortlich und haben sich im Vergleich zu 2009 um 1,7 Prozent verringert.

© HVV

Radwechsel sind riskant, lesen Sie mehr darüber auf Seite 16.

Der frühe Wintereinbruch führte nach Informationen des Pannendienstes zu Rekordeinsätzen: Im Vergleich zum Vorjahresmonat stiegen die Einsätze im Dezember um rund 70 Prozent.

DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Alte Meister

Man trifft sie in vielen Betrieben, mal mürrisch, mal freundlich, mal verschroben. Gelegentlich zeigen sie ein verwegenes Erscheinungsbild, die Arbeitshandschuhe stammen scheinbar noch aus Wehrmachtsbeständen und sind durch Farb- und Schmierstoffe individuell gekennzeichnet. Seit Jahrzehnten gepflegte Arbeitsverfahren werden vehement verteidigt, Neuerungen schlicht ignoriert. Solche alten Kämpen sind eine Herausforderung für jeden Geschäftsführer, weil sie andererseits Träger unschätzbaren Erfahrungswissens sind. Sie kennen jede Schraube, jeden Splint mit Vor- und Zunamen und sind nie um eine Idee verlegen. Leider neigen sie dazu, Fragen der Arbeitssicherheit als Weiberkram abzutun (fast alle Vertreter ihrer Art sind ziemlich eindeutig Männer) und die einzige Zurückhaltung, die sie auszeichnet, ist die gegenüber Aufforderungen zu sicherem Verhalten. Das ist natürlich alles furchtbar überzeichnet, solche Typen gibt es schon lange nicht mehr. Sollte in Ihrem Betrieb jedoch noch ein solches Original zu finden sein, und wenn Sie den Betreffenden schon nicht vor sich selber schützen können – ein Vorbild für Auszubildende ist er sicher nicht. Und (nicht nur) junge Mitarbeiter lernen durch Vorbild. Also seien Sie selbst ein solches und sorgen Sie dafür, dass es Schule macht.

J. Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Zusammen sind sie stark

Ein wesentlicher Baustein des modernen Arbeitsschutzes ist die Unterweisung der Mitarbeiter im persönlichen Gespräch. Als sinnvolle Ergänzung etabliert sich die elektronische Unterweisung.

Ganz gleich, ob Informationen über den Rechner oder in der Gruppe vermittelt werden: Ein guter Ausbilder vergewissert sich, ob alles verstanden wurde.

Die betriebliche Unterweisung soll den Beschäftigten in die Lage versetzen, Gefahren zu erkennen und die Arbeitsgeräte so zu benutzen, dass er seine Gesundheit nicht gefährdet. Am besten gelingt die Vermittlung dieses Wissens im direkten Kontakt, am Arbeitsplatz des Beschäftigten. Deswegen sieht die Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ vor, dass die Unterweisung mündlich und am Arbeitsplatz bzw. dem Arbeitsgerät durchgeführt wird. Dabei gilt:

- Kenntnisse praxisnah vermitteln,
- auf die konkreten Bedingungen des Arbeitsplatzes eingehen,
- Arbeitsabläufe ansprechen,
- Wissen und Voraussetzungen des Arbeitnehmers berücksichtigen,
- Inhalte, Sprache und Tiefe der Erläuterungen am Mitarbeiter ausrichten,
- Erfolgskontrolle durch Rückfragen oder praktische Vorführung des Gelernten.

Vertiefung am Computer

Elektronische Hilfsmittel können den Lernprozess unterstützen. So ist es zum Beispiel gut möglich, Inhalte, die in der mündlichen Unterweisung dargelegt wurden, am Rechner zu vertiefen. Auch immer dann, wenn Wiederholungen notwendig sind, eignet sich der Einsatz von elektronischen Hilfsmitteln. Gerade bei jüngeren Mitarbeitern – aber nicht nur bei ihnen – kann das Interesse an Sicherheits- und Gesundheitsthemen geweckt und durch die anschauliche Form der Darbietung erhalten werden. Je nach Betriebsorganisation ist es möglich, Leerlauf- oder Wartezeiten für die Beschäftigung mit sicherheitsrelevanten Themen zu nutzen.

Leitfaden der BG Verkehr

Die elektronische Unterweisung ist als ergänzende und unterstützende Methode also durchaus sinnvoll. Aber wie soll man sie konkret umsetzen, in welchem Verhältnis stehen Aufwand und Nutzen, was muss im rechtlichen Kontext beachtet werden? Zu diesen Fragen hat die BG Verkehr jetzt einen Leitfaden für die betriebliche Praxis erarbeitet.

Grundsätzlich sollte bei einer elektronischen Unterweisung

- der Inhalt arbeitsplatzbezogen aufbereitet sein,
- eine Verständnisprüfung durchgeführt werden,
- der Unterweiser den Lernerfolg der Mitarbeiter beobachten und auswerten,
- und last, but not least sollte die Möglichkeit zum persönlichen Gespräch zwischen dem Beschäftigten und Unterweisenden auch weiterhin bestehen.

Damit ein elektronisches Unterweisungssystem seine Aufgabe erfüllen kann, sollte es vom Mitarbeiter intuitiv, sicher und leicht zu bedienen sein. Es sollte unterschiedliche Testszenarien enthalten und Gelegenheit zu Wiederholungen und Rücksprüngen geben. Rückfragemöglichkeiten erlauben den Kontakt zum Unterweiser. Das Festhalten der Testergebnisse ermöglicht dem Nutzer wie dem Unterweiser, den Lernerfolg zu beobachten. Eine Funktion zur Überwachung der Termine erleichtert die Dokumentation. Außerdem sinnvoll: eine Aktualisierungsmöglichkeit zur Anpassung an eine veränderte Situation. Die Nutzer sollten in so einem Fall einen elektronischen Hinweis auf Änderungen und Neuerungen erhalten. Schnittstellen zu anderen betrieblichen EDV-Systemen ergänzen das System.

(rb)

Information: Der Leitfaden steht auf der Homepage der BG Verkehr zum Download bereit: www.bg-verkehr. de/medien/medienkatalog/aktionsmedien-und-flyer

80 km/h für Europa?

Der 49. Deutsche Verkehrsgerichtstag empfiehlt eine europaweite Tempobegrenzung auf 80 km/h für Lkw, Durchsetzung des Drogenverbots und Förderung von Fahrer-Assistenz-Systemen.

Rund 1.600 Experten trafen sich im Januar in Goslar zum 49. Deutscher Verkehrsgerichtstag. In acht Arbeitskreisen beschäftigte man sich mit aktuellen Themen aus dem Verkehrsrecht. Starke Beachtung fanden auch in diesem Jahr Themen zur Verkehrssicherheit.

Der größte Arbeitskreis diskutierte über Drogendelikte im Verkehr und empfiehlt, das Verbot von Drogen im Straßenverkehr mit Nachdruck durchzusetzen. Die Experten plädieren außerdem für eine Weiterentwicklung der Untersuchungsmethoden bei tödlichen Verkehrsunfällen.

Starke Beachtung fand in der Öffentlichkeit das Thema des Arbeitskreises V „Lkw – Wirtschaftsmacht oder rollende Bombe“. Hier referierte unter anderem Klaus Peter Röskes, Vorsitzender des Vorstandes der BG Verkehr und Vizepräsident des BGL.

Der Arbeitskreis formulierte nach einer regen Diskussion fünf Empfehlungen an Politik und Verbände: Im Hinblick auf Fahrer-Assistenz-Systeme fordert er von den Herstellern, diese preisgünstiger anzubieten und von der Politik, die Fördermöglichkeiten zu erhöhen und über die Funktionsweise der Systeme besser zu informieren. Die Experten sprachen sich außerdem für intensivere Lkw-Kontrollen aus. Um dem mehr Nachdruck zu verleihen, plädierten sie dafür, aus den Verstößen resultierende Gewinne abzuschöpfen. Klaus Peter Röskes brachte den Vorschlag einer europäisch harmonisierten Höchstgeschwindigkeit für Lkw mit darauf abgestellter einheitlicher Einstellung der Geschwindigkeitsbegrenzer ein. Der Vorschlag wurde vom Verkehrsgerichtstag als Empfehlung an Politik und Verbände aufgenommen. **(rb)**

Verkehrsexperten sprachen sich auf dem Verkehrsgerichtstag dafür aus, das Tempo für schwere Lastwagen europaweit auf 80 km/h zu drosseln.

© Danny Gohlke / ddp [M: AL]

Kurzinterview mit Klaus Peter Röskes

Fahrer haben einen harten Job

Herr Röskes, über Verkehrssicherheit wurde auf dem Verkehrsgerichtstag engagiert diskutiert. Was sagen Sie zum Ergebnis?
Ich bin sehr zufrieden, die Diskussion war sehr sachlich und fair. Eine europaweit einheitliche Begrenzung der Geschwindigkeit für Lkw kann dazu beitragen, den Verkehr sicherer zu machen. Auch die Empfehlung des Verkehrsgerichtstages, Kontrollen zu intensivieren, teile ich. Dabei sollten vor allem die belangt werden, die tatsächlich von den Verstößen profitieren.

Das sind nicht die Fahrer.
Richtig. Die fahren manchmal zwar geradezu abenteuerlich, aber sie haben auch einen harten Job. Wenn es um mehr Sicherheit geht, erwarte ich dort wesentlich mehr von Fahrer-Assistenz-Systemen.

Eine entsprechende Empfehlung hat der Verkehrsgerichtstag formuliert. Was schätzen Sie, wie viele Fahrzeuge sind bereits mit gängigen Systemen ausgestattet ist?
Nach Schätzungen von Experten sind bisher höchstens 15 bis 20 Prozent der Lkw damit ausgestattet. Da gibt es noch viel zu tun.

Die BG Verkehr hat vor drei Jahren eine Aktion gestartet, um die Akzeptanz von Fahrer-Assistenz-Systemen zu fördern. Wie ist der Stand?
In einer Vergleichsstudie werten die beauftragten Institute zurzeit die Unfalldaten aus. Dabei zeichnet sich ein Sicherheitsgewinn für Fahrzeuge mit Fahrer-Assistenz-Systemen ab. Erste Ergebnisse liegen frühestens im April vor. Dann wissen wir mehr.

Klaus Peter Röskes, Vorsitzender des Vorstandes der BG Verkehr, hielt einen Vortrag auf dem 49. Verkehrsgerichtstag in Goslar.

Erstes Beratungsgespräch: Helge Homann von der BG Verkehr (l.) beantwortet Fragen von Jürgen Roske, Sifa am Flughafen Rostock-Laage.

Aus Papier wird Praxis

Seit dem 1. Januar gilt die DGUV Vorschrift 2. Nun kommt es darauf an, die neuen Regeln zu verstehen und mit Leben zu füllen. Die BG Verkehr unterstützt ihre Mitgliedsbetriebe bei der Umsetzung.

Die Einführung der DGUV Vorschrift 2 sorgte schon im Vorfeld für Spekulationen und Fragen zur Umsetzung – übrigens nicht nur in den Unternehmen, sondern auch in den Präventionsabteilungen der Berufsgenossenschaften. Denn die betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung setzt sich zukünftig aus zwei Teilen zusammen: aus der Grundbetreuung, bei der in Abhängigkeit von der Betreuungsgruppe und der Beschäftigtenzahl weiterhin Einsatzzeiten vorgegeben werden und dem sogenannten betriebsspezifischen Teil, der anhand von Leistungskatalogen von jedem Unternehmen selbst zu ermitteln ist. (Für kleine Betriebe mit maximal zehn Beschäftigen ändert sich durch die reformierte Vorschrift nichts.)

Statt der ehemals pauschalen Einsatzzeiten richtet sich der Aufwand zukünftig nach den tatsächlich vorliegenden betrieblichen Gefährdungen und Bedürfnissen des Unternehmens, so lautet die Vorgabe. Das Plus an Entscheidungsfreiheit bringt zahlreiche Fragen mit sich: Was genau sollen Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit (Sifa) tun? Welche Gefährdungen bestehen, welche Maßnahmen müssen wir veranlassen, wie lässt sich Sicherheit und Gesundheitsschutz vorausschauend organisieren? Das werden Unternehmer, Betriebsarzt, Sifa und Betriebsrat gemeinsam beantworten. Die BG Verkehr steht ihren Betrieben mit Rat und Tat zur Seite und wird in einem Pilotprojekt die Umsetzung der DGUV Vorschrift 2 in einigen Unternehmen begleiten. Dafür wurden drei Mitgliedsbetriebe ausgewählt: ein Unternehmen der Entsorgungsbranche, ein größeres Kranunternehmen mit Schwerlasttransporten und der Flughafen Rostock-Laage.

Beispiel: Erstberatung in Rostock

Der Flughafen Rostock-Laage ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für Fluggäste und den Umschlag von Luftfracht im Herzen von Mecklenburg Vorpommern. In dem Unternehmen mit rund 100 Beschäftigten haben Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz einen hohen Stellenwert. Die Idee, bei der Einführung der neuen Vorschrift intensiv mit der BG Verkehr zusammen zu arbeiten, fiel sofort auf fruchtbaren Boden und Mitte Januar fand das erste Gespräch zwischen Sifa Jürgen Roske und den Präventionsfachleuten Eva Wilbig und Helge Homann statt. In dem mehrstündigen Treffen erläuterten sie zunächst die Bedeutung und den Aufbau der neuen Vorschrift. Wesentliche Änderungen bei der sicherheitstechnischen und arbeitsmedizinischen Betreuung wurden aufgezeigt – und gaben Anlass zu einer regen Diskussion. Dazu drei Beispiele:

1.) **Zusammenarbeit:** Ein wesentliches Kriterium der neuen Vorschrift ist die intensive Zusammenarbeit zwischen dem Unternehmer, der Sifa und dem Betriebsarzt sowie die Dokumentation der Ergebnisse. Diesen Aspekt wertete Sifa Jürgen Roske besonders positiv, denn bisher war es für ihn nicht immer einfach, alle „unter einen Hut“ zu bekommen.

2.) **Einsatzzeiten:** Die Vorschrift enthält genaue Vorgaben dazu, wie die Arbeitszeit von Voll- und Teilzeitbeschäftigten für die Ermittlung der Einsatzzeiten von Betriebsarzt und Sifa in der Grundbetreuung berechnet wird. Schwieriger stellt sich zum Beispiel die Berechnung von saisonbedingten Kurzarbeitern dar. Nicht jede Frage konnten die Mitarbeiter der BG sofort abschließend beant-

worten, denn auch für sie sind viele Faktoren und Informationen neu. Hier gilt es, gemeinsame Erfahrungen in der praktischen Umsetzung zu sammeln.

3.) **Betriebsspezifische Betreuung:** Eine zentrale Frage ist, wie der Betreuungsbedarf im Unternehmen korrekt ermittelt wird. Als Hilfestellung gibt es dazu in der DGUV Vorschrift 2 detaillierte Anhänge und Anlagen. Sie gliedern den Arbeits- und Gesundheitsschutz in vier Aufgabenkomplexe mit insgesamt 16 Aufgabenfeldern. Unternehmer, Betriebsarzt, Sifa und Betriebsrat entwickeln daraus im Ausschlussverfahren (Gefährdung liegt vor? Ja – Nein – Maßnahmen) ein Arbeitsschutzkonzept, das genau zur Situation des jeweiligen Betriebes passt.

Handlungshilfe

Als „Fahrplan" zur praktischen Umsetzung der neuen Vorschrift gibt es eine Handlungshilfe mit acht Schritten (siehe Kasten rechts). Sie erleichtert die Einführung und regelkonforme Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen aus der Vorschrift und zeigt Schritt für Schritt auf, was zu tun ist.

Am Anfang steht die erste gemeinsame Besprechung von Betriebsarzt, Fachkraft für Arbeitssicherheit und Betriebsrat. Darauf folgen die Zusammenkünfte, in denen der Leistungsbedarf und der Personalaufwand in der Grundbetreuung und der betriebsspezifischen Betreuung ermittelt werden. In den letzten Schritten kommen die schriftlichen Vereinbarungen aller Beteiligten sowie die Informationen an die Mitarbeiter und Führungskräfte hinzu. Die Sitzungen des Arbeitsschutzausschusses werden genutzt, um Festlegungen und Informationen regelmäßig weiterzugeben.

Fazit

Sifa Jürgen Roske bewertete das Treffen als informativ und ausgesprochen hilfreich für seine weitere Arbeit. Im Abschlussgespräch wurden offene Fragen diskutiert und alle waren sich einig, dass der Dialog fortgesetzt wird. Geplant ist ein zweites Beratungsgespräch mit den ausgewählten Unternehmen, nachdem sie in Eigenregie die Checklisten durchgearbeitet haben. Die Auswertung dieser Beratungsgespräche fließt via SicherheitsProfi und Newsletter (Anmeldung über die Homepage der BG Verkehr, www.bg-verkehr.de) als Information an alle Mitgliedsunternehmen zurück. Begleitend dazu stehen die Technischen Aufsichtsbeamten bei der Umsetzung der nicht immer ganz einfach zu lesenden DGUV Vorschrift 2 gerne zur Verfügung. Denn ein reger Erfahrungsaustausch in dieser Einführungsphase hilft allen Beteiligten!

Eva Wilbig

INFORMATIONEN

Der Dachverband der Unfallversicherungsträger (DGUV) hat zur DGUV Vorschrift 2 umfangreiche Informationen ins Internet gestellt, die laufend aktualisiert werden. Sie finden dort unter anderem eine Handlungshilfe für die Beratungspraxis und häufig gestellte Fragen und Antworten zum Herunterladen.

http://www.dguv.de/inhalt/praevention/vorschr_regeln/dguv_vorschrift_2/index.jsp

UMSETZUNG DER DGUV VORSCHRIFT 2

1) **Erste gemeinsame Besprechung Betriebsarzt, Fachkraft für Arbeitssicherheit und Betriebsrat**
   - Information über die Vorschrift
   - Entwicklung des Vorgehens
   - Klärung des Betriebsbegriffs für das Unternehmen
   - Ermittlung der Zahl der Beschäftigten
   - Berechnung des Summenwerts für die Grundbetreuung
   - Ermitteln der Mindestwerte für Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit
   - Diskussion des Vorgehens für die Aufteilung der Grundbetreuung
   - Beurteilen der Auslösekriterien für die betriebsspezifische Betreuung

2) **Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit allein bzw. gemeinsam**
   - Konkretisierung der Leistungen von Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit in den Aufgabenfeldern der Grundbetreuung
   - Prozentuale Aufteilung des Summenwertes für die Grundbetreuung auf die konkretisierten Aufgabenfelder
   - Überprüfen, ob die Mindestwerte eingehalten wurden

3) **Zweite gemeinsame Sitzung Betriebsarzt, Fachkraft für Arbeitssicherheit und Betriebsrat**
   - Abstimmung der konkretisierten und aufgeteilten Grundbetreuung
   - Ermittlung der betriebsspezifischen Betreuung
     - Beurteilen der Auslösekriterien
     - Diskussion der Leistungsanforderungen pro relevantem Aufgabenfeld
     - Beschreibung der Leistungen anhand der Aufwandskriterien differenziert für Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit
     - Definition des Zeithorizonts für die Erbringung der betriebsspezifischen Betreuungsleistungen
     - Abschätzung des Zeitbedarfs
   - Dokumentationsform festlegen

4) **Einreichung des Vorschlages bei der Geschäftsleitung**

5) **Weiterleitung an den Betriebsrat durch die Geschäftsleitung**

6) **Schriftliche Vereinbarung der Betreuungsleistungen im Rahmen einer ASA-Sitzung**

7) **Information der Führungskräfte und Mitarbeiter**

8) **Archivierung und ständige Überprüfung**
   - Regelmäßige Aktualisierung der vereinbarten Maßnahmen

Peter Geuer (M.) und Henning Biermann (l.) erläutern Alfons Endraß von der BG Verkehr die umfangreiche Detailplanung des Umzuges. Rechts: Ein hochwertiges Analysegerät wird behutsam am neuen Standort aufgestellt.

Ein Labor zieht um

Bei einem Labor-Umzug steckt in einer Holzkiste der Wert eines Einfamilienhauses. Nur Spezialisten bekommen bei solchen Aufträgen den Zuschlag: Der SicherheitsProfi begleitete die Fachspedition Geuer beim Umzug des Chemischen und Veterinäruntersuchungsamtes in Detmold.

Seit drei Tagen sind 25 Mitarbeiter der Firma Geuer Euromovers aus Senden bei Münster im Einsatz, damit der Großumzug des Chemischen und Veterinäruntersuchungsamtes Ostwestfalen-Lippe reibungslos über die Bühne geht. Spätestens zum Ende der Woche soll alles unter Dach und Fach sein. Die Operation ist denkbar komplex. Zwei bislang eigenständige Standorte in Paderborn und Bielefeld werden aufgegeben und das gesamte Inventar sowie die Mitarbeiter müssen am Standort Detmold zusammengeführt werden.

Peter Geuer, Bruder des Firmenchefs Horst Geuer und Projektleiter für Laborumzüge, beschreibt die Vorarbeiten: „Vor einem Dreiviertel-jahr ging es los. Wie bei allen Projektumzügen steht am Anfang die Ortsbesichtigung. Wir erfahren, was der Kunde will und worauf besonders zu achten ist. Das wird sehr genau dokumentiert, denn nur auf dieser Grundlage können wir ein seriöses Angebot vorlegen.“ Die Erfassung des gesamten Inventars ist nicht nur eine Frage von gründlichem Arbeiten, sondern auch von Erfahrung. Alle Besonderheiten des Gebäudes werden dokumentiert. Bei einem mehrstöckigen Haus ohne Aufzug werden mobile Außenlastaufzüge mitgenommen und die Rollcontainer intensiv genutzt. „Wir achten grundsätzlich darauf, so viel wie möglich rollend zu transportieren“, sagt Geuer, „das schont Mitarbeiter und Transportgut.“

Ohne Kühlbox geht gar nichts

Bei Laborumzügen bleibt nichts dem Zufall überlassen: Henning-Tycho Bierman (30), Marketing, nennt die Besonderheiten: „Der klassische Umzugskarton reicht für einen anspruchsvollen Laborumzug absolut nicht aus. Wir brauchen hochwertige Packmaterialien wie Hartplastikboxen, Schaumstoffboxen für den Transport des zerbrechlichen Laborglases, Gefahrgut- oder Kühlboxen, denn manchmal müssen auch ganze Tiefkühltransporte mit eingeplant werden. Mit einer Tischlerei haben wir Spezialkisten aus Holz entwickelt. Sie sind für die ganz empfindlichen Geräte unverzichtbar und bieten einen optimalen Schutz.“ Wegen der gefährlichen Chemikalien sind bei Geuer drei Gefahrgutbeauftragte tätig, die sich um die besonderen Güter kümmern. Für die Mitarbeiter muss spezielle Arbeitsschutzkleidung vorgehalten werden.

Die solide Vorarbeit beim Umzug in Detmold wirft ihre Früchte ab. „Es läuft“, sagt Peter Geuer gegen 10 Uhr zufrieden und beißt in ein frisches Brötchen. „Mein Frühstück“, setzt er entschuldigend hinzu. In diesem Moment fährt Ansgar Richter-Brockmann (21) zum zwölften Mal mit seinem 18-Meter-Lkw vor. Ruhig und konzentriert setzt er den schweren Truck bis unmittelbar vor die Eingangstür des Laboranbaus. Er betätigt die Feststellbremse und öffnet mit gekonnten Handgriffen die Hecktüren. Langsam fährt die integrierte Hebebühne herunter. Der junge Mann ist voll in seinem Element. Der gelernte Speditionskaufmann arbeitet seit zwei Jahren als Lkw-Fahrer: Warum? „Der Job macht mir Spaß, er ist so abwechslungsreich. Ich komme viel rum, war für meine Firma schon in verschiedenen europäischen Ländern unterwegs“, antwortet er.

Aufträge aus aller Welt

Das Umzugsgeschäft wird immer internationaler. Geuer gehört daher zu den Gründungsmitgliedern einer mittelständischen Möbelspeditions-Kooperation, die 1994 unter dem Namen Euromovers zunächst in Deutschland entstand und anschließend nach Europa und Übersee expandierte. Weltweit gehören ihr inzwischen 75 Firmen an. Marketingchef Biermann: „Wir führen Auslandsumzüge durch, egal ob es dabei aus Deutschland heraus geht oder umgekehrt. Innerhalb der Kooperation unterstützen wir uns gegenseitig, zumal wir nach gleich hohen Qualitätsanforderungen arbeiten.“ Auch sein Unternehmen ist umfassend zertifiziert – ein Qualitätssiegel, das die Kundschaft heute erwartet.

Schon hat Richter den ersten Rollcontainer auf die Hebebühne gerollt. „Der muss direkt ins Labor“, sagt er zu seinem Kollegen, derweil er vorsichtig die Hebebühne runterlässt. Unten angekommen packen sofort kräftige Männerhände zu und fahren den Container an sein Ziel. „Der Job ist für mich auch so etwas wie ein

kleines Fitnessstudio. Am Abend weiß ich, was ich getan habe“, sagt Richter. Leerlauf gibt es nicht – darauf achtet Florian Hauck (34). Er ist ein erfahrener Teamchef und als solcher in der Firma geschätzt. „Hier ist echte Teamarbeit gefordert“, betont er. Nach einer guten halben Stunde ist der Lkw entladen. Richter gönnt sich ein kleines Pausenbrot und einen Kaffee. Unmittelbar vor der nächsten großen Tour hilft er beim Entladen des soeben eingetroffenen Sprinter-Kleinlastwagens. Biermann erklärt: „Dies ist ein Spezialfahrzeug. Es hat zwei Kühlkammern, damit können wir die Ladung in zwei unterschiedlichen Temperaturen kühlen. Das brauchen wir bei bestimmten Transporten von zum Beispiel Proben, Mikroorganismen, ansteckungsgefährlichen Stoffen und Chemikalien.“ An diesem Tag transportiert der Sprinter lediglich harmlose Kühlproben aus der laufenden Laboruntersuchung. Auch dieses Gut bedarf einer geschlossenen Kühlkette. Für den sicheren, fachgerechten Transport von ansteckungsgefährlichen Stoffen und Chemikalien werden Spezialbehälter eingesetzt. In ganz besonderen Fällen wird Kühlgut sogar mit flüssigem Stickstoff gekühlt – auf bis zu 196 Grad minus.

Der Schockindikator zeigt, ob die Kisten sicher und stoßfrei transportiert wurden.

Gut ausgebildet und gesund

Die Aus- und Weiterbildung spielt in dem mittelständischen Unternehmen eine zentrale Rolle. Peter Geuer: „Wir bilden umfassend aus. Das zentrale Berufsbild für unsere Branche ist die Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice, eine dreijährige Ausbildung für Haupt- und Realschüler.“ Daneben bildet der Betrieb auch zum Berufskraftfahrer sowie in kaufmännischen Berufen aus. Ein Teil der rund 100 Mitarbeiter wurde angelernt. Kaum einer wechselt die Stelle. Geuer: „Darauf sind wir sehr stolz, denn das ist für die Branche keinesfalls selbstverständlich.“ Ob das damit zu tun hat, dass Geuer viel in Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz investiert und auch auf diese Weise seinen Leuten vermittelt, dass sie ihm wichtig sind? Alle tragen zum Beispiel eine einheitliche, praktische Arbeitskleidung, Sicherheitsschuhe und Arbeitshandschuhe mit Noppen, die Halt geben. Biermann: „Sie schützen die Hände, aber auch das Transportgut. Denn mit feuchten Händen kann man nicht richtig zupacken.“ Geuer ergänzt: „Ein Umzug ist anstrengend und kostet Kraft, daran ändert die modernste Technik nichts. Unsere Mitarbeiter sind unser wichtigstes Kapital.“

Alfons Endraß (58), Technischer Aufsichtsbeamter bei der BG Verkehr mit Sitz in Wuppertal, kann das nur unterstreichen. Gerade in der Möbelumzugs-Branche komme es immer wieder zu Arbeitsunfällen bis hin zur Berufsunfähigkeit durch jahrelanges, falsches Arbeiten. Endraß: „Ich kann nur immer wieder sagen, Leute denkt daran, wie ihr etwas richtig anhebt und schont euren Rücken. Das heißt vor allem: Mit geradem Rücken und aus der Hocke heraus anheben. Das richtige Heben lässt sich erlernen, das wird einem irgendwann zur zweiten Natur.“ Und mit Blick auf den Berufsalltag ergänzt er: „Wichtig ist auch, dass man Hilfsmittel wie zum Beispiel die Tragegurte einsetzt. Gute Gurte sind an den Schultern gepolstert. Ein Kreuzgurt mit verstellbarer Trageschlaufe

**Wo immer möglich wird das Umzugsgut rollend und damit rückenschonend fortbewegt.
Während das Team von Geuer unermüdlich neue Kisten hereinbringt, packen die beiden Laboranten-Azubis Dominik Dreker (l.) und Marco Walker vorsichtig die empfindlichen Laborglaswaren aus den Spezialkisten in die Hängeschränke.**

gehört ebenfalls zur Ausrüstung. Ein Umzugsprofi darf eigentlich gar keine Rückenschmerzen haben. Deswegen sollte sich niemand scheuen, erfahrene Kollegen oder den Betriebsarzt um Rat zu fragen, wenn er regelmäßig Probleme hat."

In allen Räumen des Laboranbaus herrscht seit den frühen Morgenstunden Hochbetrieb. Volle Kartons stapeln sich, leere werden geschickt zusammengefaltet. Überall sind die Mitarbeiter des Instituts und der Spedition mit dem Aus- und Einpacken beschäftigt. Empfindliche Glaswaren werden aus den Kartons vorsichtig in die schon aufgestellten Schränke gesetzt. In mehreren Räumen sind Servicetechniker tätig – hoch qualifizierte und entsprechend teure Spezialisten der verschiedenen Gerätehersteller. Geuer hat sie bei den Firmen im Vorfeld gebucht und freut sich jetzt, dass er den Zeitplan einhalten kann. „Es sind Fachkräfte darunter, die mit Stundenlöhnen arbeiten, bei denen einem schwindelig werden kann. Aber nur sie dürfen die hochempfindlichen Geräte wieder anschließen und betriebsklar machen."

Just als wir über die Edelhandwerker sprechen, rollen drei Geuer-Mitarbeiter eine schwere Kiste heran. Ihr Inhalt: ein teures Analysegerät. Auf der Außenwand der Spezialkiste leuchtet ein roter Aufkleber, der „Schockindikator". Er kommt immer bei besonders hochwertigen Geräten zum Einsatz und dient als unbestechlicher Nachweis dafür, dass ein Ladungsgut sicher und stoßfrei transportiert wurde. Andernfalls wird der Indikator sofort aktiviert. Ein kleines, hauchdünnes Glasröhrchen zerbricht und verfärbt sich rot. Dieses unbestechliche Verfahren hat Vorteile für Kunden und Dienstleister, erklärt Marketingchef Biermann: „Wir sichern uns damit gegenüber möglichen Schadensersatzanforderungen ab. Jeder Indikator hat eine individuelle Nummer, die ihrerseits Bestandteil eines Protokolls ist. Der Hightech-Aufkleber ist ein Cent-Artikel – doch er kann vor teurem Ärger bewahren." Die Spezialkiste ist schnell ausgepackt und das schwere Gerät durch drei kräftige Mitarbeiter mit einem gemeinsamen „Hauruck" behutsam an dem dafür vorgesehen Standort aufgestellt.

4 Tage, 25 Mitarbeiter, 26 Haushalte

Inzwischen ist Ansgar Richter-Brockmann wieder mit seinem voll beladenen Truck aus Bielefeld und Paderborn eingetroffen. Minuten später beginnt das Abladen. Peter Geuer verfolgt das Geschehen aufmerksam – bis zum nächsten Handy-Klingeln. Biermann: „Wir sind gut im Zeitplan. Das ist beruhigend." So sieht es auch Dr. Werner Dülme, Dezernatsleiter des Auftraggebers: „Mir fällt ein Stein vom Herzen. Die gemeinsame, monatelange Arbeit hat sich gelohnt. Und mit einem anerkennenden Seitenblick auf Biermann: Es macht sich eben bemerkbar, dass wir hier einen echten Profi als Partner haben."

Nach vier Tagen ist der umfangreiche Umzug abgeschlossen. Rund 1.200 Kubikmeter Umzugsgut – vom Reagenzglas bis zum Analysegerät im Wert eines Einfamilienhauses – wurden bewegt. Das entspricht der Menge von etwa 26 Vier-Personen-Haushalten. Alles lief rund, es kamen weder Menschen noch Geräte zu Schaden. Geuer ist zufrieden: „Das ist das, was wir dem Kunden versprechen." Auch Fahrer Ansgar Richter-Brockmann freut sich auf den Feierabend. „Die Woche verging wieder wie im Flug", sagt er und fährt ein letztes Mal die Hebebühne hoch. Auf seiner persönlichen Richter-Skala siedelt er die „Umzugsoperation Detmold" bei fünf an. Das bedeutet mittelschwer. „Die höchsten Werte vergebe ich erst im Sommer, wenn wir bei mehr als 30 Grad arbeiten und der Schweiß in Strömen läuft."

Text und Fotos: Eckhard-Herbert Arndt

Sicher:
Ein Radwechsel-Profi hat auch für schwierige Fälle das richtige Werkzeug und die persönliche Schutzausrüstung dabei.

Riskante Radwechsel

Sie denken sicher: Eine Reifenpanne kommt ja sehr selten vor – Irrtum! Das ist die zweithäufigste Pannenursache bei Nutzfahrzeugen. Und wer beim Radwechsel Fehler macht, riskiert sein Leben.

Der ADAC TruckService berichtet, dass Reifendefekte die zweithäufigste Pannenursache bei Nutzfahrzeugen sind. Etwa 25.000mal pro Jahr mussten die Helfer ausrücken und neue Räder montieren. Bereiten Sie sich deshalb auf die ungewollte Fahrtunterbrechung vor, um nicht unter Stress improvisieren zu müssen. Denn dabei vergisst man leicht wichtige Schritte und sichere Verhaltensweisen – und der vermeintlich kurze Stopp wird zum Totalausfall.

Vorausschauen statt improvisieren

Zur Vorbereitung gehört, sich rechtzeitig mit der Betriebsanleitung des Fahrzeuges zu befassen. Nicht nur der Wechsel selbst soll sicher ablaufen, sondern auch die problemlose Weiterfahrt hängt von den vorgegebenen Montageschritten ab. Die Materie ist komplex: Auf zwölf Seiten erläutert zum Beispiel ein großer Hersteller, was beim Radwechsel zu beachten ist. Also keine Lektüre für den Notfall. Ein Radwechsel unterwegs, ohne zusätzliche Hilfsmittel und ohne Unterstützung durch eine zweite Person, ist ein riskantes Abenteuer. Überlegen Sie deshalb, ob Sie nicht besser direkt auf professionelle Hilfe zurückgreifen. Entsprechende Dienstleister bieten einen 24-Stunden-Service an.

So beugen Sie Reifenpannen vor

- Korrekter Luftdruck schont die Reifen.
- Kontrollieren Sie regelmäßig und prüfen Sie bei jeder fünften Kontrolle auch den Luftdruck des Reserverads.
- Bei Rissen und Schäden die Reifen sofort austauschen, sonst alle sieben Jahre erneuern.
- Winter- bzw. Sommerreifen trocken und kühl lagern.
- Vorsichtiges Einfahren schont die Reifen und verlängert die Nutzbarkeit.

Nur rund 15 Prozent aller Reifenpannen entstehen durch eine plötzliche Schädigung des Reifens von außen. Den übrigen 85 Prozent der Pannen geht ein schleichender Druckverlust voraus: Das bemerkt der Fahrer in der Regel nicht. Ein Reifendruck-Überwachungssystem beugt vor: Es warnt den Fahrer frühzeitig vor schleichenden Druckverlusten, lange bevor der Reifen beschädigt wird oder einen plötzlichen Defekt erleidet.

Gefährlich: Falls der Wagenheber abrutscht, kann das tödliche Folgen haben.

Professioneller Service: Dank des Rangierhebers muss sich niemand unter das Fahrzeug legen.

Unfälle: „Ein Radwechsel ist mordsgefährlich“

ABGERUTSCHT: Beim Anheben einer Sattelzugmaschine mit dem bordeigenen Unterstellheber zum Wechseln eines defekten Rades rutschte der Heber vom Achskörper weg. Dadurch sackte das Fahrzeug ab und quetschte Herrn L., der unter dem Fahrzeug lag, zwischen Stoßstange und Boden ein. Mit mehreren gebrochenen Rippen musste er unter dem Fahrzeug ausharren, bis es einem Kollegen gelang, ihn zu befreien.

ANGEFAHREN: Ein Lkw-Fahrer wechselte am Pannenstreifen bei seinem Sattelzug den Hinterreifen. Dabei streifte ein vorbeifahrender Kleinlaster den am Sattelauflieger arbeitenden Fahrer und schleuderte ihn unter den Aufbau. Der Fahrer erlitt schwere Verletzungen.

ÜBERSEHEN: Ein Sattelzug hielt mit geplatztem Reifen auf dem Seitenstreifen. Der Fahrer hatte ein Warndreieck aufgestellt und befand sich neben seinem Lkw, als ein anderer Sattelzug den stehenden Lastwagen streifte und den Mann überfuhr. Er war sofort tot.

GEQUETSCHT: Ein Fahrer stellte seine Zugmaschine mit einem platten Vorderreifen auf dem Grünstreifen ab. Anschließend setzte er den Wagenheber an, bockte das Fahrzeug auf und kroch mit dem Oberkörper unter die Zugmaschine. Kurz darauf rutschte der Wagenheber ab und die Zugmaschine sackte auf den Fahrer, der mit einer schweren Kopfverletzung ins Krankenhaus eingeliefert wurde.

ANGEFROREN: Beim Reifenwechsel unterwegs kniete der Fahrer am Boden. Dabei froren ihm beide Knie an. Auf der Haut bildeten sich große Blasen, die im Klinikum aufgestochen und später abgezogen wurden. Beide Knie wurden bandagiert, damit die Wunden abheilen.

Günter Heider

SICHERER RADWECHSEL IN ZEHN SCHRITTEN

Die BG Verkehr rät, bei einer Reifenpanne professionelle Hilfe anzufordern. Sollten Sie trotzdem den Radwechsel selbst vornehmen, dann beachten Sie grundsätzlich folgende Punkte:

1. Bei einer Reifenpanne versuchen, langsam zu einem Parkplatz oder einem anderen verkehrsruhigen Bereich zu fahren, der keine Steigung oder Gefälle aufweist.
2. Vor dem Aussteigen die Warnweste anlegen. Sollten Sie Sicherheitsschuhe mitführen, diese anziehen.
3. Sollten Sie im Bereich des fließenden Verkehrs stehen, Warnblinkanlage einschalten und Pannenstelle mit einem Warndreieck absichern.
4. Sichern Sie das Fahrzeug vor dem Anheben mit der Feststellbremse und Unterlegkeilen gegen Wegrollen.
5. Der Untergrund, auf dem der Wagenheber steht, muss fest und eben sein. Falls das nicht gegeben ist, benutzen Sie eine Unterlage für den Wagenheber.
6. Heben Sie das Fahrzeug mit dem Wagenheber nur an den entsprechenden Aufnahmepunkten an. Der Wagenheber muss korrekt sitzen.
7. Achten Sie darauf, dass das Fahrzeug nicht zu hoch angehoben wird. Vermeiden Sie Erschütterungen – auf keinen Fall den Motor starten! Schalten Sie bei Fahrzeugen mit Luftfederung die Zündung aus, um plötzliches Nachregeln der Niveau-Regulierung zu verhindern. Die genannten Vorsichtsmaßnahmen verhindern, dass das Fahrzeug plötzlich vom Wagenheber rutscht.
8. So lange das Fahrzeug angehoben ist, sollte sich niemand darunterlegen.
9. Wenn Sie das Reserverad aus der Halterung und das defekte Rad von der Achse lösen, können aufgrund der hohen Radgewichte die Räder herunterfallen oder umkippen und Sie oder andere Personen verletzen.
10. Beachten Sie unbedingt die Sicherheits- und Montagehinweise in der Betriebsanleitung Ihres Fahrzeuges.

© Thomas Löhnes / ddp

Neu und nur auf Zeit

Leiharbeiter sind zur Überbrückung von Produktionsspitzen und Personalengpässen „unbezahlbar“. Im Betrieb kennen sie sich aber nicht sofort aus. Entsprechend hoch ist die Unfallgefahr.

Der Industriezweig „Arbeitnehmerüberlassung“ gehört längst zum festen Bestandteil der deutschen Arbeitslandschaft. Verleiher bieten Zeitarbeitnehmer für nahezu jeden Arbeitsbereich an – als Fahrer, Lagerarbeiter, hoch qualifizierte Maschinenführer oder für das Büro. Bei ihrem Einsatz sollten Arbeitgeber jedoch unbedingt an den Arbeitsschutz denken, denn Leiharbeitnehmer sind wie Betriebsneulinge einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt.

Alles ist neu

Besonders gefährlich sind für Leiharbeitnehmer die ersten Tage im neuen Umfeld, weil ihr Blick noch nicht für die betriebsinternen Abläufe und Gepflogenheiten geschärft ist. Was für alte Hasen gewohnt ist, kann für die Aushilfe völlig überraschend sein.

Die Aufmerksamkeit eines neuen Mitarbeiters richtet sich in den ersten Tagen ganz auf die Erledigung der neuen Aufgabe, gelegentlich bis hin zur Übermotiviertheit. Er muss außerdem ungewohnte Maschinen und Arbeitsmittel in einer ungewohnten Umgebung bedienen. Leiharbeitnehmer werden außerdem oft dann in den Betrieb geholt, wenn eine eilige Aufgabe schnell erledigt werden soll. Das führt nicht nur zu Zeitdruck bei der Arbeit, auch die Einarbeitung bleibt dabei schon mal auf der Strecke.

Werden Leiharbeitnehmer darüber hinaus noch in einem Gewerbe mit ohnehin erhöhter Unfallquote eingesetzt – wie zum Beispiel in der Abfallwirtschaft – wird die Gefahr weiter erhöht.

Das Problem ist bekannt

Dass für Leiharbeitnehmer eine erhöhte Unfallgefahr besteht, belegen zahlreiche Veröffentlichungen und Untersuchungen. Der BKK Bundesverband stellt in seinem Gesundheitsreport 2010 fest, dass die Arbeitsunfähigkeitsrate trotz des jungen Durchschnittsalters der Zeitarbeitenden „weit überdurchschnittlich ist“. Hinter der Arbeitsunfähigkeit mag nicht immer ein Unfall stecken, aber einige Quellen

DER ENTLEIHER HAT ARBEITGEBERFUNKTIONEN

Vor der Vertragsgestaltung steht die Auswahl eines geeigneten Verleihers. Ist er zuverlässig? Liegen Referenzen vor? Besitzt er die erforderliche Erlaubnis der Bundeanstalt für Arbeit?
Wenn es um die Sicherheit des Arbeitsplatzes geht, trägt der Entleiher die gleiche Verantwortung für den Zeitarbeiter wie für den eigenen Angestellten. Gerichtlich wurde bereits festgestellt: „Mit der Überlassung übernimmt der Entleiherbetrieb die Arbeitgeberfunktion, ohne selbst Arbeitgeber zu werden. Das Verhältnis ist damit von arbeitsrechtlichen Grundsätzen beherrscht und geprägt. So hat der Entleiherbetrieb arbeitsvertragsähnliche Schutz- und Fürsorgepflichten gegenüber dem Leiharbeiter“.
Konkret bedeutet dies für den Entleiherbetrieb unter anderem, dass er eine Gefährdungsbeurteilung für den Arbeitsplatz bzw. die Tätigkeit haben muss und dass er geeignete Arbeits- und Schutzkleidung zur Verfügung stellt.

Unfallanzeige: Kommt es zu einem Arbeitsunfall, muss der Entleiher den Unfall seiner Berufsgenossenschaft melden. Das geschieht über eine ganz normale Unfallanzeige wie bei einem eigenen Beschäftigten auch, allerdings wird in „Feld 9“ der Punkt „Leiharbeitnehmer: ja“ angekreuzt.

Ausführliche Unterlagen, Musterverträge und Checklisten finden Sie auf den Internetseiten der für die Zeitarbeits-Branche zuständigen Verwaltungs-Berufsgenossenschaft: www.vbg.de und unter www.grazil.net

sprechen sogar von einem doppelten oder dreifachen Unfallrisiko. Dass diese Erkenntnis keineswegs neu ist, beweist ein Artikel aus dem Magazin „Spiegel“, der schon 1957 berichtete, dass gerade die betriebsfremden Leiharbeiter besonders unfallgefährdet seien.
Aktuell bilanziert Dr. Beate Beemann von der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA): „Angesichts des niedrigeren Qualifikationsniveaus sehen sich Zeitarbeiter deutlich höheren körperlichen Belastungen ausgesetzt als andere Beschäftigte. So sind etwa ein Drittel der Arbeitnehmer in Zeitarbeitsfirmen Hilfsarbeiter. Zeitarbeiter müssen deshalb häufiger schwer heben und tragen, sind öfter Lärm ausgesetzt und arbeiten öfter im Stehen oder unter schwierigen klimatischen Bedingungen. Hinzu kommen psychische Belastungen, wenn die Zeitarbeiter beispielsweise anders als die Stammbelegschaft im Betrieb behandelt werden.“

Um Unfälle zu vermeiden, sollten Unternehmen, die Leiharbeitnehmer beschäftigen, die rechtlichen Bestimmungen kennen und den Einsatz gut planen. Einige wichtige Hinweise haben wir dafür zusammengestellt.

Eckart Willer

VOR DEM EINSATZ

- Geben Sie im Zeitarbeitsunternehmen dem Mitarbeiter, der über den Personaleinsatz entscheidet, alle Informationen über den zu besetzenden Arbeitsplatz. Je nach Tätigkeit kann ein Besuch am zukünftigen Einsatzort des Zeitarbeiters erforderlich sein.
- Definieren Sie genau, welche Anforderungen Sie an den Zeitarbeitnehmer stellen.
- Lassen Sie sich vom Verleiher bestätigen, dass Arbeitskräfte auf die Eignung hin geprüft sind (fachliche Ausbildung, Qualifikationsnachweise, Erfahrungen und Eignung).
- Achten Sie darauf, dass alle Rechte und Pflichten der Vertragspartner in den Vertrag aufgenommen werden. Das beinhaltet Aspekte wie arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen, Persönliche Schutzausrüstung, Unterweisungen, Arbeitsplatzbesichtigungen (Musterverträge gibt es unter www.vbg.de).
- Beachten Sie Beschäftigungsbeschränkungen (Jugendliche, werdende und stillende Mütter).

WÄHREND DER BESCHÄFTIGUNG

- Der Verleiher sollte schon vor der Arbeitsaufnahme eine ausführliche Einweisung durchführen. Dazu gehören
  - » Pflichten des Entleihers
  - » Arbeitszeiten
  - » Art des Arbeitsplatzes
- Der Entleiher muss sicherstellen, dass am ersten Arbeitstag eine ausführliche Unterweisung und Einarbeitung stattfinden kann. Er muss dem neuen Mitarbeiter wichtige Informationen geben. Dazu gehören:
  - » Gefährdungen durch die Tätigkeit
  - » Arbeitsmittel und -methoden
  - » betriebsinterne Verkehrsregelungen
  - » Erste-Hilfe-Kästen, Meldekette, Verhalten in Gefahrsituationen
- Bei bestimmten Umständen muss der Zeitarbeiter sofort den Verleiher informieren: Und zwar dann, wenn andere Tätigkeiten als vereinbart übernommen werden sollen, sicherheitswidrige Aufgaben erteilt werden oder die Persönliche Schutzausrüstung nicht ausreichend oder nicht in Ordnung ist.
- Wechselt der Zeitarbeiter betriebsintern, ist eine erneute ausführliche Einweisung erforderlich. Der Personalentscheider des Verleihers wird über jede Änderung des Arbeitseinsatzes informiert.
- Bedienungsanleitungen zu Persönlichen Schutzausrüstungen und Arbeitsmitteln müssen zugänglich sein.
- Zeitarbeitskräfte erhalten die gleiche Persönliche Schutzausrüstung wie fest angestellte Mitarbeiter. Wer die Kosten dafür trägt, ist Sache der Vertragsgestaltung.

Seminar für Sifas

Die Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit (Sifa) qualifiziert zum Ansprechpartner und Berater des Unternehmers in allen Fragen der Arbeitssicherheit. Wer die dreistufige Ausbildung durchlaufen hat, ist gut gerüstet für eine anspruchsvolle Aufgabe.

Wenn ein Betrieb eine eigene Sifa beschäftigen möchte, sei es in Vollzeit oder in Teilzeit mit zusätzlichen anderen Aufgaben, muss diese zunächst ausgebildet werden. Bei der BG Verkehr besucht die werdende Fachkraft für Arbeitssicherheit das Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV (IAG). Dort durchläuft sie die Grundausbildung in der Stufe I und die vertiefende Ausbildung in der Stufe II. In der Stufe III werden dann die branchenspezifischen Aspekte vermittelt.

Wie sieht so eine Stufe III für das straßengebundene Verkehrsgewerbe aus? Hier ein Bericht aus der Praxis. Montagmittag: 20 Teilnehmer sitzen erwartungsvoll im Seminarraum. Nach einer Begrüßungsrunde geht es los: Die BG Verkehr wird detailliert vorgestellt, schließlich ist sie in Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes für die Sifa der wichtigste Ansprechpartner, mit der man zum Beispiel bei der Durchführung von Präventionskampagnen zusammenarbeitet. Die aktuelle Kampagne „Risiko Raus!“ ist dann auch das nächste Thema. Die Teilnehmer sind sehr interessiert, weil natürlich jeder mit den Themen der Kampagne „Innerbetrieblicher Transport, Ladungssicherung und Straßenverkehr“ zu tun hat.

Nach einer kurzen Kaffeepause geht es weiter mit dem Thema Brand- und Explosionsschutz. In einem spannenden und anschaulichen Experimentalvortrag bekommen die Teilnehmer einen Einblick über den Brandschutz z. B. in Werkstätten und Lagerhallen. Beim gemeinsamen Abendessen ist noch lange nicht Schluss, sondern es wir mit den Dozenten weiter gefachsimpelt.

Der zweite Seminartag beginnt mit der neuen DGUV Vorschrift 2. Sie betrifft unmittelbar die zukünftige Arbeit der Sifas im Betrieb. Entsprechend rege sind die Teilnehmer und haben viele Fragen.

Die Teilnehmer erarbeiten auf dem Seminar in Gruppen gemeinsam eine Präsentation, die als Abschlussprüfung gilt und bewertet wird.

Nach der Theorie geht es dann näher an die Praxis. Die zukünftigen Sifas werden mit Situationen konfrontiert, wie sie alltäglich in Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr vorkommen können: Be- und Entladen von Fahrzeugen, Umgang mit Kranen und Flurförderzeugen, Sicherungsmaßnahmen bei Pannen und Unfällen, Fahrzeuginstandhaltung und die besonderen Belastungen, die typisch für Berufskraftfahrer sind, wie beispielsweise Stress, ungünstige Ernährung, Ermüdung und die Probleme, die bei zu langem Sitzen und zu schwerem Tragen auf den Körper einwirken können.

Kranmodell und Rollenspiel

Die Teilnehmer sollen in den Gruppen eine Präsentation erarbeiten und die Gefährdungen in der jeweiligen Situation aufzeigen. Sie sollen erläutern, welche Maßnahmen zu ergreifen sind und ihre Kollegen in den relevanten Aspekten der Themen unterweisen. Die Präsentation, bei welcher jeder Teilnehmer einen Teil übernehmen muss, ist die bei der Stufe III vorgeschriebene Lernerfolgskontrolle. Dabei zeigen die Teilnehmer, wie gut sie mit dem Rüstzeug einer Sifa umgehen können. Es wird sichtbar, wie sie die Situation analysieren, welche Schutzmaßnahmen sie kennen und in der Praxis anwenden. Auch die Unterweisung und Präsentation sind für den späteren Erfolg wichtig, denn auch im Alltag muss eine Sifa andere Menschen motivieren und ihnen Lösungswege plausibel aufzeigen können. Entsprechend breiten Raum nimmt die Vorbereitung ein. Die Gruppen arbeiten den ganzen Tag an dieser Aufgabe. Sie lesen in den zur Verfügung gestellten Broschüren, Flyern und Unfallverhütungsvorschriften und diskutieren. Die Dozenten betreuen die einzelnen Arbeitsgruppen, beantworten Fragen und geben Hilfestellung. Am späten Nachmittag treffen sich alle wieder im Seminarraum und stellen fest: Die lange Vorbereitungszeit haben wir gebraucht.

Am nächsten Morgen ist die Gruppe 1 schon vor Beginn des Seminars im Raum und bereitet ihre Präsentation vor. Flipcharts werden aufgehängt. Pinnwände vorbereitet. Die Teilnehmer sind aufgeregt, nervös. Die erste Präsentation beginnt. Nachdem die Teilnehmer es geschafft haben, wird die Präsentation von einem der Dozenten noch inhaltlich abgerundet.

Dann ist Gruppe 2 dran. Sie hat sich etwas Besonderes ausgedacht und zur Veranschaulichung ein kleines Kranmodell gebastelt. Teilnehmer und Dozenten sind begeistert.

Gruppe 3 startet nach der Mittagspause. Sie hat viele Skizzen vorbereitet und macht mit den anderen Teilnehmern ein Wissensquiz, das sie anschließend auflöst. Dann ist die letzte Gruppe dran. Sie beginnt mit einem kleinen Rollenspiel, um den anderen Teilnehmern die Situation, mit welcher sie sich beschäftigt haben, zu veranschaulichen. Die andern Teilnehmer nicken. Ja, so ist es oft genug wirklich. Schließlich hat es auch Gruppe 4 geschafft. Die Präsentationen haben eindrucksvoll gezeigt, über welches Repertoire an Methoden die Teilnehmer verfügen.

Alle Teilnehmer sind froh, dass sie ihre Präsentationen gezeigt haben, aber haben auch alle die Lernerfolgskontrolle geschafft? Die Dozenten beraten sich. Dann werden die Teilnehmer noch einmal in den Raum gerufen. Diesmal haben alle die Prüfung auf Anhieb bestanden.

Am Donnerstag steht ein sehr interessantes Thema auf dem Programm: Ladungssicherung. Die Teilnehmer erfahren viel zu dem Thema, viele stellen Fragen, der Dozent antwortet geduldig. Dann geht's raus zum Gurtschlitten. Dort werden Ladungssicherungsmethoden anschaulich gezeigt. Gut, dass es heute Vormittag nicht regnet.

Nach der Mittagspause geht es um Fahrzeuge und ihre Aufbauten, beispielsweise Busse, Absetzkipper und Abfallsammelfahrzeuge. Die Teilnehmer haben viele Fragen zur Prüfung von arbeitssicheren Fahrzeugen. Mit dem gemeinsamen Abendessen klingt der Tag entspannt aus.

Am Freitagmorgen steht nach der Klärung offener Fragen noch das Thema Verkehrssicherheit auf dem Programm. Das DVR-Programm „Gefühlswelten im Straßenverkehr" wird vorgestellt. Daraus ergeben sich viele lebhafte Diskussionen. Fahren tun schließlich alle. Dann ist der große Moment da. Die Sifas erhalten ihr Abschlusszertifikat. Alle freuen sich und wollen nun im Betrieb so richtig loslegen.

Sind Sie nun auf den Geschmack gekommen? Möchten Sie eine Sifa ausbilden lassen oder die Ausbildung selbst absolvieren? Zu Voraussetzungen und Modalitäten beraten Sie gerne Ihr Technischer Aufsichtsbeamter oder Constanze Duismann vom Referat Aus- und Fortbildung der BG Verkehr.

Constanze Duismann

Referat Aus- und Fortbildung
Tel.: 040 3980-1967, Fax: 040 3980-1999
E-Mail: schulung@bg-verkehr.de

Tod durch Ertrinken

Ein Schiffsmechaniker ertrinkt vor den Augen seiner Kollegen. Hätte er die Arbeitssicherheitsweste getragen, wäre er jetzt noch am Leben. Ein Unfall, der auf bedrückende Weise deutlich macht, dass Leichtsinn auf dem Arbeitsplatz Schiff nichts zu suchen hat.

Ein deutsches Schiff, irgendwo im Pazifik. Seit zwei Monaten liegt der Dampfer schon auf Reede. Endlich Crewchange! Die Ablöser sind bereits seit gestern an Bord, alle Arbeiten übergeben, die Koffer gepackt – jetzt geht es nach Hause! Es ist früh, das Licht noch dämmrig, aber die Luft schon schwül und warm, wie immer in diesen Breitengraden. Der Seemann freut sich über die Hilfe seiner Kollegen, die ihm das Gepäck bis zum „Taxi“, dem wartenden Tenderboot, bringen. Der Käpt'n ist schon unten, jetzt aber schnell, gerade wird das Gepäck abgeseilt. Der Seemann fährt sich noch einmal mit einem Taschentuch über die schweißnasse Stirn und betritt die Gangway, eilt auf die Plattform zu, bleibt noch einmal stehen und winkt zum Abschied den zurückbleibenden Kollegen.

Nun folgt der unangenehme Part, der Überstieg auf die Lotsenleiter. Unter ihm tanzt der Tender auf der kabbeligen See, er greift in die Taue und betritt die Leiter. Jetzt rächt sich einmal mehr die Schlemmerei der letzten Zeit. Verdammt ist das anstrengend mit über 50 Jahren und dem Gewicht eines Preisboxers, diese glitschigen Holzstufen runterzukriechen! Aber es ist ja nicht mehr weit und immerhin geht es bergab. Schon ist er am Tender, der Matrose reicht ihm die Hand, jetzt nur den richtigen Moment erwischen, wenn das kleine Boot etwas ruhiger in der See liegt

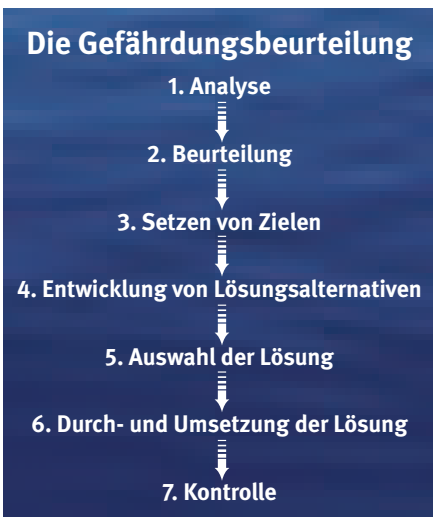
Die Kollegen werden später berichten, wie der Seemann fiel, erst zwischen die Schiffe, und dann abtrieb. Sie berichten, dass es dem Seemann nicht gelang, die Rettungsringe zu ergreifen. Dass sie mit ansehen mussten, wie er einige Schwimmzüge machte, um Hilfe rief und dann unterging. Sie berichten, dass einer von ihnen ins Wasser sprang, dass er dem Verunglückten eine Leine um die Brust legte. Wie sie mit vereinten Kräften versuchten, den sehr schweren Mann auf das Boot zu hieven. Und dass es ihnen nicht gelang. – Auf der amtlichen Todesbescheinigung steht „Tod durch Ertrinken“.

Kritische Situationen

Es gibt in der Seefahrt die unterschiedlichsten Situationen, bei denen ein Mensch von einem Schiff auf ein kleineres Schiff oder Boot übersetzen muss. Auch wenn sie im Bordalltag zur Routine gehören, müssen sich alle Beteiligten das besondere Gefahrenpotenzial vor Augen führen. Kritische Situationen, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, sind zum Beispiel

- der Überstieg eines Besatzungsmitgliedes auf eine Bunkerbarge, um die Peilung vorzunehmen
- der Personaltransfer beim Crewchange oder beim „An-und-von-Bord-Bringen“ des Servicepersonals, während das Schiff auf Reede liegt
- das Bemannen oder Aussteigen von Rettungsbooten beim Rettungsbootsmanöver (insbesondere Freifallboot)
- der Wechsel zwischen Arbeitsflößen und Schiff während Außenbordarbeiten
- die Lotsenübernahme.

Vor allem wenn große Höhenunterschiede überwunden werden, nutzt man Gangway, Lotsenleiter oder eine Kombination aus beiden. Bei dem Übersetzvorgang besteht immer Absturzgefahr, ein Sturz ins Wasser ist lebensgefährlich. Wer sich dessen bewusst ist, ist wach und geht kein unnötiges Risiko ein. Es gilt die schlichte Lebensklugheit: Gefahr erkannt – Gefahr gebannt!



Das Anlegen der Arbeitssicherheitsweste ist für diese jungen Seeleute eine Selbstverständlichkeit.

Lotsen als Vorbild

Ein Lotse geht bei Wind und Wetter an und von Bord. Ein Lotse trägt immer (!) eine aufblasbare Rettungsweste, zumindest aber eine Arbeitssicherheitsweste. Ein Lotse verzichtet auf die Lotsenleiter und greift stattdessen auf einen Helikopter zurück, wenn die Witterungsbedingungen es nicht anders zulassen und ein Helikopter verfügbar ist. Im Prinzip hat der Lotse mit dieser Verhaltensweise bekundet, dass er jedes Mal aufs Neue seine Situation analysiert, beurteilt und daraus die sicherste Lösung für sich ableitet. So durchläuft er zumindest gedanklich eine Gefährdungsbeurteilung. Dieser Prozess ist nicht zuletzt Folge seines täglichen Handelns und so in Fleisch und Blut übergegangen, dass er schon automatisiert im Unterbewusstsein abläuft.

Für jeden Reeder und jede Führungskraft in einem Seefahrtsunternehmen muss diese Unfallschilderung ein Anstoß zum Handeln sein. Ähnlich wie der Lotse müssen auch die Reeder, Kapitäne und Offiziere die Gefahr erkennen, die sich beim Benutzen der Lotsenleiter ergibt. Sie müssen die Gefahr erkennen und ihr entgegenwirken. In welcher Form sie dieses tun, bleibt jedem Unternehmer durch seine Gefährdungsbeurteilung freigestellt. Aber eins steht unabhängig von der individuellen Lösung fest: Ob man technische Maßnahmen trifft (z. B. Lotsenaufzug), organisatorische (Witterungseinflüsse beachten) oder persönliche (hinterfragen, ob der Mensch konditionell geeignet ist) - das Mindeste bleibt doch das Anlegen einer Arbeitssicherheitsweste.

Die BG Verkehr wird in diesem Jahr erstmalig Seminare für Führungskräfte in der Seeschifffahrt anbieten, in denen speziell auf das Thema Verantwortung und Gefährdungsbeurteilung eingegangen wird. Bei Fragen, Anregungen und Wünschen wenden Sie sich bitte an das Referat Seeschifffahrt und Fischerei.

Anita Tsilikis

Tel.: 040 3980-1082

Frachter bei Seegang: Eine Herausforderung, auf die sich die Mannschaft gut vorbereiten muss.

Eine Hand für mich, eine Hand für das Schiff

Arbeiten bei Seegang lassen sich nicht immer vermeiden. Naturgemäß steigt dann die Unfallgefahr: Übergehende Wellen können nicht gesicherte Seeleute über Bord spülen oder gegen Einrichtungen und Aufbauten schleudern. Durch starke Schiffsbewegungen und feuchte Oberflächen besteht außerdem erhöhte Verletzungsgefahr durch Stoßen, Rutschen und Stürzen. Unter Deck kommt die Gefahr durch unkontrolliert bewegte Gegenstände, versehentlichen Kontakt mit rotierenden Maschinenteilen oder heißen Medien hinzu. Egal ob an oder unter Deck gilt deswegen grundsätzlich: Äußerste Wachsamkeit und immer festhalten! **Stephan Schinkel**

CHECKLISTE FÜR SICHERES ARBEITEN BEI SEEGANG

1. Arbeiten an Deck

- ☑ Möglichst den Aufenthalt an Deck vermeiden und den Schlechtwettergang benutzen.
- ☑ Nie alleine und nur nach ausdrücklicher Anweisung an Deck arbeiten.
- ☑ Arbeitssicherheitsweste, Helm, warme seefeste Kleidung und sicheres Schuhwerk tragen.
- ☑ Immer festhalten und darauf achten, dass die Haltepunkte fest mit dem Schiff verbunden sind.
- ☑ Stets Bodenkontakt halten, mit tiefem Körperschwerpunkt kleine Schritte machen, langsam bewegen.
- ☑ Bei sehr schwerem Wetter Personen durch Angurten an fest installierten Schiffsteilen oder an einem Strecktau sichern. Dafür einen Auffang- oder Haltegurt anlegen.

2. Arbeiten unter Deck

- ☑ Niemals an Türrahmen oder am offenen Schott festhalten: Quetschgefahr!
- ☑ Helm und festes Schuhwerk tragen.
- ☑ Niedergänge immer rückwärts heruntergehen.
- ☑ Am besten keine Lasten tragen; falls es unbedingt sein muss, immer zu zweit.
- ☑ Keine Arbeiten mit scharfem oder rotierendem Werkzeug durchführen.
- ☑ Keine Heißarbeiten durchführen.
- ☑ Nicht auf Leitern, Hocker oder Ähnliches steigen.
- ☑ Abstand zu beweglichen Maschinenteilen halten.
- ☑ Behälter mit heißen Flüssigkeiten nur halb füllen.

3. Vorbereitungen unter Deck für schweres Wetter

Grundsätzlich ist alles zu sichern, was verrutschen, zuschlagen, herunterfallen oder sich sonst bewegen kann.

In den Maschinen- und Anlageräumen

- ☑ Maschinen sichern, bewegliche Abdeckungen in Schutzstellung bringen.
- ☑ Druckbehälter, Fässer usw. mit Ketten oder Seilen an festen Punkten laschen.
- ☑ Lose Gegenstände sichern, z.B. Ersatzteile in verschließbare Schränke räumen.
- ☑ Werkzeuge von der Werkzeugwand abnehmen oder durch Sperrbügel sichern.
- ☑ Türen, Pforten und Klappen fest schließen oder gegen Zuschlagen sichern.
- ☑ Schubfächer mit Sperrbügeln sichern.

In den Aufenthaltsräumen

- ☑ Gänge frei halten.
- ☑ Lose Gegenstände (z. B. Bücher) in verschließbare Schränke räumen oder anderweitig sichern.
- ☑ Schlingerleisten anbringen.
- ☑ Türen, Pforten und Klappen fest schließen oder gegen Zuschlagen sichern.
- ☑ Schubfächer mit Sperrbügel sichern.
- ☑ Koje durch Kojenbrett sichern.
- ☑ Elektrogeräte wie Fernseher, Radios etc. gegen Verrutschen sichern.

Alles nach Plan?

Saisonvorbereitung bei der weißen Flotte

Bald sollen sie wieder in neuem Glanz erstrahlen und den zahlreichen Fahrgästen ein paar angenehme und erfreuliche Stunden auf dem Wasser ermöglichen: die Fahrgastschiffe. Damit dies für alle sicher und gefahrlos erfolgt, sind viele Vorüberlegungen nötig. Einige haben wir für Sie zusammengestellt:

Gefährdungsbeurteilung

Eine gute Vorbereitung für die Frühjahrsüberholung fängt bei der Planung der auszuführenden Arbeiten an. Was ist zu tun im Hinblick auf die Technik? Halten alle Baugruppen den 12- bis 14-stündigen Arbeitstagen und oft auch siebentägigen Einsätzen stand? Wo sind Ausbesserungsarbeiten nötig? Wo muss gestrichen und gereinigt werden? Und von wem? Sollen die Arbeiten in der Werft erledigt werden oder im heimischen Hafen? Was wird benötigt und wo wird es besorgt?

Gut beraten ist der, der noch im ausklingenden Vorjahr einen Plan erstellt hat. Das spart Geld, denn rechtzeitige Planung verhindert auch vermeintlich günstige Fehlkäufe. So wurde kürzlich im Rahmen einer Schiffsuntersuchung festgestellt, dass ein Besatzungsmitglied für einen Neuanstrich der hellen Decke „'mal schnell Farbe“ im Baumarkt gekauft hatte. Die Farbe war günstig und die Dose hatte eine Kennzeichnung mit dem „Blauen Engel“. Was kann daran denn falsch sein!? Sehr viel, denn notwendig ist Farbe, die laut Hersteller als schwer entflammbar eingestuft ist. Eine Farbe, die bei einem Brand an Bord keine giftigen Gase entstehen lässt und somit sowohl für die Besatzung als auch für die Fahrgäste keine zusätzliche Gefahr darstellt.

Um zu entscheiden, ob ein Produkt geeignet ist, muss sowohl nach der späteren Verwendung gefragt werden als auch nach der Gefährdung, die bei der Verarbeitung für die Mitarbeiter auftritt. Das Stichwort lautet: Gefährdungsbeurteilung. Vor der Aufnahme der Arbeiten zur Saisonvorbereitung muss die für solche Zwecke bestehende Gefährdungsbeuteilung angesehen und gegebenenfalls aktualisiert werden. Die Mitarbeiter sind entsprechend zu unterweisen. Wie sind die Arbeiten zu organisieren, welche Gefährdungen treten auf, wie lassen sie sich vermeiden? Welche persönliche Schutzausrüstung ist notwendig? Bei Konservierungsarbeiten etwa ist ein Blick in das Sicherheitsdatenblatt sinnvoll. Es gibt darüber Auskunft, wie die Verarbeitung erfolgen muss und ob reißfeste Overalls, entsprechende Handschuhe und die Schutzbrille ein ausreichender Schutz sind.

Persönliche Schutzausrüstung

Auch Hautschutz ist wichtig! Mit dem richtigen Hautschutzplan ist sichergestellt, dass die gefahrvollen Bestandteile der Farben nicht über die Haut in den Körper gelangen. Der Griff zur Verdünnung oder zu anderen Lösemitteln kann krank machen und ist auch nicht nötig.

Zur persönlichen Schutzausrüstung gehört bei vielen Arbeiten auch der „harte Hut“, der bei vielen Werftarbeitern schon lange eine Selbstverständlichkeit ist, während sich Binnenschiffer oftmals auf die wärmende Pudelmütze verlassen. Schutzschuhe und bei Arbeiten mit Absturzgefahr ins Wasser, die Rettungsweste, sollten selbstverständlich sein, auch für den „Chef“, wenn er an Bord kommt.

Vor dem Einsatz elektrischer Geräte stellen Sie die Kontrolle durch eine Elektrofachkraft sicher, denn es ist nicht auszuschließen, dass das eine oder andere Gerät auch schon durch die Nutzung beschädigt wurde.

Kommen Rüstungen, Böcke, Leitern oder weitere Hilfsmittel zum Einsatz, prüfen Sie diese vor dem Einsatz. Mangelhafte Teile sind unverzüglich zu ersetzen! Die Zugänge zum Schiff in großer Höhe mittels Anlegeleiter sind stets so abzusichern, dass die Leiter sicher und fest steht, gegebenenfalls sind auch Maßnahmen zur Absturzsicherung vorzusehen.

Erfolgen die Arbeiten anlässlich eines Werftaufenthaltes, ist die Koordination der Arbeiten wichtig. Dabei sind auch rechtzeitige Vorkehrungen für den Notfall zu treffen. Nach Möglichkeit sollten immer mindestens zwei Mitarbeiter tätig sein, um sich im Bedarfsfall zu unterstützen oder auch gegenseitig helfen zu können.

Richtig vorbereitet und ausgeführt steht dem Saisonstart mit gesunden Mitarbeitern nichts mehr im Wege.

Jens Kotterba

Vor dem Saisonstart: Malerarbeiten auf Deck eines Fahrgastschiffes.

© Jens Kotterba

Nur selten kann der Landsteg so leicht und sicher ausgelegt werden.

© Gerhard Hoffmann

Sichere Landgangsmöglichkeiten in der Binnenschifffahrt

Jeder Binnenschiffer kennt es. Angekommen an der Liegestelle möchte oder muss man an Land, sei es um die notwendigen Formalitäten für das Laden oder Löschen zu klären oder um Feierabend zu machen. Jetzt gilt es zunächst, einen sicheren Landgang herzustellen. Die ersten Schwierigkeiten beginnen an manchen Liegestellen schon, wenn man sicher an Land kommen will, um das Schiff festzumachen. Und oftmals geht es dann weiter, wenn zwischen dem festgemachten Schiff und der Landanlage ein sicherer Verkehrsweg hergestellt werden soll.

Immer wieder kommt es dabei zu zum Teil schweren Unfällen, zu Stürzen oder zum Umknicken. Die nach Unfallverhütungsvorschriften und Verkehrsrecht geforderten Landstege sind zwar vorhanden, können aber aufgrund kleiner Besatzungsstärken und ungünstiger Geometrien der Landanlagen nicht immer optimal ausgebracht werden. Deshalb werden oft gefährliche Hilfskonstruktionen eingesetzt.

Das Thema war deshalb wiederholt Gegenstand des Präventionsfachausschusses der BG Verkehr. Lösungen wurden diskutiert und wieder verworfen. Deshalb sollten nun durch ein entsprechendes Forschungsprogramm neuartige Einrichtungen entwickelt werden, mit denen auch in Problemfällen sichere Landgänge realisiert werden können. Das DST (Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V., Duisburg) wurde von der BG Verkehr beauftragt, Konzepte für eine Verbesserung der Sicherheit beim Landgang zu erarbeiten.

Entwicklung neuartiger Einrichtungen

Grundlage für die Erarbeitung der Konzepte waren Schilderungen von Unfällen (überwiegend beim Springen oder durch Ausrutschen), die ausschließlich mit Landgängen in Verbindung stehen. Ferner wurden mithilfe von Fragebögen die Bedürfnisse der Binnenschiffer im Hinblick auf neue Landgangsmöglichkeiten ermittelt. Aus den so erhobenen Daten wurden technische Vorschläge für Landgangsmöglichkeiten erarbeitet, die zukünftig in allen Anwendungsfällen einen sicheren Landgang gewährleisten sollen.

Unfälle durch misslungene Sprünge entstehen beim Anlegen (gesprungen wird auch unter erhöhtem Risiko) und beim liegenden Schiff, wenn die nutzbare Landgangsmöglichkeit ungeeignet oder zu unbequem ist. Deshalb sind für das anlegende und für das liegende Schiff moderne Konzepte für eine Landgangsmöglichkeit notwendig.

Konzepte für anlegende Schiffe

Steiger

Eine Landgangsmöglichkeit beim anlegenden Schiff muss von einer Person auf dem Vorschiff bedient werden können. Diese Person muss über eine gewisse Höhe und Entfernung an Land gesetzt werden können. Ein technisches Konzept hierfür ist ein auf dem Vorschiff installierter Steiger, mit dessen Hilfe die erste Leinenverbindung ausgebracht und dadurch das Schiff fixiert werden kann.

Zur Installation des Steigers ist Platz notwendig. Eine Wohnung im Vorschiff würde dem Einbau wahrscheinlich entgegenstehen. Gleichzeitig ist die Fixpunkthöhe ein Kriterium für den Einbau.

Der Steiger stellt keine Landgangsmöglichkeit für Besatzungen von längsseits liegenden Schiffen dar. Für die dauernde Benutzung zum Landgang ist der Steiger beim festgemachten Schiff unpraktisch; er dient vorrangig nur als Unterstützung beim Anlegen.

Ankerpfähle

Riskante Sprünge beim Anlegen können auch durch die Ausrüstung des Schiffes mit einem Ankerpfahl, durch den das Schiff beim Anlegen zuerst fixiert wird, vermieden werden. Es ist dann nicht mehr notwendig, schnell mit einer Leine von Bord zu springen, um das noch treibende Schiff unter Kontrolle zu bringen. Stattdessen kann vom stillliegenden Schiff in Ruhe eine Landgangmöglichkeit ausgebracht werden. Anschließend werden die Leinenverbindungen gesetzt.

FAZIT

Die hier vorgestellten Konzepte für schiffsseitige Anlagen sind dazu geeignet, die Sicherheit beim Landgang deutlich zu erhöhen. Insbesondere ermöglichen sie es, dass auf fragwürdige Hilfskonstruktionen verzichtet werden kann, denn die vorgestellten Konzepte passen sich den unterschiedlichsten Voraussetzungen seitens der Landanlage an. Selbstverständlich sind entsprechend ausgerüstete landseitige Anlagen, wie Dalbenpaare mit Laufstegen, Geländern und bei jedem Wasserstand erreichbaren Treppen, notwendig, einen sicheren Landgang zu gewährleisten. Sie sind von jedem Schiff nutzbar; bei neu errichteten Landanlagen können sie leicht verwirklicht werden.

www. bg-verkehr.de - Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz - Informationen für Ihre Branche - Binnenschifffahrt

Konzepte für festgemachte Schiffe

Teleskopierbarer, gelenkiger Landsteg im Gangbord

Im Gangbord wird ein ausschwenkbarer, teleskopierbarer Landsteg, bestehend aus einem Drehteller und zwei ca. 4,5 m langen, ineinandergeschobenen Stegteilen jeweils mit Handlauf, montiert. In der Parkposition liegt dieser im Gangbord und muss im Schiffsbetrieb überschritten werden.

Hat das Schiff angelegt und festgemacht, kann der Landsteg ausgebracht werden. Der im Schiff fundamentierte Drehteller ermöglicht ein Ausschwenken des Landstegs von Hand. Ebenso von Hand wird das lose Stegteil ausgefahren. Der Steg kann mittels im Drehteller untergebrachter Handhydraulik auf Land abgesenkt oder gehoben werden.

Der vollständig ausgezogene Steg hat die gleiche Spannweite wie der 8 m lange Landsteg, ist jedoch durch die stufenlose Einstellung der Länge flexibler einsetzbar als der starre Steg. Er kann von Besatzungen längsseits liegender Schiffe genutzt werden. Da der Steg schiffsseitig durch die Fundamentierung des Drehtellers nicht verschoben und nicht ins gegenüberliegende Gangbord gebracht werden kann, sind unter Umständen mehrere Anlagen auf einem Schiff sinnvoll.

Zusätzliche Ausrüstung des Autokranes

Ein weiteres Konzept ist die Ausrüstung des schiffsseitig vorhandenen Autokrans mit einem fest montierten Laufsteg mit Handlauf. Der schiffsseitige Kran muss für die Umrüstung jedoch geeignet sein. Insbesondere teleskopierbare Kräne lassen sich nicht oder nur bedingt umrüsten. Zur Benutzung als Landsteg wird der Kran nach dem Anlegen und Festmachen ausgeschwenkt und auf Land abgesetzt. Auch diese Anlage kann von Besatzungen längsseits liegender Schiffe genutzt werden.

Ungeeigneter Landgang: inzwischen wurde sicherer Ersatz gefunden.

© Gerhard Hoffmann

Ausfahrbarer Landsteg auf der Roof

Ist quer auf der Roof Platz vorhanden, einen bis zur Schiffsbreite langen Landsteg zu lagern, können beidseits an der Aufbaukante Rollen montiert werden, auf denen man den in Schienen geführten Landsteg zur Seite rollen kann. Hat das Schiff angelegt und festgemacht, kann der Steg aus der Ruheposition mehrere Meter zur Seite ausgebracht werden, bevor er nicht mehr im Gleichgewicht ist. Eine am Landsteg verschiebbar angebrachte Verlängerung, auf der wiederum ein Gegengewicht verschiebbar angebracht ist, verlagert den Gewichtsschwerpunkt des Steges, wodurch es möglich ist, den Steg ohne große Kraftanstrengung weiterzuschieben.

Der Vorteil dieser Anordnung liegt darin, dass das Ausbringen des langen Steges auch von einer Person durchgeführt werden kann und keine große Kraftanstrengung benötigt. Die seitliche Auslage des Steges ist weiter als die bei dem 8 m langen Steg. Weil der Steg schiffsseitig auf der Rolle gelagert bleibt, kann der Steg jeder Schiffsbewegung folgen, ohne zu zerbrechen. Ein weiterer Vorteil dieses Konzeptes ist, dass mit einer Ausrüstung eine Landgangsmöglichkeit zu beiden Schiffsseiten realisierbar ist.

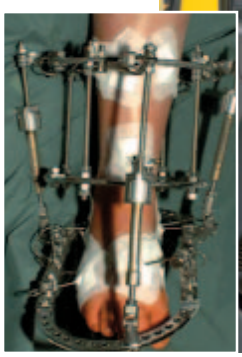
Dr. Friedrich Füngerlings

Machen wir das Beste draus!

Wenn jemand nach einem schweren Arbeitsunfall nicht mehr in seinem früheren Beruf arbeiten kann, hilft die Berufsgenossenschaft mit „Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben“. Ein Beispiel macht deutlich, worum es geht.

Am 27. April 2009 ist Alexander Klaußner (damals 38) mit seinem Kollegen auf Tour und sammelt gelbe Säcke ein. Ein Missverständnis, eine Unachtsamkeit – über seine Füße rollt ein Lkw. Dabei erleidet er komplizierte, teils offene Brüche an beiden Füßen. Es ist fraglich, ob er je wieder als Müllwerker arbeiten kann. Aber was dann? In dieser ungewissen Situation nimmt der Logistikleiter der Firma, Peter Wollenweber, Kontakt zu dem Reha-Berater der BG Verkehr auf, um einen „Plan B“ zu entwickeln, falls die Ärzte Recht behalten sollten. Das Angebot: Die Firma würde Klaußner als Kraftfahrer beschäftigen, falls die frühere Tätigkeit als Müllwerker nicht mehr infrage kommt. Vorausgesetzt er hätte den Führerschein Klasse C/CE.

Nicht alle Brüche heilen planmäßig, fast vier Monate ist der Versicherte auf einen Rollstuhl angewiesen. Trotz aller Anstrengungen steht nach der Reha fest, dass er nie wieder als Müllwerker eingesetzt werden kann. Erfreulich ist, dass der Arbeitgeber weiter zu seinem Angebot steht und Alexander Klaußner als Kraftfahrer beschäftigen möchte.



© Ralph Olma / Pschyrembel

Alexander Klaußner an seinem neuen Arbeitsplatz. Die Ärzte legten einen sogenannten Fixateur externe am linken Fuß an, der die schweren Brüche stabilisierte. Der Verletzte blieb sieben Wochen im Krankenhaus und wurde mehrmals operiert.

Für ihn eine Wunschlösung: Schon vor dem Unfall begann er aus Eigeninitiative mit dem Erwerb des Führerscheins der C-Klassen. Er stand kurz vor der Abschlussprüfung, aber der Unfall machte die Bemühungen zunichte.

Der Reha-Berater der BG Verkehr steht in persönlichem Kontakt zu dem Versicherten und sucht eine geeignete Fahrschule. Nachdem die Formalitäten geklärt sind, finanziert die BG Verkehr den Erwerb des Führerscheins. Klaußner besteht die Prüfung nach neuem Recht im Sommer 2010. Seitdem arbeitet er als Kraftfahrer bei seinem alten Arbeitgeber. Er fährt dabei nicht nur Heck-, Seiten- und Frontlader zur Abfallentsorgung, sondern wird auch im Winterdienst eingesetzt. Die Vorgesetzten loben sein umsichtiges und unfallfreies Arbeiten. „Hier hat einfach alles gepasst“, stellen Alexander Klaußner und Peter Wollenberger fest und freuen sich über das Glück im Unglück. Die BG Verkehr freut sich über die gelungene berufliche Wiedereingliederung! **Rüdiger Curth**

LEISTUNGEN ZUR TEILHABE AM ARBEITSLEBEN

So vielschichtig wie das Berufsleben sind auch die gesetzlich vorgesehenen Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben. Jede Maßnahme wird mit den Versicherten zusammen ausgewählt. Sie muss dazu geeignet sein, die Menschen wieder dauerhaft ins Erwerbsleben einzugliedern.

- Oberstes Ziel ist es, den **vorhandenen Arbeitsplatz zu erhalten**, zum Beispiel mit technischen Arbeitshilfen.
- Die **Vermittlung eines Arbeitsplatzes** zielt darauf ab, auch ohne langwierige Qualifizierung einen geeigneten neuen Arbeitsplatz zu vermitteln, der die Unfallfolgen berücksichtigt. Hierzu stehen neben dem Vermittlungsdienst der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV-Job) eine Reihe privater Dienste zur Verfügung.
- Die **Berufsvorbereitung und Grundausbildung** soll den Versicherten den Zugang zu einer beruflichen Tätigkeit oder zu weitergehenden Bildungsleistungen ermöglichen.
- Die **berufliche Anpassung und Weiterbildung** soll aufbauend auf vorhandenen Erfahrungen Kenntnisse und Fertigkeiten im bisherigen Berufsbereich erweitern oder den Übergang in eine andere, gesundheitlich geeignete, berufliche Tätigkeit erleichtern.
- Da eine **Umschulung** in der Regel nicht mit einem festen Arbeitsplatz verbunden ist, kommt die Ausbildung für einen neuen Beruf nur als Ausnahmeleistung infrage.
- Außerdem besteht die Möglichkeit, den Wechsel in die **Selbstständigkeit** nach Prüfung des Geschäftsmodells und der verletzungsbedingten Eignung mit einem Gründungszuschuss zu fördern.

Fünf Fragen an

Dierk Hochgesang, Geschäftsführer Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ)

Dierk Hochgesang (41) kennt die Mitglieder seines Verbandes gut: Als die Redaktion anfragte, welches Unternehmen sich für die Reportage eigne (S. 12), gab er den entscheidenden Tipp. Genauso kompetent repräsentiert er die AMÖ in der Vertreterversammlung der BG Verkehr.

Gibt es ein Fahrzeug oder ein Fortbewegungsmittel, zu dem Sie eine besondere Beziehung haben?
Fahrzeuge sind für mich Mittel zur Fortbewegung, da bin ich eher emotionslos.

Welche technische Erfindung im Transportbereich bewundern Sie?
Der Standard-Container ist für mich eine der ebenso trivialen wie umwälzenden Erfindungen. Die Stahlkiste hat den weltweiten Warenaustausch und damit auch unseren Wohlstand, wie wir ihn heute kennen, überhaupt möglich gemacht.

Hat ein Unglücksfall (Straße, Wasser, Luft) Sie besonders erschüttert?
Das katastrophale Tanklastzugunglück mit seiner verheerenden Zerstörung 1987 in der Innenstadt von Herborn werde ich ganz sicher nie vergessen. Nur wenige Wochen zuvor war ich dort noch bei meiner Führerscheinausbildung unterwegs.

Wie achten Sie bei der Arbeit auf Ihre Sicherheit und Gesundheit?
Ergonomische Arbeitsplätze sind seit jeher Standard bei der AMÖ. An Bürotagen ist es mir wichtig, nicht am Schreibtisch festzukleben. Außerdem versuche ich, zumindest ein- oder zweimal in der Woche sportlich aktiv zu sein.

Und Ihre Meinung zur BG Verkehr?
Die individuelle gewerbespezifische Präventionsarbeit kann nur durch eine explizit darauf ausgerichtete Organisation geleistet werden und ist durch nichts zu ersetzen. Wenn es die Berufsgenossenschaft für Verkehr nicht gäbe, müsste man sie dringend erfinden!

GUT GEMACHT

Einstecklatten schneller anbringen

Eine Neuentwicklung im Segment Lkw-Zubehör macht das Anbringen und Lösen der Einstecklatten deutlich bequemer: Die sogenannte Lattengabel besteht aus einer Stange mit Haltegriff, an deren Ende ein offener Haken befestigt ist. Die Latten passen genau in diesen Haken, der mit einer Gummierung versehen ist. Damit ist ein Wegrutschen der Latten aus Holz und vor allem auch aus Aluminium so gut wie ausgeschlossen. Mit der Gabel lassen sich die Latten präzise in die Einstecktaschen am Verdeck des Lkw setzen und wieder herausnehmen.

Die Lattengabel wiegt bei einer Länge von 1,20 Meter nur gut 400 Gramm. So kann sie mühelos mit einer Hand gehalten werden, während die andere frei bleibt, um die Latte festzuhalten. Vorteil: Die Latte wird sicher zu Boden geführt und es besteht kein Risiko, dass sie zum Beispiel beim Herausschlagen unkontrolliert wegspringt. Der Fahrer kann auf dem Boden stehend bis zu einer Höhe von etwa 3,10 Metern arbeiten. Der Auf- oder Abbau der Einstecklatten wird damit wesentlich schneller und bequemer.

© Metall und mehr, Ralf Lorenz

Unterwegs hängt man die Gabel von innen an eine Latte. So ist das Werkzeug beim nächsten Halt schnell griffbereit.

Die Lattengabel wurde im Jahr 2010 von der Prüf- und Zertifizierungsstelle der BG Verkehr abgenommen und soll in Kürze auf den Markt kommen. **(dp)**

DER WINTER UND SEINE FOLGEN – AUS UNFALLMELDUNGEN DER BG VERKEHR

Die Zeitungszustellerin rutschte bei Eisglätte aus und fiel auf den rechten Arm. Sie erlitt einen Speichenbruch. Nach sechs Monaten ist sie wieder arbeitsfähig. Eine Bewegungseinschränkung bleibt zurück. Die Versicherte erhält eine Teilrente in Höhe von 20 Prozent.

Der Mitarbeiter des Bestattungsunternehmens ist auf dem Friedhof zweimal ausgerutscht. Er zog sich eine Knieprellung, einen Achillessehnenriss und eine Schädelprellung zu. Er war drei Monate krankgeschrieben.

Der Fahrer fuhr auf den Parkplatz, rutschte beim Aussteigen aus seinem Lkw aus und brach sich das obere Sprunggelenk. Er ist nach fünf Monaten Behandlung wieder arbeitsfähig. Eine Bewegungseinschränkung bleibt zurück. Der Versicherte erhält eine Teilrente in Höhe von 20 Prozent.

Der Mitarbeiter des Abfallentsorgungsunternehmens holte die Säcke vor dem Haus ab und rutschte auf dem eisbedeckten Gehweg aus. Er erlitt eine schwere Prellung des rechten Schultergelenkes und war fünf Monate arbeitsunfähig.

Der Busfahrer wollte Koffer von der Straße in den Bus laden. Auf dem Weg dorthin rutschte er auf einer unter dem Schnee liegenden Plastiktüte aus. Er brach sich das linke Sprunggelenk und war sechs Monate krankgeschrieben.

Der Taxifahrer begleitete Anfang 2010 seinen Fahrgast – eine ältere Dame – nach dem Aussteigen bis zum vom Schnee geräumten Fußweg. Auf dem Rückweg rutschte er aus. Schien- und Wadenbein waren gebrochen. Er ist bis heute arbeitsunfähig.

DIE ZAHL

4.072

Unternehmen waren am 1. Januar 2011 bei der BG Verkehr mit dem Gewerbezweig „Möbelspedition“ veranlagt.

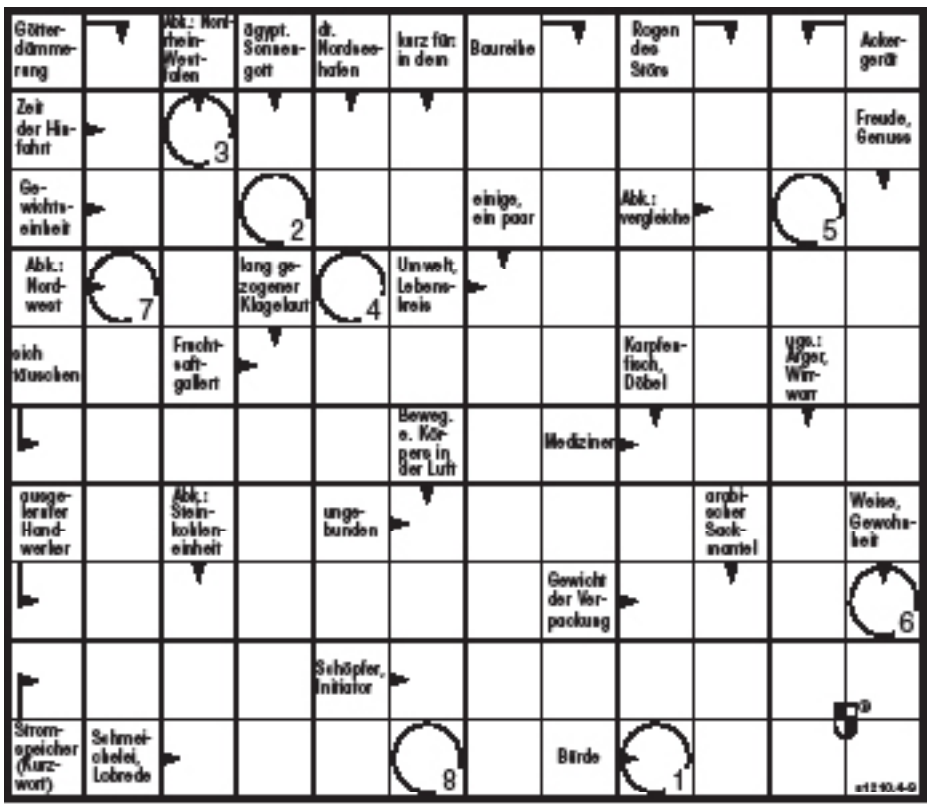
VERKEHRSSÜNDER

Von schwarzen Schafen und blonden Fahrerinnen

Dass es bei Verkehrssündern auch humorvoll zugehen kann, beweist die Bußgeldstelle des Regierungspräsidiums in Kassel. „Ich war zu spät, zu blöd und blond bin ich auch noch“, begründet eine Autofahrerin ihren Verkehrsverstoß. Andere Temposünder senden kunstvolle Reime und bekennen sich zeichnerisch dazu, ein schwarzes Schaf zu sein. Und auch Verkehrsschilderungen laden zum Schmunzeln ein. Da kommen Fußgänger plötzlich vom Bürgersteig ab und verschwinden wortlos unter dem Fahrzeug, Telegrafenstangen nähern sich mit hoher Geschwindigkeit und vorausfahrende Fahrzeuge bremsen korrupt ab. Weitere Texte zum Schmunzeln finden Sie im Bereich Zentrale Bußgeldstelle unter www.rp-kassel.hessen.de

© Waldili / pixelio

MITMACHEN UND GEWINNEN



1	2	3	4	5	6	7	8

Die Buchstaben von 1 bis 8 ergeben die Lösung.

Das Lösungswort senden Sie bitte an folgende Anschrift:

BG Verkehr
Redaktion SicherheitsProfi
22757 Hamburg

Einsendeschluss:
23. April 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/innen der BG dürfen nicht teilnehmen.

Gewinner aus 5/2010

1. Preis 50 Euro
M.R. Remesar, Hungen-Utphe

2. bis 5. Preis je 25 Euro
H. Börner, Leipzig
H. Krone, Harsum/Asel
R. Munder, Stuhr
K. Böltau, Berlin

Ihr nächster SicherheitsProfi: 23.4.2011

REPORTAGE
Zu Besuch bei einer Fahrschule

SEMINARE
Das neue Programm auf einen Blick

© Dietmar Fund

Faxbestellung 040 3980-1040

Mit diesem Fax bestellen wir

☐ **kostenlose Sonderdrucke des SicherheitsProfi 2/2011**

☐ **DGUV Vorschrift 2**
Für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr sind Einzelexemplare kostenlos.

Firmenname

zu Händen

Straße | Postfach

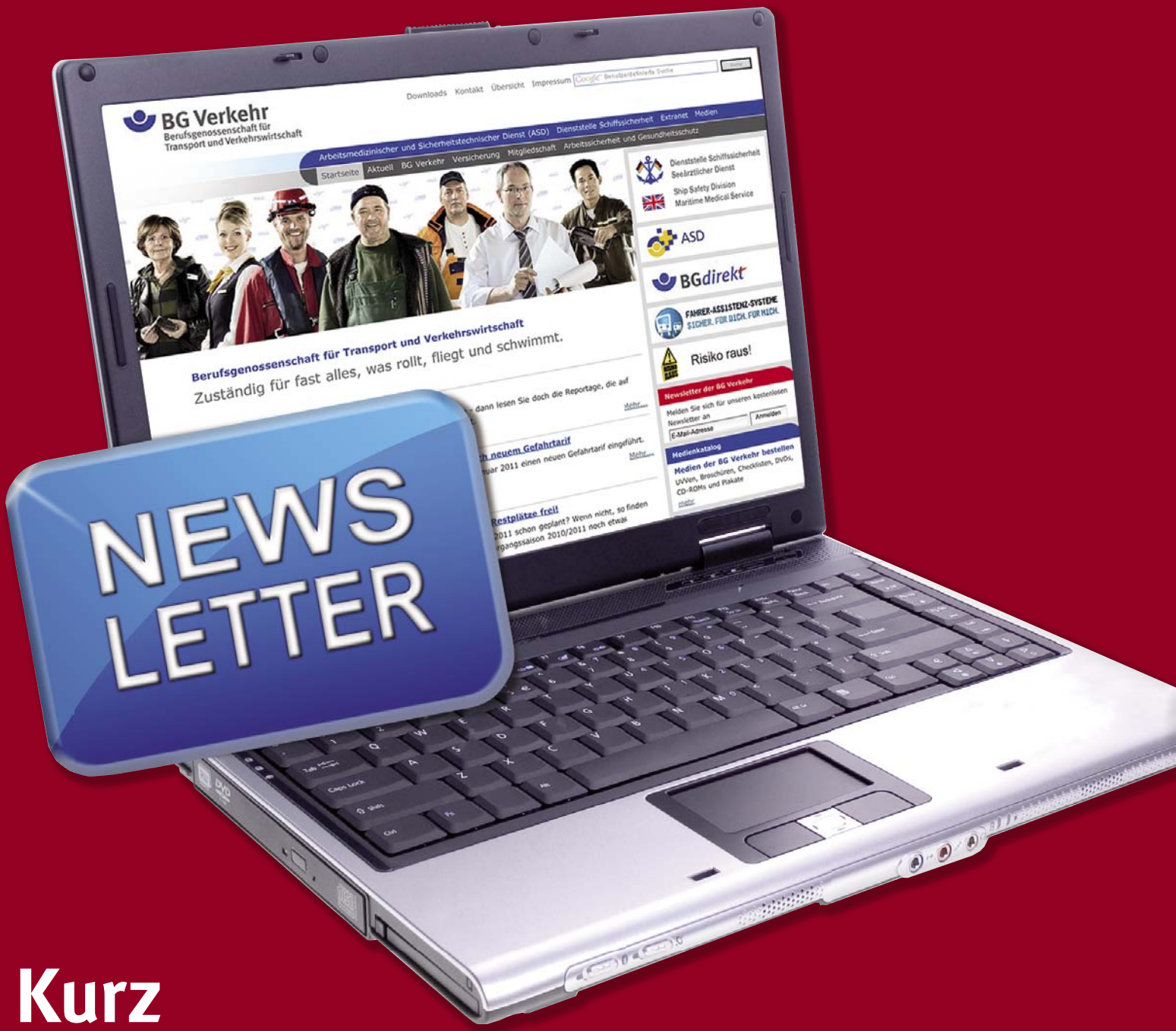
Ort

Datum | Unterschrift

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

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

Der Newsletter der BG Verkehr



Kurz knapp kompakt

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

© fotolia / Fotman73

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