SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft



4 2011

DAS THEMA **Arbeiten im Sommer**

Seite 8

VERTRETERVERSAMMLUNG **Ausgezeichnet**

Seite 26









"Wir zählen auf die **Erfahrung und das** Wissen unserer Selbstverwaltung."

Sabine Kudzielka Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Bewährtes bleibt

Im vergangenen Jahr feierte das System der gesetzlichen Unfallversicherung sein 125-jähriges Bestehen. In diesem Jahr ist nun unsere BG Verkehr dran: Am 1. Juli 2011 wird sie 125 Jahre alt. Seit 125 Jahren ist es unsere Aufgabe, für gesunde und sichere Arbeitsplätze zu sorgen und für all jene da zu sein, die nach einem Unfall oder einer Berufskrankheit behandelt, versorgt oder entschädigt werden müs-

Dabei allen Beteiligten gerecht zu werden, ist nicht immer einfach, aber genau diese Aufgabe ist es, die unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter antreibt. Seit Einführung der paritätischen Selbstverwaltung im Jahr 1951 werden wir bei dieser Aufgabe in hervorragender

Weise durch die Mitglieder der Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretung unterstützt. Sie treffen nicht nur wesentliche Entscheidungen für unsere Berufsgenossenschaft, sie arbeiten auch intensiv in den Ausschüssen der BG Verkehr mit.

Diese Zusammenarbeit hat sich in der Prävention besonders bewährt. Niemand ist so dicht dran an der Praxis wie die Arbeitnehmer und Unternehmer selbst. Sie unterstützen uns und legen uns Aufgaben nahe, die wir sonst vielleicht nicht in den Fokus genommen hätten. Vor allem für unsere Versicherten sind die Rentenausschüsse besonders wichtig. Dass gerade in diesen Ausschüssen die Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter über viele Jahre, ja Jahrzehnte mitarbeiten, spricht dafür, dass dieses Amt sehr ernst genommen wird.

Ehrenamtliches Engagement verdient unseren Dank

Die Mitarbeit der Mitglieder der Selbstverwaltung ist nicht selbstverständlich. Sie alle arbeiten ehrenamtlich. Für die aktive Mitarbeit und die große Kontinuität, die sie dabei beweisen, sind wir sehr dankbar. In der nun ablaufenden 10. Wahlperiode hat unsere Selbstverwaltung an wichtigen Entscheidungen mitgewirkt, an deren Ende und als Neuanfang die BG Verkehr steht. Für die intensive Mitarbeit danke ich all jenen, die aus dem Amt ausscheiden.

Als besonderen Dank nehmen wir außerdem eine langjährige Tradition der früheren BG für Fahrzeughaltungen wieder auf und verleihen für herausragende Verdienste um die gesetzliche Unfallversicherung die goldene Ehrennadel der BG Verkehr. Auf der Frühjahrssitzung der Vertreterversammlung wurde diese Auszeichnung erstmals an Mitglieder aus der Selbstverwaltung der BG Verkehr verliehen. Wer sie erhalten hat, lesen Sie auf der Seite 26.



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:

Dorothee Pehlke, Renate Bantz, Ute Krohne

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

040 3980-1666 Fax: 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 040 36137-0

040 36137-204 Fax: E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de

Internet: www.dienststelleschiffssicherheit.de

ASD Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

040 3980-2250 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

040 325220-2699 Fax: hamburg@bg-verkehr.de E-Mail:

Bezirksverwaltung Hannover Walderseestraße 5

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

Bezirksverwaltung Berlin

Axel-Springer-Straße 52 10969 Berlin

Tel.: 030 25997-0 030 25997-299 Fax: E-Mail: berlin@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Dresden

Hofmühlenstraße 4 01187 Dresden 0351 4236-50 Tel ·

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 0611 9413-0 Tel.: 0611 9413-106

E-Mail: wiesbaden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung München Deisenhofener Straße 74

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

Außenstelle Duisburg

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

AM ANFANG WAR DAS PFERD

Ein junges New Forest Pony wird in der Reithalle behutsam auf seine zukünftige Aufgabe als Fahrpferd vorbereitet. Dabei arbeiten Vater und Sohn beim "Kutschenmeyer" in Schneverdingen Hand in Hand. Wie es 125 Jahre nach Gründung der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft in einer "gewerblichen Reitpferdehaltung" zugeht, lesen Sie auf Seite 10











ARBEITEN IM SOMMER

Seite 8

GEFÄHRLICHE ABLENKUNG Seite 16

Soite 16 ALISGE7

Mann über Bord - trotz Geländer

AUSGEZEICHNET Seite 26

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

DAS THEMA

Arbeiten im Sommer Infos und Tipps für Berufstätige

REPORTAGE

Am Anfang war das Pferd

Zu Gast beim Kutschenmeyer in Schneverdingen

GESUND UND SICHER

Unfallbericht Stresstest

Wie gut ist Ihr Notfallmanagement?

Gefährliche Ablenkung im Tankkraftwagen

Sifa-Praktikumsbericht untersucht Gefährdung durch Zusatzgeräte

Gesundheitstruck on tour

Aktion der Lufthansa Cargo zum Gesundheitsschutz

Neue Regelung für Klebefolien im Bus

BMVBS plant neue Prüfpflichten

DER FAHRENSMANN

Fachkräfte für die Binnenschifffahrt

4	CIPA-Vollversammlung	21
8	SEE UND SICHERHEIT Praxis an Bord: Sicher Arbeiten in der Kombüse Neufassung UVV See; Seminare für Führungskräfte	22 23
10	VERSICHERUNG UND LEISTUNG Ein Arbeitsunfall. Und was dann? Fragen zur Unfallanzeige	24
	Bericht aus der Vertreterversammlung Ausgezeichnet	26
14	Gründungsjahr 1886 Die BG Verkehr feiert Jubiläum	28
16	VERMISCHTES	
18	Fünf Fragen; Die zündende Idee	29
19	RUBRIKEN Impressum	2
	Aus Unfallmeldungen der BG Verkehr	30
20	Tipp; Kreuzworträtsel	30
20	Vorschau	31

21

Ladungssicherung: Mitarbeiter schulen

Nach einer Kundenbefragung des Universum-Verlags beklagt nahezu jede fünfte Firma Personenschäden durch Unfälle im Güterverkehr oder bei Verladearbeiten. Vier von zehn Unternehmen in Deutschland verzeichneten 2010 finanzielle Einbußen, weil beim Transport Waren beschädigt wurden.

Die Ursache sind oft Fehler bei der Ladungssicherung. Als größte Gefahrenquelle betrachten die Unternehmen dabei mangelnde Kenntnisse sowie Fehler von Mitarbeitern. Rund 60 Prozent der befragten Unternehmer halten deshalb

die Ausbildung der eigenen Beschäftigten für die wichtigste Maßnahme.

Zur Vermeidung von Gefahren und zur Schulung der Mitarbeiter sollte dabei die regelmäßige, mindestens jedoch einmal jährlich stattfindende Unterweisung an erster Stelle stehen. Sie ist die auf den konkreten Arbeitsplatz ausgerichtete Erläuterung und Anweisung des Unternehmers für sicherheitsgerechtes Verhalten der Beschäftigten. Art und Weise sowie der Umfang einer Unterweisung müssen in einem angemessenen Verhältnis zur vorhandenen Gefährdungssituation und der Qualifikation der Beschäftigten stehen! Für die Planung und



Ladungssicherung will gelernt sein

Durchführung bietet die BG Verkehr die Broschüre "Unterweisen leicht gemacht" mit ergänzenden Themenkarten an.



www.bg-verkehr.de/medienshop

Wie hört sich das an?

Lärmbelastungsrechner und Lärmverlust-Demonstrator errechnen und demonstrieren die Folgen von Lärm

Seit mehr als 15 Jahren sinkt die Zahl angezeigter Gehörschäden durch Lärmbelastung am Arbeitsplatz. Gleichzeitig klagen Ärzte und Arbeitgeber über einen deutlichen Anstieg lärmschwerhöriger Berufsanfänger.

Ein Grund für die Zunahme von Lärmschwerhörigkeit bei jungen Menschen ist der hohe Lärmpegel in der Freizeit durch Musikhören über MP3-Player und durch Diskobesuche. Dass ein nur zweistündiger Diskobesuch am Wochenende einen bis zu zehnmal höheren Anteil am Entstehen eines späteren Gehörschadens haben kann als eine komplette Arbeitswoche im Lärm, zeigt ein einfacher Lärmbelastungsrechner, den das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallver-



Berufsanfänger: Lärmschwerhörigkeit nimmt zu

sicherung (IFA) kostenlos im Internet anbietet. Jugendliche und junge Erwachsene können sich hier darstellen lassen, wo die Schwerpunkte ihrer individuellen Lärmbelastung liegen und wann sich aus dieser Belastung möglicherweise ein Hörverlust entwickelt. Zusätzlich veranschaulichen Musik- und Sprachbeispiele, wie sich dieser Hörverlust tatsächlich einmal anhören könnte.

www.dguv.de/ifa/de/pra/softwa/ laermbelastungsrechner/index.jsp

Papierrollentransport

Einheitliche Anwendung von Ladungssicherungshilfsmitteln

Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung hat zusammen mit dem Verband Deutscher Papierfabriken die Empfehlung "Mindestanforderungen an die Beschaffenheit von Ladungssicherungshilfsmitteln beim Transport hart gewickelter Papierrollen auf Straßengüterfahrzeugen" erarbeitet. Darin sind Kriterien für die Beschaffenheit und Verwendung von Kantenschützern und rutschhemmenden Materialien formuliert. Auf Basis praxisgerechter Standards soll damit eine einheitliche Anwendung von Ladungssicherungshilfsmitteln ermöglicht und der Umfang an mitzuführenden Ladungssicherungshilfsmitteln effizienter gestaltet werden.

PDF-Dokument mit den Mindestanforderungen unter www.bgl-ev.de in der Rubrik Presse

RISIKO RAUS!

Kennen Sie den Kampagnen-Newsletter?

Wer sich im Wettstreit um die Aufmerksamkeit der Leser behaupten will, muss sich um Mitstreiter bemühen. Die BG Verkehr beteiligt sich deshalb seit vielen Jahren an den Präventionskampagnen der Deutschen Gesetzlichen



Unfallversicherung. Die Kampagne Risiko Raus! begann 2010 und hat den Schwerpunkt Fahren und Transportieren. Kein Wunder also, dass die BG Verkehr sich bei dieser Kampagne besonders engagiert. Über die Aktivitäten für 2011 berichtet sie in einem Kampagnen-Newsletter.

+ www.bg-verkehr.de/newsletter/risiko-raus

Sägezahn-Sound vermittelt Dringlichkeit



© Pavel Losevsky / Fotolia

Gefahr bei Tunnelbränden wird von Verkehrsteilnehmern unterschätzt

Unfälle in Tunnelanlagen fallen oft deutlich schwerer aus als Unfälle im Straßenverkehr. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ist deshalb in einem Forschungsprojekt der Frage nachgegangen, wie erreicht werden kann, dass Verkehrsteilnehmer sich bei Störungen schnell, sicher und richtig verhalten. Eine repräsentative Befragung von Versuchspersonen ergab, dass fast alle die Hinweise für Feuerlöscher, Notruftelefon und Notausgang kannten. Auch einige Verhaltensweisen waren gut bekannt – zum Beispiel das Verbot, zu wenden oder rückwärtszufahren.

Alarmierend ist allerdings, dass 42 Prozent der Befragten die Zeit, die bei einem Brand zur Evakuierung zur Verfügung steht, überschätzen. Auch die Dramatik der Situation wird unterschätzt und das Fahrzeug als Schutzraum wahrgenommen. Die Folge: Bei Feuer und Rauch bleiben die Betroffenen zu lange im Fahrzeug sitzen.

Die Autoren der Studie folgern aus dem Bericht, dass kleinere Störungen von den Betroffenen möglichst selbst behoben und in kritischen Situationen eine möglichst schnelle Räumung des Tunnels erreicht werden sollte. Bei Evakuierungstests haben sich klar verständliche Lichtzeichen und gesprochene Hinweise mit gut lokalisierbaren und in der Wirkung selbsterklärenden Sounds als hilfreich erwiesen. Besonders effektiv war in den Tests ein Bass-Sound "Sägezahn". Von diesem Ton fühlten sich die meisten Testpersonen angetrieben, den Tunnel möglichst schnell zu verlassen.



🖶 www.bast.de in der Rubrik Publikationen

Fahrgemeinschaften sind versichert

Immer mehr Arbeitnehmer fahren gemeinsam zum Arbeitsplatz

Das Auto ist nach wie vor das beliebteste Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit. Nach Erhebungen des statistischen Bundesamtes aus dem Jahr 2009 benutzen rund 60 Prozent der Erwerbstätigen dafür einen Pkw - 3,5 Prozent davon als Mitfahrer.

Auf dem Weg von und zur Arbeit unterliegen auch Fahrgemeinschaften dem gesetzlichen Unfallversicherungsschutz. Mitglieder einer Fahrgemeinschaft sind dabei auch dann gesetzlich unfallversichert, wenn sie nicht zusammen von einem Treffpunkt aus starten. Das Abholen der einzelnen Mitfahrer von zu Hause fällt ebenso unter den Versicherungsschutz wie das Absetzen an unterschiedlichen Arbeitsstellen und das hierbei eventuell aufkommende Warten auf die Mitglieder der Fahrgemeinschaft. Eine Fahrgemeinschaft braucht dabei nicht nur aus Berufstätigen zu bestehen. Wenn Eltern ihre Kinder und deren Freunde auf dem Weg zur Arbeit an der Schule absetzen, bilden alle zusammen eine unfallversicherte Fahrgemeinschaft. Passiert ein Unfall, müssen allerdings die einzelnen Träger der Unfallversicherung informiert werden. Das sind bei gewerblich Tätigen die Berufsgenossenschaften und bei Kindern die jeweils zuständige regionale Unfallkasse.

TICKER

EU OSHA Fotowettbewerb

Die Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (EU-OSHA) ruft Berufs- und Hobbyfotografen zum Fotowettbewerb. Im Mittelpunkt der Fotomotive soll die Risikoprävention stehen. Die Gewinner werden auf der Abschlussveranstaltung der Kampagne für gesunde Arbeitsplätze im November 2011 in Bilbao bekannt gegeben. Einsendeschluss ist der 31. August 2011. Der erste Preis ist mit 3.000 Euro dotiert. Die Gewinner des zweiten und dritten Preises erhalten 2.000 Euro bzw. 1.000 Euro. Mit 1.000 Euro ist außerdem ein Jugendpreis dotiert. www.osha-photocompetition.eu

Umfrage: Das Auto von morgen **Sicherheit hat Vorrang**

Hightech-Spielereien sind nicht ausschlaggebend für einen Fahrzeugkauf. Wichtig werden technische Innovationen auch in Zukunft eher dann sein, wenn sie das Fahren sicherer und komfortabler machen. Das hat eine Umfrage der GfK-Gruppe im Auftrag von Autoscout 24 ergeben. Es wurden 1.419 Verbraucher gefragt, wie sie sich das Auto von morgen vorstellen. Eine intelligente Stauvermeidung halten demnach 71 Prozent für wünschenswert, jeder Zweite würde sich gerne bei der Parkplatzsuche unterstützen lassen. Grundsätzlich achten Autokäufer aber vor allem auf Sicherheit und Umweltfreundlichkeit: Für neun von zehn Befragten (93 Prozent) sind diese Faktoren ein Kaufgrund.

Umfrage: Alkohol

Deutsche für 0,0 Promille

Zwei von drei Deutschen sind für ein umfassendes Alkoholverbot im Straßenverkehr. Das ist das Ergebnis einer aktuellen Studie der GfK-Gruppe im Auftrag des Kfz-Direktversicherers DA Direkt. Besonders konsequent äußern sich Autofahrerinnen: Mehr als 75 Prozent der weiblichen Befragten sind für ein Alkoholverbot. Bei den Männern stimmen 58 Prozent für die 0,0-Promille-Grenze. Trotz der überwiegenden Zustimmung betrachten viele die Einführung aber grundsätzlich kritisch. 42 Prozent aller Autofahrer glauben nicht daran, dass durch diese Maßnahme Unfälle vermieden werden.

•

GOLD - Du kannst mehr als Du denkst!

Der Startschuss für den Dokumentarfilm GOLD ist gefallen. Er begleitet drei Spitzensportler auf dem Weg zu den Paralympics 2012 in London

Die querschnittgelähmte deutsche Schwimmerin Kirsten Bruhn, der blinde kenianische Marathonläufer Henry Wanyoike und der australische Rennrollstuhlfahrer Kurt Fearnley haben sich bereit erklärt, ein Filmteam an ihren Vorbereitungen für die Paralympics teilnehmen zu lassen. GOLD erzählt ihre persönlichen Dramen, ihren Kampf und ihren Auf-



stieg zu Spitzenathleten und Vorbildern. Für Dr. Joachim Breuer, Hauptgeschäftsführer der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und Initiator des Projekts, ist Kirsten Bruhn, eine der erfolgreichsten Schwimmerinnen im paralympischen Sport, bei der Vorstellung des Filmprojekts.

der Kinofilm ein wichtiges Signal: "Durch unser Engagement will die DGUV mit emotionalen und beeindruckenden Bildern auf die Relevanz des Sports für die Rehabilitation und erfolgreiche berufliche und soziale Wiedereingliederung von Menschen, die einen Unfall hatten, aufmerksam machen."

Unter www.du-bist-gold.de und auf Facebook informiert das Filmteam ab sofort mit Newsbeiträgen, Video-Blogs, Athletenprofilen, Foto- und Filmaufnahmen rund um den Film "GOLD - Du kannst mehr als Du denkst".

Prüfung der Entgeltnachweise durch Deutsche Rentenversicherung

Innendienste des Beratungsund Prüfdienstes der BG Verkehr werden aufgelöst

Mit Inkrafttreten des Mittelstandsentlastungsgesetzes im September 2007 ist die Überprüfung der Entgeltnachweise für die Berufsgenossenschaften an die Deutsche Rentenversicherung übergegangen. Damit entfällt eine der Hauptaufgaben der Innendienste der Beratungs- und Prüfdienste der BG Verkehr in den Bezirksverwaltungen. Die Innendienste werden deshalb bis zum 31. Dezember 2011 aufgelöst.

Die Mitarbeiter/innen des Innendienstes standen gern auch für Fragen zum Beitragsrecht und zur Mitgliedschaft zur Verfügung. Diesen Service übernimmt zukünftig die Mitgliederabteilung der BG Verkehr in der Hamburger Hauptverwaltung. Kontaktdaten mit direkter Telefondurchwahl sowie Sprechzeiten sind den Versicherungsunterlagen und den Anschreiben der Mitgliederabteilung jeweils beigefügt. Auch Unbedenklichkeitsbescheinigungen können Sie gern in Hamburg anfordern. Für ein persönliches Gespräch stehen Ihnen die Außendienstmitarbeiter/innen des Beratungs- und Prüfdienstes nach wie vor zur Verfügung.

Zwei neue Filme mit NAPO

NAPO ist mit dem Gabelstapler unterwegs und findet das (Mit-) Rauchen am Arbeitsplatz gar nicht lustig

Wer kennt ihn nicht, den Comic-Helden NAPO. Seine Geschichten vermitteln Sicherheit am Arbeitsplatz mit einem Lächeln. Im Mittelpunkt des neuen Films "NAPO in Sicher unterwegs" steht der Umgang mit Gabelstapler, Hubwagen und Co. NAPO und seine Kollegen erfahren darin, dass zirkusreife Vorführungen und Hochstapelei riskant sind. Beim innerbetrieblichen Transport können Gefahren und Unfälle nur dann verringert und vermieden werden, wenn alle - Arbeitgeber und Mitarbeiter - an einem Strang ziehen. Pünktlich



Bei NAPO herrscht dicke Luft am Arbeitsplatz.

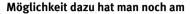
zum Weltnichtrauchertag am 31. Mai ist ein weiterer Kurzfilm mit NAPO erschienen, in dem sich alles um das Thema Rauchen bei der Arbeit dreht. Rauchen schadet der Gesundheit - Passivrauchen auch. Davon ist NAPO überzeugt. Doch seine Kollegen sind anderer Meinung und qualmen einfach weiter. Der drei Minuten lange Videoclip zeigt, dass Passivrauch nicht nur der Gesundheit der Beschäftigten schadet. Doch wer NAPOs Filme kennt, weiß - er ist unverwüstlich und bekommt sein Happy End.

NAPO hat eine eigene Homepage. Dort sind alle Filme kostenlos zum Herunterladen: www.napofilm.net/de

Die BG Verkehr unterwegs

Im Verkehr mehr Verantwortung für sich und andere übernehmen. Dies ist eines der Ziele der Kampagne "Risiko Raus!". Vorausschauendes Fahren, ausreichend Sicherheitsabstand, aber auch immer mit Gurt zu fahren sind hier wichtige Bausteine. Die BG Verkehr will für diese Themen sensibilisieren und zu sicherheitsgerechtem Verhalten motivieren. Sie tut dies nicht nur mit Bro-

schüren und Worten, sondern bietet die Möglichkeit, die Wirkung von Sicherheitseinrichtungen auch live zu erleben: im Gurtschlitten und Überschlagsimulator oder mit der Sprungwaage.



- ▶ 17. und 18.06. auf der MöLo in Kassel,
- ▶ 07. 10.07. beim Truck-Grand-Prix auf dem

Nürburgring,

▶ 08. - 11.09. auf den Ulmer Sicherheitstagen.

Auf den Ständen der BG Verkehr finden Sie nicht nur Mitmach-Aktionen, sondern auch viele Informationen, Anregungen für Ihre Unterweisungsarbeit, Broschüren und kompetenten Ansprechpartner. Kommen Sie vorbei.

Eindrucksvolle Erfahrung im Überschlagsimulator.



Deutsche Flagge in Gefahr?

Maritime Konferenz ohne neue Finanzzusagen an Reeder

Auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz Ende Mai in Wilhelmshaven stellte Wirtschaftsminister Philip Rösler klar, dass die Regierung unverändert an der bereits beschlossenen Kürzung der Zuschüsse zu Ausbildungsplätzen und den Lohnnebenkosten festhalte. Dies führe nach Aussagen des Verbands Deutscher Reeder (VDR) zu jährlichen Mehrkosten von bis zu 500.000 Euro pro Schiff und werde weitere Ausflaggungen zur Folge haben. Von den 3.720 Schiffen im Besitz deutscher Reeder fahren derzeit noch 445 unter deutscher Flagge.

Die Bundesregierung kündigte an, den Reedern durch eine Vereinfachung der Schifffahrtsverwaltung entgegenzukommen. Unter anderem wird deswegen in enger Zusammenarbeit mit der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr eine gemeinsame Internetpräsenz der beteiligten Behörden aufgebaut.

Das neue Internetportal www.deutsche-flagge.de bietet ab 2012 behördenübergreifende Informationen und zeitsparende interaktive Anwendungen im Zusammenhang mit Ein- und Rückflaggungen an.





PRÄVENTION AKTUELL

Tödliche Gurken?

Überträger der EHEC-Bakterien waren also vermutlich nicht die Gurken. Dass diese Lebensmittel eine tödliche Bakterienfracht enthalten könnten, war dennoch verstörend. Was wir als gesundheitsförderliches Lebensmittel kennen, wurde plötzlich zur Bedrohung und man fragt sich, wie man dies hätte verhindern können. Ob man eine Ursache findet, ist eine wissenschaftliche Frage, ob man einen Verantwortlichen findet, eine juristische, aber ob man solche Ereignisse in Zukunft verhindern kann, ist eine Frage der Lebenserfahrung. Es wird immer Lücken in der Prävention geben, durch die das eine oder andere Risiko schlüpfen kann – bei der Lebensmittelüberwachung wie im Arbeitsschutz. Ich lese Unfallberichte, in denen steht, dass sich alle Beteiligten an Normen, Gesetze und Unfallverhütungsvorschriften gehalten haben. Trotzdem ist am Ende jemand tot oder schwer verletzt. Dann gilt es zu prüfen, ob man eine Lücke schließen muss. Manchmal hilft dabei nicht einmal der gesunde Menschenverstand und es kann auch niemand daran interessiert sein, die Wirtschaft tot zu reglementieren. Ein Beispiel für eine tödliche Gurke im Arbeitsalltag wäre ein Treppensturz (auch wenn der nicht epidemisch auftritt). Die Benutzung der Treppe soll schließlich gesünder sein als Aufzug zu fahren. Wir wollen nach solchen Ereignissen aber weder aufhören Gurken zu essen, noch Treppen zu steigen. Da hilft nur eins: Wachsam bleiben!

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

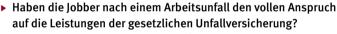
Arbeiten im Sommer

Die seligen Zeiten der sechswöchigen Ferien sind lang vorbei: Wer berufstätig ist, arbeitet auch im schönsten Sommer! Und jedes Jahr gibt es Fragen zu Klimaanlagen, Kleidung oder Kreislaufschwäche ... Wir haben darum ein paar Tipps für diejenigen zusammengestellt, die arbeiten, wenn andere Urlaub machen.

Aushilfskräfte

Brauchen Aushilfskräfte eine komplette Persönliche Schutzausrüstung?

Zu diesem Themenkomplex werden immer wieder Fragen gestellt. Gelegentlich begegnen wir sogar Ferienarbeitern, die überhaupt keine Persönliche Schutzausrüstung bekommen haben. Begründung: Für die zwei Wochen lohnt sich das nicht. Das ist selbstverständlich falsch! Unabhängig von der Dauer der Einsatzzeit ist der Arbeitgeber dafür verantwortlich, dass allen Angestellten die erforderliche Schutzausrüstung zur Verfügung steht (z. B. Sicherheitsschuhe, Sicherheitshelm und Handschuhe).



Selbstverständlich stehen Aushilfen (auch Schüler und Studenten) während der Arbeitszeit unter dem Schutz der Unfallversicherung. Sollten sie einen Unfall haben, werden sie nach denselben Grundsätzen wie fest angestellte Mitarbeiter behandelt und haben Anspruch auf das volle Leistungsspektrum.

Müssen Mitarbeiter, die nur befristet eingestellt werden, eine persönliche Unterweisung bekommen?

Ja, unbedingt! Die Aushilfskräfte haben oft weniger Erfahrung oder Routine mit den Arbeitsabläufen, deswegen sollten sie für mögliche Gefahren besonders sensibilisiert werden. Die Gefährdungen, die am Arbeitsplatz bestehen, müssen jedem bekannt sein, ebenso die Maßnahmen zur eigenen Sicherheit.

Kann ich Aushilfen unter 18 Jahren voll einsetzen?

Für Jugendliche zwischen 15 und 18 Jahren gilt das Jugendarbeitsschutzgesetz. Gefährliche Arbeiten sind grundsätzlich verboten. Pro Tag dürfen die jungen Leute höchstens acht Stunden und nicht mehr als 40 Stunden pro Woche arbeiten. Sonnabend und Sonntag sollten in der Regel frei sein. Kinderarbeit ist grundsätzlich verboten! Ab 13 Jahren dürfen Kinder allerdings leichte Arbeiten (z. B. Zeitungsaustragen) übernehmen. Als zeitliche Grenze gelten zwei Stunden pro Tag und zehn Stunden pro Woche.

Wie rechne ich die Beiträge für Aushilfen ab?



Im jährlichen Entgeltnachweis müssen auch die Entgelte der Ferienjobber und kurzfristig Beschäftigten enthalten sein. Hierbei sind besondere Mindestgrenzen zu beachten (weitere Infos im Internet unter www.bg-verkehr.de).

Klimaanlagen

▶ Habe ich Anspruch auf eine Klimaanlage?

Es gibt keinen Rechtsanspruch auf eine Klimaanlage, weder im Büro noch im Fahrzeug. Und es gibt für Erwachsene auch kein Hitzefrei. Andererseits muss der Arbeitgeber darauf achten, dass die Temperatur am Arbeitsplatz die Gesundheit des Angestellten nicht gefährdet.

▶ Bis zu welcher Temperatur ist die Arbeit in Gebäuden zumutbar? Bis zu 26 Grad gelten als vertretbar, je nach Wetter ist aber ein Anstieg bis auf 35 Grad zumutbar. Fenster, Oberlichter und Glaswände von Arbeitsstätten müssen je nach Art der Arbeitsstätte eine Abschirmung gegen übermäßige Sonneneinstrahung ermöglichen.

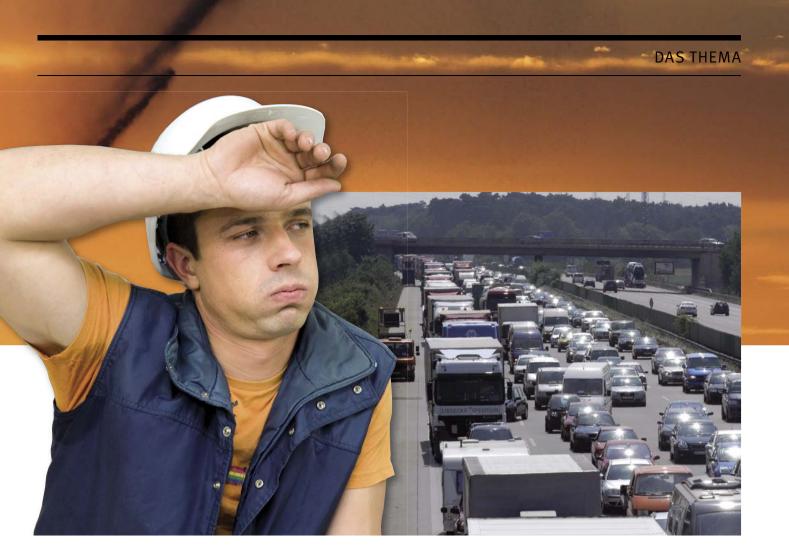
Nicht alle Nutzfahrzeuge sind mit einer Standklimaanlage ausgerüstet – können die Fahrer das verlangen?

Die Fahrer haben keinen Rechtsanspruch auf eine Standklimaanlage, aber im gegenseitigen Interesse sollte ein Unternehmer prüfen, ob sich diese Investition nicht rechnet, weil in der temperierten Fahrerkabine Pausen und Schlafzeiten viel erholsamer sind. Dadurch wiederum wird das Unfallrisiko deutlich reduziert. Als Alternative können auch temperaturabweisende Fensterabdeckungen installiert werden.

Pausen

► Ich bin im Sommer viel schneller erschöpft. Gilt eine besondere Pausenregelung?

Abgesehen von der Grundvoraussetzung, dass die Arbeit keine Gesundheitsgefährdung darstellen darf, gibt es nur individuelle Regelungen. Beschäftigt der Arbeitgeber die Mitarbeiter in Räumen, die wärmer als 26 Grad sind, sollte er, bei mehr als 30 Grad muss er Gegenmaßnahmen ergreifen: Dazu gehört beispielsweise das Bereitstellen von Wasserspendern oder Kaltgetränken (die aber nicht



kostenlos sein müssen), von Ventilatoren, Sonnenabdeckungen und die Vereinbarung zusätzlicher Pausen (Technische Regeln für Arbeitsstätten). Wo möglich sollte man in gegenseitigem Einvernehmen die Arbeitszeit auf die kühleren Stunden des Tages verlagern und für Entlastung der Mitarbeiter sorgen. Ein mittelständischer Entsorgungsbetrieb etwa stellt nur noch Müllwerker mit Fahrerlaubnis für Lkw ein: Dadurch können sich die Kollegen bei ihrer Tätigkeit abwechseln.

▶ Bin ich versichert, wenn ich schnell mal schwimmen gehe? Nein, die gesetzliche Unfallversicherung haftet nur für Unfälle bei der Arbeit oder auf dem Arbeitsweg. Sollte allerdings bei einem Betriebsausflug ein Schwimmbad besucht werden, sind Badeunfälle mitversichert.

Kleidung

Die festen Schuhe und dicken Hosen sind doch viel zu warm! Was darf ich im Sommer anziehen?

Sicherheit geht vor! Auf feste Schuhe oder lange Hosen darf man also auch bei hohen Temperaturen nicht verzichten, wenn sie zur Persönlichen Schutzausrüstung gehören. Darüber hinaus gilt ein gewisser Dresscode: Lockere Shorts und Sandalen passen zum Beispiel schlecht zu einem Kurier- oder Taxifahrer im Dienst.

Sonne

▶ Ich arbeite oft in praller Sonne. Reicht da eine einfache Sonenschutzcreme?

Nein! Wer länger im Freien arbeitet, zum Beispiel Seeleute oder Müllwerker, sollte unbedingt Kleidung aus Material mit hohem UV-Schutzfaktor tragen. Die freibleibenden Hautpartien werden mit Sonnencreme (mindestens UV-Schutzfaktor 30) eingerieben. Und selbstverständlich gehören auch eine Kopfbedeckung und eine gute Sonnenbrille zum Sonnenschutz.

Meine Haut ist im Sommer extrem empfindlich. Kann ich auch durch Fensterglas hindurch einen Sonnenbrand bekommen?

Die UV-Strahlung wird nach ihrer Wellenlänge in UVA- und UVB-Strahlen eingeteilt. Durch normales Fensterglas wird zwar ein Großteil der UVB-Strahlen abgeblockt, aber die langwelligen UVA-Strahlen, die in der Tiefe der Haut wirken, kommen überwiegend durch. Die UVA-Strahlung führt zur Haut-Pigmentierung und Hautalterung. Windschutzscheiben (aber nicht die Seitenfenster) sind in der Regel mit einer Folie ausgerüstet, die beide Arten der UV-Strahlen abhält. Außerdem reagiert empfindliche Haut auch auf die Temperaturerhöhung hinter Glas. Sonnenschutz durch geeignete Bekleidung ist bei exponierten Arbeitsplätzen (z. B. Kräne) und empfindlicher Haut angezeigt.

▶ Bei schwülem Wetter bekomme ich Kopfschmerzen und Kreislaufprobleme. Was kann ich dagegen tun?

Viele Menschen reagieren empfindlich auf Hitze und drückend feuchte Luft. Manchmal reicht es aus, ein paar einfache Grundsätze zu beherzigen: Viel trinken, leichtes Essen, ausreichend Schlaf. Eventuell treten die Symptome unter zusätzlicher Belastung auf, weil zum Beispiel bereits eine Herz-Kreislauf-Erkrankung besteht. Bei wiederholt auftretenden ernsthaften Beschwerden, sollten Sie sich an einen Arzt wenden.



Als 1886 die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft gegründet wurde, experimentierte Carl Benz bereits mit dem Benzinmotor. Trotzdem gibt es auch 125 Jahre später noch Fuhrunternehmer, die mit Pferden ihr Geld verdienen. Wir besuchten den Betrieb Kutschenmeyer in Schneverdingen.

as lebensgroße Pferdestandbild am Eingangstor sieht aus wie die liebevolle Übertreibung eines Künstlers zum Thema "Feuriges Ross". Doch dann marschiert der Kaltbluthengst Munkedal um die Ecke. Er ist auf dem Weg zum Deckeinsatz, schnaubt erregt und lässt die Muskeln spielen. Das Fell glänzt wie Gold in der Sonne, die Hufe stampfen energisch auf das Pflaster. Diese Kombination aus Schönheit, Kraft und Temperament hat seit Jahrhunderten Menschen in den Bann der Pferde gezogen. Klaus Meyer, der den Familienbetrieb in der Lüneburger Heide in dritter Generation bewirtschaftet, kann sich ein Leben ohne Pferde jedenfalls nicht vorstellen. Um den großen Betrieb mit rund 50 eigenen Pferden rentabel zu halten, mussten er und seine Frau sich im Laufe der letzten 30 Jahre allerdings immer wieder etwas Neues einfallen lassen, denn allein von Kutschfahrten durch die Heide könnten sie nicht leben. Darum bilden sie auf dem Hof auch Fahrpferde und Gespannführer aus. Wenn auf Festveranstaltungen ein Sechserzug fahren soll, klingelt bei

Klaus Meyer das Telefon. Seine Vorführung eines Römerwagens, bespannt mit zwei Reihen von je vier Kaltblütern, ist annähernd konkurrenzlos. Als geprüfter Pferdedentalpraktiker ist er in ganz Deutschland unterwegs. Er vertreibt ein Bausystem für Ställe und Weideabgrenzungen. Die Partnerschaft mit einer Physiotherapeutin für Pferde, die auf dem Hof arbeitet, bietet ein drittes Standbein. Klaus Meyer züchtet Kaltblüter. Und wo immer es möglich ist, packt er selbst an, repariert Kutschen, näht Fahrleinen oder beschlägt Hufe. In der Hochsaison arbeitet er rund um die Uhr. Tauschen möchte er nicht.

Kutsche fahren kann nicht jeder

Über ein Fahrzeug mit zwei PS können Sie nur lächeln? Das dürfte Ihnen vergehen, wenn der Motor in Form zweier Kaltblutpferde, gemeinsames Gewicht rund 1.600 Kilogramm, heftig beschleunigt, obwohl Sie gar nicht aufs Gaspedal drücken. Ein Pferd zieht problemlos das Zehnfache seines Eigengewichts. In Millionen Jahren hat sich das Pferd als starkes,







Kutscherin Anke hat die Friesen geputzt und legt ihnen Zaumzeug und Geschirr an. Danach führt sie die Pferde zur Kutsche, wo sie sich fast von selbst auf ihre Plätze neben der Deichsel begeben. Genauso locker geht es durch die lebhafte Innenstadt: Ampel, Kreisverkehr oder Müllfahrzeug sind für dieses Gespann kein Problem.





schnelles, aber ängstliches Tier entwickelt. Sein Instinkt, auf ein Rascheln hin innerhalb von drei Sekunden auf 50 km/h zu beschleunigen und davonzustürmen, hat schon zu schweren Unfällen geführt. Zuverlässige und gelassene Pferde sind das Ergebnis eines langen Schulungs-

und Lernprozesses – allein mit Peitschenknall, hüh und brr lenkt niemand ein Gespann sicher durch den Straßenverkehr! Leider mangelt es bei privaten wie gewerblichen Kutschem aber oft an der nötigen Sachkenntnis und Sorgfalt. "Für die Unfälle sind häufig die Fahrer verantwortlich", zürnt Klaus Meyer. "Viele vergessen zum Beispiel, die Bremse zu benutzen oder machen die Leinen nicht richtig fest. Und sie wissen oft zu wenig darüber, wie sich Pferde verhalten, wie man sie schult und was für Lebensbedingungen sie brauchen, um ausgeglichen und gesund zu bleiben."

Wer als Kutscher Geld verdienen will, muss mindestens den einfachen Gespannführerschein haben. Für höhere Ansprüche und Fahrer, die an Turnieren teilnehmen, gibt es ähnlich wie bei den Sportabzeichen eine Staffelung. Klaus Meyer hat den Trainerschein Klasse A, das ist der höchste Schwierigkeitsgrad. Obwohl er selbst professionell Fahrer ausbildet und manche Mitarbeiter seit vielen Jahren für ihn fahren, schickte er das komplette Team Anfang des Jahres zum Seminar für Gespannführer der BG Verkehr. "Damit die merken, dass ich ihnen keinen Quatsch erzähle", begründet er die Fortbildung. "Für die Fahrpraxis konnten meine Leute dort nicht mehr viel lernen, aber mir kam es auf das Hintergrundwissen zur Arbeitssicherheit und zu den Unfallursachen an."





Artgerechte Pferdehaltung ...

Ein Arbeitstag bei Kutschenmeyer beginnt gegen sechs Uhr. Die Frühschicht der Gespanne wird von den Weiden geholt und in den luftigen Offenstall gebracht. Dort stehen die Pferde genauso nebeneinander in den Boxen, wie sie später eingespannt werden. Heute führt Fahrerin Anke zwei Friesen zum Putzplatz. Die Pferde sind gut genährt und bemuskelt, die Hufe in Ordnung, das Fell ohne Scheuerstellen und sehr gepflegt. Entspannt, aber mit lebhaftem Interesse an der Umgebung, lassen sich die beiden schwarzen Schönheiten anschirren. Pferdeliebhaber kommen auf dem Hof voll auf ihre Kosten: Wohin man auch schaut, gesunde und häufig edle Tiere, die mit einem schmächtigen Droschkenpferdchen nichts gemein haben. Manche dieser Pferde wurden von ihren Vorbesitzern aufgegeben, weil diese mit den angeblichen Problempferden nicht zurechtkamen. Klaus Meyer weiß, dass oft Schmerzen oder katastrophale Haltungsbedingungen die Ursache sind. Hengste zum Beispiel leben oft in einer Art Einzelhaft, weil es als zu gefährlich gilt, sie mit anderen Pferden zusammen zu halten. "Allein in einer dunklen Box, ohne Kontakt, ohne Arbeit – und dann wundern sich die Besitzer, wenn sie mit dem Pferd nicht klarkommen!", empört sich Meyer. Seine Hengste stehen friedlich mit den Stuten auf einer Weide. Nennenswerte Verletzungen gab es bisher nicht. Und als das Reittier von Sohn Steffen auf einem Turnier überraschend das Dressurviereck verließ, weil die Stuten gar zu interessant waren, fing die Prüfung nach kurzer Unterbrechung eben von vorne an. Klaus Meyer liebt seine Pferde, aber er ist nicht sentimental. "Nur wenn Haltung und Umgang artgerecht sind, werden die Pferde auch sicher und verlässlich ihre Arbeit tun", erklärt er. "Pferde sind außerdem gerne bereit, sich einem Stärkeren unterzuordnen. Vorausgesetzt, dieser Anführer geht souverän und freundlich mit ihnen um."

... und ausgeglichene Pferde

Anke hat die Friesen inzwischen an die Deichsel geführt und auf ein kaum sichtbares Zeichen stellen sich die beiden an ihre Plätze. Das Einspannen verläuft mit selbstverständlicher Ruhe, kein lautes Wort, kein nervöses Gezappel, bevor die Leinen sitzen. Jedes Gespann hat sein eigenes Geschirr, das den Pferden genau passt und regelmäßig gepflegt wird. Die schmucke hölzerne Kutsche mit offenem Verdeck - genannt Vis-à-Vis, weil sich die Gäste hinter dem Kutschbock gegenübersitzen - ist wie geschaffen für eine Ausfahrt. Das Modell kommt aus Polen, wie viele andere Kutschen in Deutschland auch. Sechs Stück hat Kutschenmeyer in Betrieb, außerdem Planwagen mit 16 Plätzen. Die 15 kippsicheren Wagen mit Achsschenkellenkung und Scheibenbremsen hat er selbst gebaut.

Rutschfeste Beläge, sichere Aufstiege und ordnungsgemäße Beleuchtung sind selbstverständlich, die gültige Prüfplakette vom TÜV bestätigt die Sicherheit der Fahrzeuge. Einer der Wagen hat einen breiteren Einstieg und eine Rampe für Rollstuhlfahrer. "Wir müssen uns an die Gäste anpassen", sagt Klaus Meyer. "Früher kamen vor allem Familien mit kleinen Kindern, heute sind es Senioren und Reisegruppen."

Stress durch Autofahrer

Vor der Abfahrt am Hof gibt es einen "Sicherheitscheck" für Fahrzeug und Geschirr. Seit Kurzem verlangt die Gemeinde, dass die anfallenden Pferdeäpfel sofort entsorgt werden. Dafür konstruierte Meyer einen Auffangbeutel, der am Geschirr befestigt und regelmäßig geleert wird. Seine Kutscher tragen Sicherheitsschuhe, Handschuhe, Kopfbedeckung und Arbeitskleidung mit dem Firmenlogo. Alkohol im Dienst ist strengstens untersagt, auch wenn die Fahrgäste noch so beharrlich einen Schnaps anbieten. Viele der Kollegen sind schon seit Jahrzehnten dabei. Die Arbeit hält jung: "Meine besten Fahrer sind meine beiden Onkel, die sind 76 und 83 Jahre alt." Der schlimmste Unfall auf seinem Hof? Klaus Meyer überlegt. Dann fällt ihm ein, dass einer der Mitarbeiter sich den Finger geklemmt hatte. In der Tür des Lkws.

Das Klipp-klapp der Pferdehufe und der milde Sommerfahrtwind zaubern bei der Fahrt durch die Allee ein Lächeln auf die Gesichter der Fahrgäste. Kutscherin Anke ist konzentriert bei der Sache. Die Kommandos kommen unmerklich und präzise, es gibt kein Reißen an den Leinen und dennoch wechseln die Pferde flüssig von einer Gangart in die nächste und halten geduldig, so oft und so lange es gewünscht wird. Klaus Meyer legt größten Wert auf das pferdeschonende Fahren. "Ein Gramm Gewicht in den Händen reicht", sagt er. Viele Kutscher und Reiter unterschätzen jedoch, mit welcher Wucht sie am Ei-











Auf dem Standplatz darf ein kleines Mädchen das Kutschpferd streicheln.

sengebiss im empfindlichen Pferdemaul reißen. Darum hängen im Schulungsraum Leinen mit Gewichten am unteren Ende. Die angehenden Gespannführer üben, so leicht wie möglich damit umzugehen. Sie machen sich mit den Fachausdrücken rund um das Geschirr vertraut (wer kennt schon Ortscheit, Scherenträger oder Schweifmetze?) und lernen, wie man die Achenbach-Leinen verschnallt, die an Körpergröße und Temperament des Pferdes angepasst werden. Oder wie man die Fahrleinen in einer Hand hält, um die andere als Winker einzusetzen. Nicht ganz unwichtig im heutigen Straßenverkehr. Selbst in einer so relativ kleinen Stadt wie Schneverdingen gibt es Kreisverkehre und belebte Kreuzungen. Für unsere Friesen kein Problem, genauso wenig wie laute Mo-



torräder, Müllfahrzeuge oder Busse. "Einen Rettungswagen mit Sirene und Blaulicht mögen sie allerdings nicht so gern", sagt Anke, "aber da müssen sie durch. Stress durch Hupen, zu enges Überholen oder knappes Einscheren vor der Kutsche wäre dagegen vermeidbar, wenn die Autofahrer mehr Rücksicht nähmen!" Souverän manövriert sie das Gespann durch die Innenstadt und hält am Standplatz. Schon bleiben die ersten Passanten mit großen Augen stehen. "Möchtest du die Pferde mal streicheln", fragt Anke ein kleines Mädchen. Jetzt in der Vorsaison hat sie vor allem Laufkundschaft, die sich spontan für eine Kutschfahrt entscheidet. In der Hochsaison ist ein Gespann mit Pausen bis zu zehn Stunden im Dienst. Am schattigen Stellplatz wird getränkt, Futter gibt es erst nach Feierabend. Die Kutscher fahren in Schichten, bei Bedarf auch nachts. Und selbst im Winter sind immer fünf Gespanne einsatzbereit.

Behutsame Ausbildung

Wie lernt aber das Fluchttier Pferd, geduldig ein Gewicht hinter sich herzuziehen? Klaus Meyer zeigt uns, wie er mit seinem Sohn ein junges Pferd auf seine zukünftigen Aufgaben vorbereitet. Zuerst läuft es in der Reithalle an einer Doppellonge, mit der man ähnlich wie später mit den Fahrleinen direkt über das Gebiss Impulse gibt. Weil das Pferd erst seit drei Tagen im Training ist, trägt es außerdem ein Halfter, an dem eine weitere Longe befestigt ist. Das ist sicherer für Mensch und Tier, denn an dieser Longe kann der Ausbilder das Pferd bei einem heftigen Ausbruch halten, ohne ihm wehzutun. Klappt es mit dem gleichmäßigen Laufen, kommt als Nächstes die schwere Holzschleppe hinzu, die das Pferd hinter sich herzieht. Danach wird zum ersten Mal richtig angespannt. Als Partner geht ein erfahrenes Führpferd neben der Deichsel, das Ausbrüche des Neuen mit unumstößlicher Geduld beantwortet. Für solche Aufgaben hat Klaus Mever vierbeinige Lehrmeister. "Will das junge Pferd vor einem lauten Lastwagen seitlich wegspringen, rufe ich einfach "gegen" und dann blockt der Alte mit der Schulter ab. Das macht das neue Pferd noch zwei Mal und danach ist das Thema durch."

Die meisten Pferde werden nicht nur gefahren, sondern auch geritten. Das steigert die Leistungsfähigkeit und verbessert den Kontakt zwischen Mensch und Pferd. Bei der Ausbildung der Reit- und Fahrpferde unterstützen Tochter Anna-Lena und ihr Bruder Steffen den Vater tatkräftig. Und für alles, was nicht mit Pferden zu tun hat, ist in dem klassischen Familienbetrieb Bettina Meyer zuständig. Klaus Meyer wünscht sich, irgendwann wie sein Großvater und Vater auf dem Kutschbock zu sterben. Wir hoffen, dass dieses Ereignis noch in weiter Ferne liegt und wünschen dem Kutschenmeyer weiterhin Hals und Beinbruch!

Text: Dorothee Pehlke, Fotos: Christian Ahrens





Stresstest

Sirenen heulen durch die nächtliche Stille in einer hessischen Kleinstadt. 120 Rettungswagen rücken aus. Ihr Ziel ist ein ortsansässiger Logistikbetrieb. Er sieht von außen aus wie immer. Im Inneren spielen sich aber dramatische Szenen ab.

Fass aufgespießt

Rushhour im Lagerbereich: Im Gebäude und auf dem Betriebshof halten sich ca. 200 Personen auf. Viele Fahrer schlafen ahnungslos in ihren Führerhäusern. Und dann passiert es. Ein Stapler rammt ein Fass. Was da ausläuft, ist keine harmlose Flüssigkeit, sondern Thiophenol: entzündlich, reizend und hochgiftig! Sofort breitet sich ein unangenehmer Geruch aus. Instinktiv entscheiden vier Lagerarbeiter: "Das Ding muss so schnell wie möglich raus aus der Halle!" Sie nehmen die Palette samt Fass mit einem Hubwagen auf und fahren sie zum nächsten Ausgang. Dass sie damit die giftige Substanz erst richtig in der Halle verbreiten, ahnen sie nicht. Etwa 30 Liter Thiophenol beginnen sich zu verflüchtigen. Der Gestank wird unerträglich. Ein Augenzeuge berichtet: "Es roch plötzlich wie verbrannter Gummi. Ich lief in die Halle. Dort waren viele Leute in Bewegung, aber keiner wusste so recht, was er tun sollte. Wegen des Gestanks rannte ich schnell wieder hinaus."

Frei werdende Dämpfe verletzen Lagerarbeiter

Alle, die die frei werdenden Dämpfe einatmeten, klagten nach kurzer Zeit über Husten, Atemnot, Schwindel und Übelkeit. Sechs Personen wurden schwer verletzt ins Krankenhaus gebracht. Die giftige Wirkung von Thiophenol kann sich aber auch erst Stunden nach dem

Kontakt entfalten. Deshalb mussten scheinbar Unverletzte die Nacht zur Beobachtung in der Stadthalle verbringen. Die Rettungskräfte informierten die Anwohner über den Unfall und rieten, Türen und Fenster geschlossen zu halten. Die Dekontamination der Personen, des Gebäudes und der Fahrzeuge dauerte mehrere Stunden.

Notfallmanagement

Jeder Logistikfachmann weiß, dass sich so ein Unfall nicht gänzlich ausschließen lässt. Ist man auf das Restrisiko vorbereit, hält sich der Schaden in Grenzen. Notfallmanagement heißt das Schlagwort: Jeder muss wissen, was er wann zu tun hat, welche Kompetenzen er hat und wofür er verantwortlich ist. Das beginnt bei der Alarmierung der Beschäftigten, der Feuerwehr und der Rettungskräfte und endet noch lange nicht nach Übergabe an die professionellen Helfer. Aber schon die einfache Frage, wie die Beschäftigten alarmiert werden, löst oft ratloses Schulterzucken aus: Laut rufen, eine Glocke betätigen? Auch dass die Mitarbeiter nach einem Alarm zu dem vorgegebenen Sammelplatz gehen müssen, weiß nicht jeder. Im Ernstfall müsste aber der Verantwortliche annehmen, dass sich die fehlenden Personen noch in der Gefahrenzone aufhalten. Retter, die sich auf die Suche nach den Vermissten machen, würden einer unnötigen Gefahr ausgesetzt.



Individuelle Vorbereitung

Sind Sie ausreichend auf Notfälle vorbereitet? Wir fragten in zwei Betrieben nach.

Jürgen Eberl, Geschäftsführer der Eberl-Internationale Spedition GmbH und Co. KG, Aiging: "Im Ernstfall hat niemand Zeit, die erforderlichen Maßnahmen auf einem Plakat nachzulesen. Damit jeder weiß, wie er sich zu verhalten hat, muss geprobt werden! Im Laufe unserer letzten Betriebsversammlung bauten wir eine Evakuierungsübung ein, von der nur drei Personen wussten. Die ortsansässige Feuerwehr zündete im Erdgeschoss unseres Bürogebäudes eine Rauchpatrone. Wir konnten plötzlich vor lauter Nebel nichts mehr sehen. Die Rettungskräfte legten einen Schlauch von unserem Versammlungsraum ins Freie, an dem entlang wir sicher ins Freie evakuiert wurden. Diese Übung war für alle eine lehrreiche Erfahrung."

Jürgen Sakry, Gefahrgutbeauftragter bei der DACHSER GmbH & Co. KG, München: "Sollte es zu einem Gefahrgutaustritt kommen, muss der Schichtleiter über die Maßnahmen entscheiden. Hierfür gibt es regelmäßig Schulungen durch die Gefahrgutbeauftragten der Niederlassungen. Dafür, dass diese selbst stets auf dem neuesten Stand sind, sorgt die firmeneigene Academy. Im Notfall ist zunächst die Ausbreitung des gefährlichen Stoffes zu verhindern. Dafür stellen wir Bindemittel und Auffanggefäße mit bis zu 1.100 Liter Fassungsvermögen bereit. Wichtig ist, dass das Auffanggefäß zum beschädigten Gebinde gebracht wird. Je nach Gefahrenpotenzial müssen die erforderlichen persönlichen Schutzausrüstungen benutzt werden. Ist von vornherein absehbar, dass wir die Situation mit unseren Mitteln nicht in den Griff bekommen können, ist unverzüglich die vorgeschriebene Informationskette unseres Notfallmanagements, inklusive Alarmplan, umzusetzen. Zusätzlich steht in Notfallsituationen europaweit die Firma Buchen Umweltservice als kompetenter Partner mit einem breiten Leistungsspektrum zur Verfügung."

Günter Heider



GRUNDSÄTZLICHE VORKEHRUNGEN FÜR BETRIEBSSTÖRUNGEN, UNFÄLLE UND NOTFÄLLE

Um die Gesundheit und die Sicherheit der Beschäftigten bei Betriebsstörungen, Unfällen oder Notfällen zu schützen, hat der Arbeitgeber rechtzeitig Notfallmaßnahmen festzulegen.

Ein Alarmplan mit Angaben zum Verhalten bei

- Feuer,
- Unfall,
- Betriebsstörungen und
- Produktaustritt/Leckagen

ist zu erstellen und an mehreren gut zugänglichen Stellen im Lagerbetrieb auszuhängen. Er muss folgende Mindestangaben enthalten:

- » Telefonnummern von Feuerwehr, Rettungsdienst, Arzt, Krankenhaus, Krankentransport, Polizei,
- Telefonnummern des Betriebsleiters, Meisters und sonstiger verantwortlicher Personen und
- Angaben zu Alarmsignalen, Aufenthaltsverboten, Sammelplatz und Anwesenheitskontrolle der Belegschaft, Abschalten von Energien, Benutzung von Flucht- und Rettungswegen, Brandbekämpfung.

Beschäftigten, die im Gefahrenbereich die Notfallmaßnahmen durchführen, sind geeignete Schutzkleidung und persönliche Schutzausrüstung sowie gegebenenfalls erforderliche spezielle Sicherheitseinrichtungen und besondere Arbeitsmittel zur Verfügung zu stellen.

Geeignete Warn- und sonstige Kommunikationssysteme müssen vorhanden sein.

Die zuständigen innerbetrieblichen und betriebsfremden Unfall- und Notfalldienste müssen Zugang zu allen verfügbaren Informationen über spezifische Gefahren haben, die bei einem Unfall oder Notfall auftreten oder auftreten können.

Angemessene Erste-Hilfe-Einrichtungen sind bereitzustellen. Sicherheitsübungen sind in regelmäßigen Abständen durchzuführen.

Mittels Betriebsanweisung müssen die Beschäftigten über Verhaltensregeln und Maßnahmen bei Betriebsstörungen, Unfällen und Notfällen mindestens jährlich arbeitsplatzbezogen unterwiesen werden.

Quellen/Rechtsgrundlagen:

TRGS 510 "Lagerung von Gefahrstoffen in ortsbeweglichen Behältern" (Auszug) Gefahrstoffverordnung – GefStoffV:§13: Betriebsstörungen, Unfälle und Notfälle und §14: Unterrichtung und Unterweisung der Beschäftigten (Auszug) Kapitel 1.3 ADR (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße)



In der Führerkabine eines modernen Tankkraftwagens befinden sich diverse Zusatzgeräte. Deren Bedienung lenkt die Aufmerksamkeit des Fahrers von seiner eigentlichen Tätigkeit ab. Wie können Sicherheitsrisiken erkannt und vermieden werden?

ie Führerkabine eines modernen Tankkraftwagens (TKW) ähnelt heute einem Büro: So schreibt der Gesetzgeber für alle Neufahrzeuge den digitalen Tachografen vor. Durch die Einführung der Autobahnmaut mit dem Autobahnmautgesetz und allen Verordnungen wurde der Einbau der On-Board-Unit (OBU) für die elektronische Mauterfassung erforderlich. Damit Fahrer Verkehrsdurchsagen über Fahrverbote für Gefahrguttransporte hören können, benötigen sie ein Radio. Die Auftraggeber wollen immer schneller Rückmeldungen von Lieferdaten erhalten oder Touren ändern, wobei der Empfänger der Lieferung korrekt ausgedruckte Lieferpapiere erhalten soll. Dafür ist zwischen der Dispositionsstelle und dem TKW eine schnelle, jederzeit verfügbare Verbindung notwendig: Telefon oder ein Touch-PC (Skeyepad) samt Drucker stehen zur Verfügung. Manche Auftraggeber schreiben den Fahrweg vor. Hier dient das Skeyepad als Navigationsgerät. Für das Wohlbefinden sorgt eine Klimaanlage. Die Fenster werden elektrisch geöffnet. Die Spiegel können ebenfalls elektrisch verstellt oder beheizt werden.

Zusatzgeräte erfordern Blickabwendungen

Fast alle Geräte sind Einrichtungen, mit denen man mit anderen Personen oder der Umwelt in Kontakt treten, also kommunizieren kann. Kommunikationseinrichtungen waren schon immer im TKW vorhanden, z. B. Spiegel, Blinker oder Hupe. Die alten Kommunikationseinrichtungen müssen, die neuen Geräte können während des Fahrbetriebes benutzt werden. Zusätzliche Systeme binden aber die Aufmerksamkeit des Fahrers, denn er muss den Blick von der Straße abwenden, um sich mit Displays und Stellteilen zu beschäftigen. Dadurch können Sicherheitsrisiken entstehen. Eine Gefährdungsbeurteilung für diese Kommunikationseinrichtungen ist hier ebenso notwendig wie die Einführung von Schutzmaßnahmen für den sicheren Betrieb.

Gefährdungsbeurteilung an neue Situation anpassen

Die Praktikumsarbeit liefert dem Betrieb eine um einen neuen Aspekt erweiterte Gefährdungsbeurteilung für den Arbeitsplatz TKW-Fahrer. Die Untersuchung konzentriert sich auf den Gefährdungsfaktor "einge-



Praktikumsberichte von Sicherheitsfachkräften im SicherheitsProfi

Während ihrer Ausbildung machen angehende Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Sifa) ein Praktikum, zu dem sie einen ausführlichen schriftlichen Bericht vorlegen. Darin werden konkrete Überlegungen zur Verbesserung der Arbeitssicherheit im Unternehmen vorgestellt. Diese Ergebnisse sind auch für andere Betriebe interessant.

Im SicherheitsProfi stellen Sifas deswegen in loser Folge eine Zusammenfassung aktueller Praktikumsberichte selbst vor. Wir beginnen mit Ralf-Dieter Ecker, Fachkraft für Arbeitssicherheit bei der ABS Mineralöltransportgesellschaft.

schränkte Aufmerksamkeit". Die Gefährdungsbeurteilung wird gemäß der sieben Handlungsschritte durchgeführt. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen bedeutet für die Mitarbeiter eine Verbesserung des Sicherheits- und Gesundheitsschutzes. Dies kann Ausfallzeiten durch Unfälle oder Krankheiten verhindern und damit für den Betrieb ein enormer wirtschaftlicher Vorteil sein. Das Gefährdungsrisiko soll auf ein akzeptables Restrisiko reduziert werden. Die neuen Gefährdungsbeurteilungen dienen bei Audits und Zertifizierungen als Nachweis für die geleistete Sicherheitsarbeit. Die Verhandlungsposition mit den Auftraggebern wird bei nachweislich hohen Sicherheitsstandards verbessert.

Verkehrsblindheit und Risikoabschätzung

Wie riskant ist eine kurze "Verkehrsblindheit" wegen der Beobachtung oder Bedienung von Geräten? Relativ genaue Werte kann man durch Messfahrten mit einer Helmkamera erhalten. Solche Messfahrten wurden an der TU München mit dem System JANUS durchgeführt. JANUS ist ein am Lehrstuhl für Ergonomie entwickeltes System zur Registrierung von Blickbewegungen, mit dem die Versuchsfahrten "aus der Sicht des Fahrers" aufgezeichnet werden. Ergebnis: Die durchschnittliche Blickabwendung dauert weniger als eine Sekunde. Blindzeiten ohne Zusatzaufgaben betragen selten mehr als zwei Sekunden. Eine Gefahr dabei ist "unbemerktes Verlassen der Fahrspur" – dies hängt mit der Breite der Fahrbahn zusammen. Eine weitere Gefahr ist "zu spätes Erkennen eines Hindernisses und dadurch zu spätes Bremsen". Je nach Geschwindigkeit und Dauer der Verkehrsblindheit legt man dabei unterschiedliche Wege zurück und verlängert so den Anhalteweg.

Empfehlung: Auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen kann man die Fahrbahn normalerweise weit genug übersehen und vorausschauend fahren, sodass eine Verkehrsblindheit von zwei Sekunden noch akzeptabel scheint. Auf Kreisstraßen und vor allem innerhalb von geschlossenen Ortschaften kann man die Fahrbahn nicht weit genug übersehen und so ist eine Verkehrsblindheit über einer Sekunde nicht mehr akzeptabel.

Maßnahmen und Lösungsalternativen

Für die Maßnahmen zur Erreichung der Schutzziele gibt es die Maßnahmenhierarchie technisch, organisatorisch und personell (TOP).

- Am wirksamsten wäre eine technische Lösung, um eine zusätzliche Gefährdung der Fahrer auszuschließen, indem zum Beispiel während der Fahrt alle überflüssigen Geräte automatisch abgeschaltet werden (beim Lösen der Handbremse wird die Stromversorgung unterbrochen).
- ▶ Als organisatorische Maßnahme ließe sich die Informationsmenge begrenzen: Die maximale Länge einer E-Mail auf dem Skeyepad

- ist mit 255 Zeichen viel zu lang. Um so eine E-Mail zu lesen, benötigt man weit mehr als drei Blickzuwendungen.
- ▶ Als personelle Maßnahmen kommen der Einbau von Sicherheitsabfragen in das Programm und eine Schulung der Fahrer in Betracht.

Im Unternehmen ABS-MTR, in dem die Praktikumsarbeit entstand, wurde eine Vielzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen positiv aufgenommen. Ein Multifunktionslenkrad gehörte bereits zur Ausstattung. In Absprache mit den Auftraggebern wurden Telefon, Skeyepad und Drucker so geschaltet, dass sie mit dem Lösen der Handbremse stromlos sind. Damit der Fahrer aber bei einem Notfall schnell reagieren kann, gibt es eine Notfalltaste am Bordcomputer, sodass ein kurzfristiges Telefonat möglich ist. Das Schulungsprogramm für die Fahrer wird laufend aktualisiert.

Fazit: Selbst kleine Änderungen des Arbeitsablaufes können die Sicherheit gefährden. Daher müssen alle Änderungen auf ihre Auswirkungen hin untersucht und alle Sicherheitsmaßnahmen ständig überprüft werden. Der Kreislauf mit den sieben Handlungsschritten muss für alle Arbeitsplätze immer wieder neu durchlaufen werden. Last, but not least: Wer Sicherheitsprobleme lösen will, muss konsequent am Ball bleiben! Ralf-Dieter Ecker

Weitere Informationen und Kontakt:

Ralf-Dieter Ecker, Fachkraft für Arbeitssicherheit bei der ABS Mineralöltransportgesellschaft c/o E-Mail: info@bg-verkehr.de

ARBEITSPLATZ LKW-FAHRER: ANALYSE UND GEFÄHRDUNGSBEURTEILUNG

Gefahrenquelle	Gefahrbringende Bedingung	Schalterbe- tätigungen	Dauer	Wie oft	Risiko	Handlungs- bedarf
Spiegel	Einstellen der richtigen Position per elektrischer Verstellung	>3	→ 2s	sehr selten	hoch	ja
Spiegel	Kontrolle des rückwärtigen Verkehrs und der Spurhaltung	0	0,5s - 1s	sehr oft	niedrig	nein
Tacho	Kontrolle der Geschwindigkeit/ Drehzahl des Motors	0	0,5s - 1s	sehr oft	niedrig	nein
Blinker	Bei Fahrspurwechsel Blinker betätigen	1	0 , 5s	oft	niedrig	nein
Weitere Schalter	In Gefahrsituationen Hupe, Warnblinkanlage, Lichthupe betätigen	1	0,5s - 1s	sehr selten	niedrig	nein
Weitere Schalter	Spiegelheizung, Sitzheizung, Fensterheber etc. betätigen	1	0,5s - 1s	sehr selten	niedrig	nein
Radio	Senderwechsel	1	1s - 2s	selten	mittel	ja
Radio	Radio hören	0	> 2s	sehr oft	niedrig	nein
OBU	Kontrolle der Mautdaten	0	0,5s - 1s	selten	niedrig	nein
Digitaler Tacho	Kontrolle der Lenk- und Pausenzeit	1	1s - 2s	selten	mittel	ja
Telefon	Rufnummer wählen	>3	>2s	sehr selten	hoch	ja
Telefon	Anruf annehmen	1	0,5s - 1s	sehr selten	mittel	ja
Telefon	Telefongespräch führen	0	>2s	sehr selten	hoch	ja
Skeyepad	Empfang von E-Mails oder neuen Schichtdaten	1	>2s	sehr selten	hoch	ja
Skeyepad	Abruf von Füllstandsdaten	>3	>2s	sehr selten	hoch	ja
Skeyepad	Senden von Schichtdaten oder Druckauftrag	>3	>2s	sehr selten	hoch	ja
Skeyepad	Eingeben von Daten	>3	>2s	sehr selten	hoch	ja
Skeyepad	Navigation verwenden / Karte wechseln	1	>2s	selten	mittel	ja
Drucker	Papier in Drucker einrichten	1	1s - 2s	sehr selten	hoch	ja

GESUND UND SICHER



Ein echter Hingucker: Der Gesundheitstruck der Lufthansa Cargo tourte quer durch Deutschland.

Gesundheitstruck on tour

"Cargo - fit - on - tour": Unter diesem Motto war der "Gesundheitstruck" der Lufthansa Cargo unterwegs. Die Mitarbeiter konnten sich an Bord über gesundheitsbewusstes Verhalten informieren.







Rücken, Reden, Radeln: Die Stationen waren ganz unterschiedlich konzipiert, um möglichst viele Mitarbeiter anzusprechen.

Mobil auch beim Gesundheitsschutz

Im Mai 2011 präsentierte die Lufthansa Cargo ihren Mitarbeitern an fast allen Standorten eine Kampagne zum Gesundheitsschutz: Zwei Wochen lang fuhr ein Sattelauflieger, der zu einer mobilen Infoplattform umgerüstet wurde, als "Gesundheitstruck" guer durch Deutschland. Geladen hatte er Informationen rund um die Gesundheit bei der Arbeit. Die Mitarbeiter sollten durch die ungewöhnliche Aktion lernen, bewusster auf die eigene Gesundheit zu achten und damit langfristig mehr Lebensqualität zu gewinnen - und zwar nicht nur bei der Arbeit. Kooperationspartner der Aktion waren eine Krankenkasse, der Sozial- und Arbeitsmedizinische Dienst der Lufthansa sowie der Caterer des Unternehmens, ein Sportinstitut und natürlich auch die BG Verkehr mit ihrem Technischen Aufsichtsdienst.

Von Back-Check bis Burnout

Im Gesundheitstruck wurden Stationen zu unterschiedlichen Themen angeboten, zum Beispiel Herz-Kreislauf-Check, Back-Check für den Rücken, Walking-Test und Körperfettmessung. Verführerische Anschauungsobjekte und lecker zubereitete Speisen bewiesen, dass bewusste Ernährung und Genuss kein Widerspruch sind. Am Stand der Sozialberatung gab es neben einer Checkliste zum Thema Burnout weitere Informationen zu den sogenannten weichen Faktoren, die Einfluss auf unsere Gesundheit haben. Bei der BG Verkehr konnte man sich über die Kampagne "Risiko Raus!" informieren. Zum Einsatz kam

auch die Sprungwaage, mit der deutlich wurde, welchen Belastungen die Sprung- und Kniegelenke, aber auch der Rücken bereits bei einem Sprung aus einem halben Meter Höhe ausgesetzt sind. Viele Teilnehmer hatten nicht erwartet, dass ihr Muskel-Skelettapparat schon bei dieser geringen Höhe etwa das Dreifache des eigenen Körpergewichts absorbieren muss. Gerade aus dem gewerblichen Bereich erreichen die BG Verkehr zahlreiche Unfallmeldungen, weil jemand "schnell mal runterspringen" wollte.

An jeder Station erhielten die Gäste nach einer ausführlichen Beratung durch die Experten einen Stempel. Wer am Ende mehr als vier Stempel gesammelt hatte, konnte am Gewinnspiel teilnehmen, bei dem unter anderem ein Umlaufflug mit dem Flugbetrieb der Lufthansa Cargo und ein Pkw-Fahrsicherheitstraining der BG Verkehr verlost wurden.

Wir radeln nach Afrika

Zum Schluss hatte jeder Mitarbeiter die Möglichkeit, sich für einen guten Zweck abzustrampeln. Auf einem Ergometer-Fahrrad mit großem Monitor ging es auf einer virtuellen Flugstrecke von München nach Nairobi (ein Fahrradkilometer entsprach zehn Flugkilometern). Die Unternehmensleitung hatte sich bereit erklärt, die gefahrenen Kilometer in Geld aufzuwiegen und so einem Waisenhaus in Nairobi zu der dringend benötigten neuen Küche zu verhelfen. Unter dem Motto "Wir radeln nach Afrika" kamen 3.180 Euro zusammen.

Helge Homann



Neue Regelung für Klebefolien

Großflächige Werbung an den Fensterscheiben gehört für viele Busunternehmer zum Geschäft. Nun soll die Verklebung der Folien überprüft werden. Grund: Die Funktion der Notausstiege könnte wegen der Folie nicht mehr gewährleistet sein.

as Thema "Folien an Fahrzeugscheiben" wurde kürzlich im Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) diskutiert. Der Ausschuss erarbeitet die Richtlinien zur Zulassung und Überprüfung von Fahrzeugen - nun soll die HU-Richtlinie um einen neuen Prüfpunkt erweitert werden. Danach muss die Verklebung hinsichtlich der Sicherheit überprüft werden, sobald die Folie mehr als zehn Prozent der Scheibe bedeckt.

Sollen die Fenster sowohl von innen als auch von außen beklebt werden, muss ein Gutachten bestätigen, dass bei exakt dieser Kombination der Folien der Notausstieg weiterhin durch Zertrümmern der Scheibe benutzt werden kann. Es reicht also nicht aus, wenn Innen- und Außenfolie jeweils für sich alleine ein Prüfzertifikat haben. Falls die Prüfung der Klebefolien negativ verläuft, erhalten diese keine Bauartgenehmigung. Werden Folien ohne gültige Bauartgenehmigung



Für Innen- und Außenfolien muss ein gemeinsames Gutachten vorliegen.

am Bus angebracht, erlischt dessen Allgemeine Betriebser-

Wichtig: Der Betreiber des Busses darf nur solche Folien zur Beklebung verwenden, für die eine aktuelle Bauartgenehmigung vorliegt. Schon heute sollten Sie deswegen bei der Planung neuer Werbemaßnahmen an die Neuregelung denken. Sie tritt voraussichtlich zum 1. Januar 2012 in Kraft.

NOTAUSSTIEG IM BUS VERKLEBT?

Sind Ihnen Fälle bekannt, bei denen Fahrgäste wegen der Beklebung der Scheiben Probleme mit dem Notausstieg hatten?

Dr. Klaus Ruff: Nein. Aber vor einiger Zeit wurde bei einer Übung einer Freiwilligen Feuerwehr festgestellt, dass die Feuerwehr sogar mit ihrem professionellen Gerät Probleme hatte, durch die Notausstiege, die mit Folien beklebt waren, in den Bus einzudringen.

Wo sehen Sie bei der Verklebung die größten Risiken?

Durch die Verklebung mit nicht geeigneten oder nicht geprüften Folien können die Notausstiege nicht mehr verwendbar sein. Das kann sowohl für Fahrgäste zutreffen, die im Notfall die Scheibe



Dr. Klaus Ruff, stv. Leiter Geschäftsbereich Prävention

von innen einschlagen, um nach außen zu gelangen, als auch für Rettungskräfte, die

von außen in den Bus eindringen müssen, um Passagieren Hilfe zu leisten.

Welche Position vertritt der BG Verkehr im Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik?

Die BG Verkehr hat sich dafür eingesetzt, dass die HU-Richtlinie um den weiteren Prüfpunkt hinsichtlich der Folien ergänzt wird.

Der Fahrensmann



Fachkräfte für die Binnenschifffahrt

Fortbildungsseminar für Fachkräfte für Arbeitssicherheit des ASD

Seit 2005 werden Binnenschifffahrts-Betriebe vom arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Dienst des Verkehrsgewerbes (ASD) der BG Verkehr beraten. Einen Teil der Aufgaben nimmt die ASD Rhein-Ruhr GmbH wahr. Die Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit, die diese Betreuung direkt vor Ort vornehmen, haben eine umfassende Ausbildung für ihre Tätigkeit und werden laufend für ihre Aufgabe weitergebildet. Die branchenspezifischen Seminarveranstaltungen werden unterstützt durch Fachvorträge aus dem Geschäftsbereich Prävention der BG Verkehr.

Binnenschifffahrt im Fokus

So auch Anfang April in Hamburg, als es im Seminar für Fachkräfte für Arbeitssicherheit des ASD um die Beratung von Binnenschiffern ging. Zum einen standen hierbei grundlegende Themen wie die Rutschsicherheit von Gangborden oder Stolperstellen an Lukensüllen auf dem Programm, denn gerade in diesen Bereichen gibt es für und in der Praxis immer wieder interessante sicherheitstechnische Lösungen zu diskutieren. Zum anderen wurden aber auch tiefergreifende Informationen zu Themen wie der Personal- und Ausbildungssituation auf Bin-

nenschiffen sowie der Arbeit und den Arbeitszeiten an Bord gegeben. Dies hat deutlichen Einfluss auf die Arbeitssicherheit und muss bei der Beratung berücksichtigt werden. Die Beratung durch den ASD umfasst viele Themen, zu denen der Unternehmer von Gesetz verpflichtet ist. Zum Beispiel die Verpflichtung zur jährlichen Unterweisung der Mitarbeiter. Hierbei unterstützt sie der ASD genauso wie bei der Erstellung von Betriebsanweisungen.

Beratung umfasst viele Themen

Unternehmer sind kraft Gesetz auch dazu verpflichtet, die Gefahren, die in ihrem Unternehmen auftreten, zu beurteilen und Maßnahmen festzulegen, damit die Arbeit sicherer wird. Bei dieser Gefährdungsbeurteilung unterstützen die Fachkräfte für Arbeitssicherheit des ASD. Auch wenn es um den Umgang und die Lagerung von Gefahrstoffen geht, gibt es vieles zu beachten, bei dem der ASD Sie berät. Zum Angebot gehören auch orientierende Lärmmessungen und Unterstützung bei der Festlegung lärmmindernder Maßnahmen. Die Sicherheitsfachkräfte des ASD unterstützen auch beim Kontakt mit Behörden, bei Umbauten oder bei Veränderungen am Arbeitsplatz.

Um die Unternehmen der Binnenschifffahrt in Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes unterstützen zu können, ist es jedoch notwendig, dass die Fachkräfte für Arbeitssicherheit auch an Bord kommen können. Der Unternehmer, der auf der Grundlage des Arbeitssicherheitsgesetzes für seinen Betrieb sicherheitstechnische und betriebsärztliche Sachkunde sicherstellen muss, ist hier selbst gefordert! Es ist ratsam, dass er von sich aus Kontakt zum ASD aufnimmt und einen Termin für die Beratung verabredet.

Termin mit dem ASD vereinbaren

Gerade in der Binnenschifffahrt ist diese Vorgehensweise sinnvoll, denn der ASD der BG Verkehr weiß im Einzelfall nicht, wo das Binnenschiff sich gerade aufhält.

Dass viele Unternehmer nicht ausreichend über diesen Zusammenhang des Betreuungsangebots und das Vorgehen informiert waren, führte in der Vergangenheit oftmals zu Unmut, wenn die Rechnungsstellung erfolgte. Deshalb nochmals der Hinweis: Die Betreuung durch den ASD ist mit Kosten verbunden. Für diese Kosten steht dem Unternehmer die komplette Leistungspalette des ASD offen – er muss sie allerdings anfordern.

Den ASD der BG Verkehr erreichen Unternehmen der Binnenschifffahrt ganz einfach telefonisch.



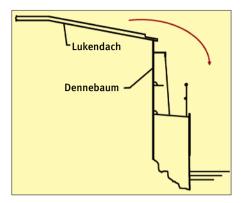
Mann über Bord – trotz Geländer

Die glatte Oberfläche einer Lukenabdeckung hat möglicherweise dazu geführt, dass ein Binnenschiffer nach den Arbeiten zum Löschen von Samenkörnern außenbords fiel und ertrank.

Bei Reinigungsarbeiten wollte der Binnenschiffer über seine geschlossenen Luken von Steuerbord nach Backbord wechseln. Hierbei rutschte er aus. Da der Dennebaum wesentlich höher war als das Gangbordgeländer, fiel er über das Geländer hinweg ins Wasser. Hierfür sprachen die relativ leichten Verletzungen am Knie und am Ellenbogen. Dem Binnenschiffer gelang es nicht, sich selbst aus dem Wasser zu retten, und er ertrank. Zeugen, die den ins Wasser Gefallenen noch von der anderen Uferseite aus gesehen haben, konnten nicht selbst helfen und alarmierten den Hafenmeister und den Rettungsdienst.

Zur Situation an Bord

Der mittlere Lukenbereich ist ausreichend rutschhemmend hergerichtet und sicher begehbar. Der Dennebaum hat eine Höhe von ca. 1,70 m, die Stützen des Geländers sind etwas nach innen eingezogen. Der Abstand zwischen Bergplatte und Stütze ist ca. 20 cm, sie haben eine Höhe von nur 77-85 cm und sind an verschiedenen Stellen am Fuß nachgeschweißt worden. Der Abstand zwischen den Stützen und der Dennebaumsteife beträgt ca. 46-50 cm, auch bedingt durch übermäßige Lose in den Stützenhaltern. Der Schiffer trug zum Unfallzeitpunkt schwere, grobstollige Gummistiefel und schwere winterliche Kleidung.



Rekonstruiert: Sturz vom Lukendach ins Wasser

Wie hätte dieser Unfall an Bord vermieden werden können? Laderaumluken sollten nicht als Weg von einer Schiffsseite zur anderen genutzt werden. Ist es trotzdem erforderlich, muss der Weg rutschhemmend hergerichtet werden, z. B. durch rutschhemmende Farben oder Beläge.

Wird die Gefährdungsbeurteilung konsequent durchgeführt, können Gefahren frühzeitig erkannt und Schutzmaßnahmen im Vorfeld ergriffen werden. In diesem Fall hätte man z. B. erkennen können, dass bei Nutzung der Luken als Betriebsweg - trotz Geländer - eine Absturzgefahr ins Wasser besteht. Das Tragen der Rettungsweste hätte den tragischen Ausgang des Unfalls verhindern können.

Sturz- und Stolper-Unfälle bilden noch immer den Schwerpunkt aller Unfälle. Aufgrund der Gefährdungslage in der Schifffahrt folgt auf einen Sturz an Bord oft auch der Sturz über Bord. Ohne Rettungsweste ein tödliches Risiko.

CIPA-Vollversammlung

Die BG Verkehr setzt sich nicht nur national für mehr Sicherheit in der Binnenschifffahrt ein. Für eine Annährung und Vereinheitlichung der Sicherheitsstandards ist sie auch in internationalen Gremien aktiv.

Seit Jahrzehnten beeinflusst sie die Arbeit des Internationalen Ausschusses zur Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschifffahrt, kurz CIPA. Die CIPA unterstützt die Verbesserung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, indem sie Grundsätze, die sogenannten CIPA-Regeln, erlässt.

Anfang Mai fand die 41. Vollversammlung der CIPA in Bern und Furtigen statt. Auf ihr wurde die neue Regel 21 "Anforderungen an schwimmende Anlagen" verabschiedet. In dieser Regel sind, im Hinblick auf den Arbeits- und Gesundheitsschutz, Sicherheitsanforderungen im Zusammenhang mit dem Bau, der Ausrüstung und dem Betrieb von schwimmenden Anlagen definiert.

Neuer Vorstand

Turnusgemäß standen auch Neuwahlen zum Vorstand an. Zum neuem Vorsitzenden der CIPA wurde Dr. Friedrich Füngerlings (BG Verkehr) gewählt. Als Stellvertreter steht ihm Oskar Koch (SUVA) zur Seite.

Blick über den Tellerrand

In Furtigen hatten die Teilnehmer der Vollversammlung die Möglichkeit, sich ein Bild über die umfangreichen Sicherheitsmaßnahmen des Lötschberg-Basistunnels zu machen. Unter anderem konnte der Löschund Rettungszug der BLS besichtigt werden. Dieser Zug ist 60 m lang, 272 t schwer, 100 km/h schnell und mit modernster Lösch- und Rettungstechnik ausgerüstet. Er besteht aus einem Gerätefahrzeug (inklusive Lok), einem Tanklöschwagen (52.000 l Wasser und 1600 l Schaumextrakt) und zwei Rettungsfahrzeugen. Für den Einsatzfall stehen 150 freiwillige Feuerwehrleute mit einer speziellen Tunnel-Ausbildung bereit. Der laufende Betrieb und die Wartung des Zuges wird rund um die Uhr durch zwölf fest angestellte Feuerwehrleute gewährleistet. Monatlich werden zwei Übungen mit dem Zug durchgeführt.

Infos zur CIPA sowie die neue CIPA-Regel 21 finden Sie auch unter www.cipa-online.org

RETTUNGSWESTENMUSEUM IN HOLM ERÖFFNET

Noch in den 60er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts waren in der deutschen Binnenschifffahrt pro Jahr mehrere Dutzend Ertrinkungstote zu beklagen. Erst mit der Einführung und Durchsetzung der automatisch aufblasbaren Rettungsweste konnten die Zahlen drastisch gesenkt werden.

Die Entwicklung von der Feststoffweste hin zu der nun wesentlich nutzerfreundlicheren aktuellen Rettungsweste kann man jetzt im weltweit ersten Rettungswestenmuseum verfolgen, das anlässlich des 50-jährigen SECUMAR-Bestehens am 20. Mai in Holm bei Hamburg eröffnet wurde.

Rettungsutensilien aus aller Welt, die sich in einem halben Jahrhundert angesammelt haben: Im Museum der SECUMAR-Betriebstätte in Holm, während der Betriebszeiten sowie auf Anfrage geöffnet, sind über 100 Exponate in 18 Vitrinen zu bewundern. Historische Lehrfilme wie "Wasser hat keine Balken" oder "Es geht um Kopf und Kragen" bringen zudem Besucherinnen und Besuchern die Materie in bewegten Bildern näher.



Heißes Fett und scharfe Messer

Der Schiffskoch ist der zweitwichtigste Mann an Bord. Damit er nicht unfallbedingt ausfällt, hier die wichtigsten Regeln zum sicheren Arbeiten in der Kombüse.

m die Mannschaft fit und bei Laune zu halten, lassen sich Schiffsköche und ihre Helfer einiges einfallen. Sie kochen, backen, braten und frittieren – und dabei kommt es leider immer wieder zu Verbrennungen, Verbrühungen oder tiefen Stich- und Schnittverletzungen. Wieso? Zum Beispiel wei

- ▶ heiße Flüssigkeit verspritzt oder ausläuft, weil Töpfe und Gefäße ungeeignet oder überfüllt sind,
- durch überhitztes Öl ein Fettbrand entsteht,
- die Persönliche Schutzausrüstung nicht getragen wird.

Sauber + sorgfältig = sicher

Wer kennt das nicht: Nach dem Kochen sieht die Küche aus wie ein Schlachtfeld. Dagegen hilft an Bord nur bewusstes und sorgfältiges Arbeiten. Denn saubere und aufgeräumte Arbeitsflächen und Geräte sind die Grundlage für unfallfreies Arbeiten in der Kombüse. Dazu

- ▶ Damit niemand ausrutscht, soll der Kombüsenboden stets sauber und fettfrei sein. Verschmutzungen durch Wasser, Öl, Fett, Nahrungsmittel etc. müssen sofort beseitigt werden.
- ▶ Kabel und Schläuche werden schnell zur Stolperfalle: Sie müssen so verlegt werden, dass sie nicht im Weg sind.

- Schranktüren, Schubladen und Backofenklappen werden so verschlossen, dass sie sich nicht von selbst öffnen können.
- Im Hellen sieht man besser, deswegen auf gute Beleuchtung der Arbeitsbereiche achten.

Seegang

Es versteht sich von selbst, dass in der Kombüse bei Seegang besondere Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden müssen. Dazu gehört unbedingt:

- ▶ Messer, Beile, Spieße und andere scharfe oder spitze Gegenstände sind so aufzubewahren, dass eine Verletzungsgefahr ausgeschlossen ist.
- ▶ Töpfe, Pfannen, Schüsseln und Geschirr müssen gesichert werden, damit sie nicht aus Regalen oder Schränken fallen.
- Der Herd wird mit den vorgesehenen Schlingerleisten versehen, damit die Töpfe gesichert sind und nicht verrutschen oder kippen können. (dp)

Weitere Informationen:

Küchenbetrieben"

UVV See in neuer Fassung

Die gestrichenen Regelungsbestandteile der bislang gültigen UVV See werden vor allem abgedeckt durch

- ▶ SOLAS-Übereinkommen,
- ▶ Freibord-Übereinkommen,
- ▶ MARPOL-Übereinkommen,
- Schiffssicherheitsgesetz,
- Schiffssicherheitsverordnung und die darauf basierenden Sicherheitsrichtlinien sowie durch
- staatliche Arbeitsschutzvorschriften und
- berufsgenossenschaftliche Unfallverhütungsvorschriften (zum Beispiel die BGV A1).

Mehr Freiraum, weniger Detailvorschriften

In der Vergangenheit hatte der Unternehmer seine Verantwortung für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz erfüllt, wenn er sich an die detaillierten Anforderungen der UVV See hielt – jetzt muss er in eigener Verantwortung ermitteln, welche Maßnahmen erforderlich sind. Die Beurteilung der tatsächlichen Gefährdung ermöglicht, individuell betriebliche Maßnahmen festzulegen. Die Neuregelung stellt also im Vergleich zu den bisherigen Detailvorschriften eine Deregulierung dar.

Die Gefährdungsbeurteilung stärkt die persönliche Verantwortung des Unternehmers und der Vorgesetzten, bedingt aber auch einen höheren Ermittlungs- und Dokumentationsaufwand. Der Unternehmer ist damit deutlicher als bisher verpflichtet, die qualifizierte Beratung



durch Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit zu nutzen. Dies ist auch ein wesentliches Element der neuen DGUV Vorschrift 2 "Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit", die ebenfalls für Seebetriebe gilt.

Was wurde in der alten UVV See gestrichen?

Inhaltlich sind drei Bereiche betroffen:

► Bestimmungen zu Bau und Ausrüstung. Um Doppelregelungen und Widersprüche zu vermeiden, wurden die ent-

sprechenden Passagen der Unfallverhütungsvorschrift außer Kraft gesetzt. Außerdem wurden Passagen gestrichen, die staatlichen Vorschriften widersprachen oder Grenzwerte nannten, die in Konflikt zu höherrangigem Recht standen.

- ▶ Darüber hinaus musste die Regelung zum Fahrterlaubnisschein außer Kraft gesetzt werden, da es Unstimmigkeiten mit den entsprechenden Bau- und Ausrüstungsvorschriften gab.
- ► Schließlich wurde der Abschnitt III "Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit" außer Kraft gesetzt, denn er wird durch die DGUV Vorschrift 2 ersetzt.

In diesem Zusammenhang sei außerdem erwähnt, dass eine Reihe von Richtlinien und Merkblättern der früheren See-BG außer Kraft gesetzt wurden, da sie nicht mehr aktuell waren oder durch andere Vorschriften ersetzt wurden.

Weitere Informationen:

www.bg-verkehr.de --- Kompendium Arbeitsschutz
Referat Seeschifffahrt und Fischerei, Telefon 040 3980-1082
E-Mail: seeschifffahrt@bg-verkehr.de

SEMINARE FÜR FÜHRUNGSKRÄFTE

In diesem Jahr bietet die BG Verkehr Seminare für Führungskräfte in der Seeschifffahrt und Fischerei an.

Seminarinhalte

- ▶ Aufgaben und Leistungen der BG Verkehr
- Arbeitsschutzvorschriften für Seebetriebe Überblick
- ▶ Pflichten von Unternehmern und Vorgesetzten
- ▶ Verantwortung für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- ▶ Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes
- ▶ Kommunikation und Führung
- ▶ Unterweisung von Mitarbeitern
- ▶ Gefährdungsbeurteilung
- ▶ Arbeitsschutz und International Safety Management (ISM)
- ► Sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Betreuung

Ein Arbeitsunfall. Und was dann?

2010 war die BG Verkehr für rund 120.000 Unfälle zuständig, davon waren mehr als die Hälfte meldepflichtig. Statistisch erleidet damit etwa jeder 10. Versicherte pro Jahr einen Arbeitsunfall.

n einem Betrieb ist es wichtig, bei einem Arbeitsunfall genau zu wissen, was zu tun ist. Rettungskette, Erste Hilfe – das sind Dinge, die bei schweren Unfällen möglichst sofort in Gang gesetzt werden müssen. Aber es gibt auch leichtere Unfälle, sowohl im Betrieb als auch unterwegs oder auf dem Weg von und zur Arbeit. Auch sie können mit einem Arztbesuch verbunden sein und erfordern eine Unfallmeldung, Was dabei zu beachten ist, können Sie hier nachlesen.

Wer ist bei der BG Verkehr versichert?

Versichert sind alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr; darüber hinaus Einzelunternehmer und Gesellschafter einer GbR, OHG oder KG, sofern sie nicht vom Versicherungsschutz befreit sind.

▶ Welche Unfälle sind versichert?

Es sind alle Unfälle versichert, die während der Arbeit und auf dem direkten Weg von und zur Arbeit geschehen. Gerade im Zusammenhang mit den Wegeunfällen stellen sich Fragen, die oft nur im Einzelfall geklärt werden können.

Welche Unfälle müssen gemeldet werden?

Bitte melden Sie alle Unfälle mit einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen und tödliche Unfälle. Der Unfalltag zählt dabei nicht mit, wohl aber Sonn- und Feiertage.

UNFALLMELDUNGEN

Einloggen, ausfüllen und per Mausklick an die BG Verkehr

Rund 10.000 Unfallmeldungen erhält die BG Verkehr bereits über das Internet. Das geht schnell und unbürokratisch über www.bgverkehr.de unter dem Link Extranet oder über BG*direkt.* Klicken Sie nach der Anmeldung einfach die Unfallanzeige an, dann baut sich eine Abfrage auf, die mit dem Formular für die Unfallmeldung vergleichbar ist.

Sollten Sie sich unsicher fühlen, wenn Sie das erste Mal die Online-Meldung ausfüllen, oder beim Ausfüllen nicht mehr weiterwissen, können Sie gern Hilfe anfordern. Einige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Bezirksverwaltungen der BG Verkehr schalten sich dann online zu. Die Namen und Telefonnummern finden Sie nebenstehend. Der Zugriff auf BG*direkt* ist gesichert und deshalb nur mit einer Benutzerkennung und einem Passwort möglich. Die Zugangsdaten erhalten Mitgliedsunternehmen jedes Jahr zusammen mit den In-

Wann muss ich den Unfall melden?

Der Gesetzgeber schreibt vor, dass die Unfallmeldung innerhalb der ersten drei Tage nach dem Unfall erfolgen muss. Vor allem bei schweren und tödlichen Unfällen, wenn es auf schnelle Hilfe – auch für die Angehörigen – ankommt, ist die BG Verkehr möglichst noch am gleichen Tag und telefonisch zu informieren.

▶ Wer meldet den Unfall?

Die Informationspflicht obliegt dem Unternehmer, der sie an andere Personen – zum Beispiel Sicherheitsfachkräfte – delegieren kann.

▶ Gibt es ein Meldeformular?

Ja, das gibt es. Sie finden die Unfallanzeige als Vordruck zum Herunterladen im Internet. Schnell und einfach geht es aber auch online. Informationen dazu finden Sie unten in dem farbigen Kasten.

▶ Was muss ich tun, wenn ich unterwegs einen Arbeitsunfall habe? Informieren Sie möglichst sofort ihren Arbeitgeber, damit er die Unfallanzeige abgeben kann und suchen Sie einen Arzt – möglichst einen Durchgangsarzt – auf.



formationen für den Lohnnachweis und neue Mitglieder zusammen mit den Aufnahmeunterlagen. Jeder Betrieb kann problemlos weitere Zugriffsberechtigungen erteilen. Gehen Benutzerkennung und Passwort verloren, fordern Sie einfach einen neuen Zugriffscode an. Auch das geht einfach und schnell über einen direkten Link von der Startseite des Serviceportals aus.

▶ Wohin muss ich die Unfallmeldung schicken?

Senden Sie die Unfallmeldung bitte an die für Ihren Betrieb zuständige Bezirksverwaltung. Adresse und Telefonnummer sollten immer präsent sein. Deshalb hat die BG Verkehr dazu einen Aushang vorbereitet, der zum Beispeil an das schwarze Brett gepinnt werden kann. Sie können sich ein PDF dieses Aushangs von der Internetseite der BG Verkehr herunterladen: www.bg-verkehr.de unter Downloads in der Rubrik Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Odner "Dieser Betrieb gehört zur BG Verkehr".

Muss ich einen Facharzt aufsuchen?

Grundsätzlich wenden Sie sich nach einem Arbeitsunfall an einen Durchgangsarzt. Durchgangsärzte (D-Ärzte) haben eine besondere Ausbildung und bieten die Garantie, dass Patienten jede erforderliche medizinische Behandlung erhalten. Sie übernehmen die Erstversorgung und entscheiden, ob ein weiterer Facharzt eingeschaltet oder die Überweisung in eine Klinik notwendig ist. Die Adresse der nächstgelegenen Durchgangsarztpraxis sollte im Betrieb bekannt sein. Eine Datenbank mit einem Verzeichnis dieser Ärzte finden Sie im Internet unter www.dguv.de/landesverbaende.

Nach einem Unfall kommt es auf schnelle Hilfe an. Im Notfall kann deshalb natürlich jeder Arzt aufgesucht werden. Wer nach einem Arbeitsunfall jedoch länger als eine Woche behandelt wird oder auch am Tag nach dem Unfall noch arbeitsunfähig ist, muss zum Durchgangsarzt überwiesen werden.

Muss ich eine Praxisgebühr bezahlen?

Nein, Praxisgebühren und Zuzahlungen zum Beispiel für Medikamente und dergleichen müssen Sie nicht zahlen.

Wer zahlt den Lohn weiter?

Im Anschluss an die Entgeltfortzahlung durch den Arbeitgeber zahlt die Berufsgenossenschaft Verletztengeld. Die Auszahlung übernimmt die Krankenkasse des Versicherten im Auftrag der BG.

▶ Wie hoch ist das Verletztengeld?

Das Verletztengeld beträgt 80 Prozent des entgangenen regelmäßigen Brutto-Entgeltes. Es darf aber nicht höher sein als das regelmäßige Nettoentgelt.

▶ Wie lange wird Verletztengeld gezahlt?

Endet die Arbeitsunfähigkeit, endet auch die Zahlung des Verletztengeldes. In schweren Fällen, in denen die Arbeitsfähigkeit nicht wiederhergestellt werden kann, wird das Verletztengeld nach 78 Wochen eingestellt. Dann ist über die Zahlung einer Rente zu entscheiden. In Ausnahmefällen endet das Verletztengeld schon vorher, wenn der Versicherte eine Erwerbstätigkeit aufnehmen kann. Das Verletztengeld wird länger als 78 Wochen gezahlt, wenn noch Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben zu erbringen sind.

Zahlt die BG Verkehr Schmerzensgeld?

Nein, das sieht der Gesetzgeber nicht vor. Solange die Minderung der Erwerbsfähigkeit 20 Prozent oder mehr beträgt, erhält der Versi-

> cherte eine Rente. Voraussetzung ist, dass die Minderung der Erwerbsfähigkeit länger als 26 Wochen nach dem Arbeitsunfall andauert.

> > Wer sich bei einem Arbeitsunfall ernsthaft verletzte, sollte sofort einen Unfallarzt aufsuchen.

Brauchen Sie Hilfe beim Ausfüllen der Unfallanzeige im Intranet? Rufen Sie an. Ihre Ansprechpartnerinnen und -partner vor Ort sind:

Hamburg: Pablo Christian: Tel. 040 325220-2605

Torsten Floetke: Tel. 040 325220-2673

Hannover: Wilhelm Battermann: Tel. 0511 3995-710

Frank Schmidt: Tel. 0511 3995-755

Berlin: Michael Jahn: Tel. 030 25997-164

Anke Zimmermann: Tel. 030 25997-197

Dresden: Susann Hensel: Tel. 0351 4236-817

Claudia Hora: Tel. 0351 4236-718

Wiesbaden: Thorsten Leicht: Tel. 0611 9413-291

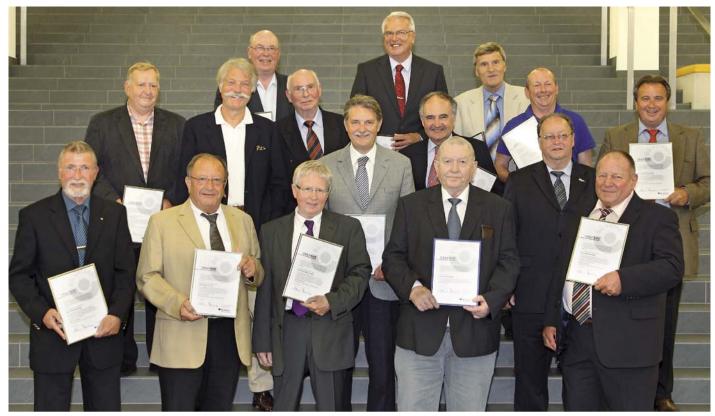
Deniz Erbea: Tel. 0611 9413-113

Wuppertal: Andreas Küllmar: Tel. 0202 3895-274

Martina Zimmermann: Tel. 0202 3895-289

München: Eva Stadlmair: Tel. 089 62302-129

Renate Zeh: Tel. 089 62302-177



Unten (von l.): Heinz Reinecke, Heinrich Frey, Karl-Maria Schaefer, Volker Siebels, Eberhard Rast; 2. Reihe: Klaus Meyer, Raimund Loose, Dr. Egon Schlieker, Ralf Weltersbach, Anton Nauheimer, Michael Lohse, Waldemar Schmidt; oben: Prof. Werner Huth, Hans-Jörg Hering, Jörg Schröter, Klaus Wolter.

Ausgezeichnet

Am Vorabend der Frühjahrssitzung der Vertreterversammlung wurden 17 Mitglieder der Selbstverwaltung mit der goldenen Ehrennadel der BG Verkehr ausgezeichnet.

ie Sozialwahlen sind abgeschlossen, morgen wird die letzte Sitzung der Vertreterversammlung in dieser Wahlperiode sein. Wir nehmen deshalb eine gute Tradition, die es im Hause der ehemaligen BG für Fahrzeughaltungen gab, in der neuen BG Verkehr wieder auf. Wir verleihen eine goldene Ehrennadel für besondere Verdienste um die gesetzliche Unfallversicherung", mit diesen Worten begrüßte die Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr, Sabine Kudzielka, am Vorabend der Vertreterversammlung die Mitglieder der Selbstverwaltung der BG Verkehr.

Die Selbstverwaltung trifft in Vorstand und Vertreterversammlung richtungweisende Entscheidungen und fasst wichtige Beschlüsse zur Satzung, zu Unfallverhütungsvorschriften, zum Gefahrtarif und zum Haushalt. Die Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter investieren viel Zeit in ihre ehrenamtliche Tätigkeit und arbeiten mit großem Engagement oft über viele Jahre in den Organen und Ausschüssen der BG Verkehr. Als Anerkennung für dieses Engagement wurde die goldene Ehrennadel verliehen. Die Auszeichnung übernahmen als Laudatoren die alternierenden Vorstandsvorsitzenden Klaus Peter Röskes und Wolfgang Steinberg. 17 Mitglieder der Selbstverwaltung er-

TRÄGER DER GOLDENEN EHRENNADEL

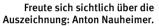
Name im Eh	renamt seit	Name im El	im Ehrenamt seit		
Hans-Jörg Hering	1980	Gerhard Schröders	1993		
Prof. Werner Huth	1980	Jörg Schröter	1993		
Klaus Meyer	1980	Ralf Weltersbach	1993		
Anton Nauheimer	1986	Klaus Wolter	1993		
Karl-Maria Schaefer	1986	Eberhard Rast	1996		
Prof. Hark O. Diederichs	1991	Heinrich Frey	1997		
Hans Rainer Neuwardt	1991	Waldemar Schmidt	1998		
Heinz Reinecke	1993	Hans Egon Schwarz	1998		
Dr. Egon Schlieker	1993				

hielten eine Auszeichnung, 13 konnten die Ehrennadel persönlich entgegennehmen. Drei Mitgliedern der Selbstverwaltung - Volker Siebels, Raimund Loose und Michael Lohse - die aus der Vertreterversammlung nach langen Jahren der Mitarbeit ausscheiden, wurde zum Dank für ihre langjährige Mitarbeit eine Urkunde überreicht.

"Die Mitglieder der Selbstverwaltung stehen hinter uns und vertreten uns in Verbänden und Politik. Dafür möchten wir ihnen danken."

Sabine Kudzielka, Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

>> "Er ist der klassische Unternehmer aus dem Mittelstand. Praxiserfahren, engagiert bei der Sache und bereit, sich für die Berufsgenossenschaft einzusetzen. Solche Männer brauchen wir." Mit diesen Worten überreichte Vortandsvorsitzender Klaus Peter Röskes die goldene Ehrennadel an Anton Nauheimer, Inhaber der Primus-Linie und seit 25 Jahren Mitglied der Selbstverwaltung.







Prof. Werner Huth eingerahmt von den Laudatoren Klaus Peter Röskes (l.) und Wolfgang Steinberg.

Als einer der dienstältesten Mitglieder der Selbstverwaltung wurde Professor Werner Huth geehrt. "Ich freue mich über die Auszeichnung. Seeleute haben keine Lobby an Land. Ihre Interessen zu vertreten, habe ich mir bei der See-Berufsgenossenschaft zur Aufgabe gestellt und diese Arbeit werde ich gern bei der BG Verkehr fortsetzen", erklärte Prof. Werner Huth, der die Fusion der See-BG und der BG für Fahrzeughaltungen maßgeblich begleitete.

>>> Ich bin überrascht und er-freut über diese Auszeichnung und Sie können sich sicher sein, dass ich meine Bemühungen fortsetzen werde." Mit diesem Versprechen nahm Karl-Maria Schaefer seine Auszeichnung entgegen. Schaefer, der seine ehrenamtliche Tätigkeit 1986 in der früheren Binnenschifffahrts-BG begann, ist heute alternierender Vorsitzender des Präventionsausschusses und der Vertreterversammlung der BG Verkehr.

Karl-Maria Schaefer: Sein besonderes Engagement gilt seit 25 Jahren der Präventionsarbeit.



Zu Gast bei der Lufthansa

Die BG Verkehr war einer Einladung der Lufthansa nach Frankfurt-Seeheim gefolgt, die Sitzungen fanden in den Räumlichkeiten des Lufthansa Training & Conference Center statt. Im Vorwege informierten sich die Mitglieder der Selbstverwaltung während einer Führung im Bereich der Lufthansa Technik am Flughafen Frankfurt und bei einem Fachvortrag über die Besonderheiten der Arbeitssicherheit im Bereich der Luftfahrt. An die Führung schlossen sich die Vorbesprechungen der Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter an.

Aktuelle Berichte aus Verwaltung und Prävention

Die Selbstverwaltung erhält vor Sitzungsbeginn jeweils aktuelle Informationen zum Stand der Arbeiten im Bereich Verwaltung, Prävention und von Gesetzesvorhaben. Von besonderem Interesse waren dabei unter anderem Fragen zur Zuständigkeit der Unfallversicherungsträger für rechtlich selbstständige Unternehmen der öffentlichen Hand, die Zusammenführung der Berufsgenossenschaftlichen Kliniken in einen Verbund, dem auch die BG Verkehr als Träger beigetreten ist und der Stand der Vorarbeiten zur Neustrukturierung des stationären Heilverfahrens. Ziel dieser Neustrukturierung ist es, Klinik-Netzwerke zu schaffen, die in schweren Fällen Behandlung und Rehabilitation auf höchstem Niveau ermöglichen.

Während der Sitzungen wurde über den Stand der Sozialwahlen und über die aktuellen statistischen Daten der BG Verkehr für 2010 informiert. Auffällig bei den Unfallmeldungen war 2010 die Zunahme der meldepflichtigen Arbeitsunfälle. Sie stieg bei der BG Verkehr deutlich stärker an als bei anderen Berufsgenossenschaften und weist auf das höhere Unfallrisiko im Bereich Verkehr hin. Der Fachbereich Prävention informierte die Vertreter der Selbstverwaltung über den Stand einzelner Projekte und Kampagnen in den bei der BG Verkehr versicherten Gewerbezweigen und erläuterte die laufende Präventionsarbeit in den verschiedenen Branchen.

Jahresrechnung und Haushaltsplan

Breiten Raum nahmen in den Sitzungsunterlagen die Jahresrechnung 2009 und die Abwicklung des Haushaltsplanes 2010 ein. Der Vorstand hatte sich mit den Jahresrechnungen der ehemaligen See-BG und BGF für 2009 während seiner Sitzung Ende 2010 befasst. Ihm und der Hauptgeschäftsführerin wurde von der Vertreterversammlung Entlastung erteilt. Informationen zum Haushaltsplan 2010 schlossen sich an. Dabei ging es im Wesentlichen um Erläuterungen zu den Mehrausgaben im Bereich von Behandlungskosten und Renten im Zuge steigender Unfallmeldungen. Der konjunkturell bedingte Rückgang führte darüber hinaus bei Beitragsausfällen und Nachlässen zu höheren Ausgaben. Bei den Verwaltungskosten konnte die ehemalige BGF den Haushaltsansatz unterschreiten.

Verabschiedung durch den Vorsitzenden

Als Vorsitzender der Vertreterversammlung übernahm es Karl-Maria Schaefer am Ende der Sitzung, vor allem den ausscheidenden Mitgliedern der Selbstverwaltung seinen Dank auszusprechen. "Wir haben konstruktiv diskutiert, um die Fusion der See-BG und der BG für Fahrzeughaltungen auf einen guten Weg zu bringen. Und wir waren angetreten, unser Hauptthema, die Prävention, voranzubringen. Das haben wir erreicht. Ihnen allen möchte ich dafür danken. Wir werden auf diesem Weg weitergehen, das kann ich versprechen."

Gründungsjahr 1886

Ein wenig stolz sind wir schon. Die BG Verkehr kann auf eine 125-jährige Geschichte zurückblicken. Mit dabei sind 26 Mitgliedsbetriebe. Sie wurden am 1. Juli 1886 in das Betriebsverzeichnis aufgenommen.

Berlin, 30. Januar 1886. Das Reichsversicherungsamt lädt Fuhrunternehmer zur Gründungsversammlung einer Unfallversicherung ein. 528 Delegierte sind anwesend. Sie beschließen die Gründung der Fuhrwerksberufsgenossenschaft für Posthalterei-, Personen-, Fracht- und Rollfuhrwerksbetriebe sowie für Güterbestätter. In den folgenden drei Monaten arbeiten die Delegierten Statut und Satzung aus. 39 Sektionen soll es geben. 5. Juni 1886: Die erste ordentliche Genossenschaftsversammlung tagt. Der Vorstand wird gewählt, Vorstandsvorsitzender wird der Fuhrherr Hermann Scharfenberg aus Berlin.

1. Juli 1886: Die Arbeit der Berufsgenossenschaft beginnt. Das Reichsversicherungsamt ruft die unfallversicherungspflichtigen Betriebe zur Anmeldung auf. Ein halbes Jahr später, am 1. Januar 1887, führt das Betriebsverzeichnis 20.885 Betriebe. 1886/1887 entschädigt die Fuhrwerks-BG insgesamt 462 Unfälle, davon sind 152 tödlich.

Binnenschifffahrt: Gleiche Zeit, gleicher Ort

1885: Schifffahrtstreibende vom Rhein stellen beim Reichsversicherungsamt den Antrag, für den Rhein und seine Nebenflüsse eine Berufsgenossenschaft zu gründen. Das Reichsversicherungsamt schlägt vor, alle westlich und südlich der Elbe liegenden Stromgebiete einzuschließen. Die Delegierten stimmen dem Vorschlag zu. Am 1. Juli 1886 nimmt die Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufs-

genossenschaft mit fünf Sektionen ihre Arbeit auf. Betriebszweige sind Baggerei-, Binnenschifffahrts-, Flößerei-, Prahm- und Fährbetriebe sowie Treidelei. Den Vorstandsvorsitz übernehmen Feodor Goecke und Hugo Carl Julius Haniel. Noch im gleichen Jahr melden sich 2.840 Betriebe an.

Am 1. Juli 1886 nehmen auch die Ostdeut-

sche Binnenschiffahrts- und die Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaften ihre Arbeit auf. Besonders problematisch sind für alle drei Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaften die tödlichen Unfälle. Bei der Elbschiffahrts-BG endet in den Jahren von 1886 bis 1930 rund jeder fünfte Unfall tödlich, zwei Drittel sind Ertrinkungsunfälle, insgesamt sind es 1.366.

Hamburg, 1887

Bereits 1872 gibt es Bestrebungen, eine Unfallversicherung für Seeleute einzurichten. Mit dem Seeunfallversicherungsgesetz vom 13. Juli 1887 entsteht im Deutschen Reich als erstem Land der Welt ein Gesetz zum Schutz für Seeleute gegen die Folgen von Arbeitsunfällen. Die See-Unfallversicherung tritt am 13. Juli 1887 in Kraft. Erster Vorsitzender des Vorstandes ist C. Ferd. Laeisz. Den Geschäftsbetrieb nehmen im Januar 1888 zwei Beamte in einem Büro am Hopfenmarkt auf. Zu diesem Zeitpunkt sind 1.790 Schifffahrtsbetriebe mit 3.189 Schiffen versichert, darunter 2.332 hölzerne und 174 eiserne Segler und 683 Dampfer. (kr)

MITGLIEDSBETRIEBE DER ERSTEN STUNDE

Die BG Verkehr führt noch heute 26 Unternehmen im Betriebsverzeichnis, die am 1. Juli 1886 aufgenommen wurden. Ihre Betriebssitze sind über ganz Deutschland verteilt von Rendsburg bis Obernzell. Einige davon Traditionsbetriebe, andere mit wechselvoller Geschichte.

Spedition Hermann H. Heik GmbH & Co. KG
A. Denker GmbH & Co. KG
Celler Beerdigungsinstitut Fr. Niebuhr
August Battermann e.K. Bestattungshaus
Meyers Bestattungswesen, Inh. Bernd Berger
Wiese Bestattungen
Umzüge Theodor Ullrich Günther
Börries Containerdienst
Bernhard Lüning e.K. Möbelspedition
Franz Haniel & Cie. GmbH

20539 Hamburg 24768 Rendsburg 29221 Celle 30169 Hannover 30159 Hannover 30625 Hannover 36341 Lauterbach 37574 Einbeck 46282 Dorsten 47118 Duisburg Imperial Schiffahrt GmbH
Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG
Rheinfähre Königswinter GmbH
Spedition Franz Ruhrmann e.K.
Reederei Gebr. Väth GmbH & Co. KG
Bootswerft Ernst Simmerding GmbH & Co. KG
Chiemsee-Schiffahrt Ludwig Feßler KG
Möbeltransporte Matthias Kuhn, Inh. Alois Kuhn
Fährbetrieb Gemeinde Pentling

47119 Duisburg 50461 Köln 53639 Königswinter 59457 Werl 63725 Aschaffenburg 82335 Berg 83201 Prien 87629 Füssen 93080 Pentling

99 Fünf Fragen an

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

Dettmann: Wissen Sie, das erste Auto vergisst man ja nie. Das war ein alter VW Variant 1600 mit Doppelvergaser, der brauchte 12 Liter Sprit und 1 Liter Öl auf 100 Kilometern. Aber eine richtige Beziehung hatte ich später zu meinem Golf 2. 364.000 Kilometer unfallfrei und ohne Reparatur hab' ich den gefahren. In dem hab' ich sechs Jahre ja quasi gewohnt, so viel wie ich unterwegs war. Bei 200.000 bin ich auf einen Parkplatz gefahren und hab' eine kleine Flasche Sekt über der Motorhaube geleert. Das war ein tolles Auto.

Welche technische Erfindung im Transportbereich bewundern Sie? Dettmann: Das ist natürlich der Bremsassistent, keine Frage. Der hat sicher schon viele Unfälle verhindert.

Hat ein Unglücksfall Sie besonders erschüttert?

Dettmann: Ich bin ja Mitglied des Rentenausschusses der BG Verkehr. Da bekomme ich viel mit und die Unfälle, von denen ich dort höre, erschüttern mich immer. Aber den Unfall in Rostock, dieser Sandsturm, das war katastrophal. Ich war zufällig in der Gegend und habe Fotos davon in der Zeitung gesehen. Aus dem Nichts dieses Inferno, das war wirklich schlimm.



Hartmut Dettmann Vorsitzender des Konzernbetriebsrates bei Veolia

Hartmut Dettmann (54) ist Bürokaufmann und wollte Mitte der 80er-Jahre in der Entsorgungsbranche eigentlich nur etwas Geld verdienen und dann nach Spanien verschwinden. Statt dessen fuhr er in dem Betrieb fünf lahre einen Mercedes-Kuka-2-Achser und ist heute Vorsitzender des Konzernbetriebsrates.

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

Dettmann: Ehrlich? Ich sollte viel mehr tun, da gibt es bei mir Defizite. Geschwindigkeitsbegrenzungen halte ich ja immer ein und Warnweste und Sicherheitsschuhe sind im Auto immer dabei. Aber die Kollegen müssen mich oft erinnern "Du musst das auch tragen!" Ich sollte einfach mehr im Alltag daran denken.

Und was mögen Sie an Ihrer Arbeit besonders gern?

Dettmann: Erstens finde ich es einfach gut, dass ich mit den Kollegen was bewirken kann. Und zweitens bin ich viel unterwegs und hab' Umgang mit vielen Menschen. Das gefällt mir, ich rede gern. Und die Bandbreite der Gesprächspartner ist riesig, das gefällt mir auch.



Die Idee: Sonnencreme

or rund 75 Jahren wurden die ersten Sonnschutzmittel verkauft. In Europa und den USA hatte sich ein neuer Trend durchgesetzt: Statt vornehmer Blässe wollten die Menschen gesunde Bräune und stellten fest, dass sie sich beim ungeschützten Sonnenbad schnell einen Sonnenbrand holten. Je nach Quelle wird als Erfinder des UV-Filters der Franzose Eugéne Schueller (Firmenchef L'Oréal, 1935 erstes Produkt auf dem Markt), der Österreicher Bernd Greiter (1938 Sonnencreme Delial) oder der Amerikaner Benjamin Green (1944 Sonnencreme für Soldaten im 2. Weltkrieg) genannt. Beim Sonnenschutz kommen zwei unterschiedliche Methoden zum Einsatz, die häufig auch kombiniert werden: Entwe-



der werden winzige mineralische Partikel in der Creme verarbeitet, die die Strahlen abblocken. Oder es wird eine chemische Substanz verwendet, die die UV-Strahlung aufnimmt und umwandelt. Campfer, Salicylsäure oder Zimtsäure spielen als Grundsubstanzen der UV-Filter eine Rolle, aber die genaue Rezeptur wird nicht verraten (Delial beispielweise meldete sein Filtersystem unter dem Kunstnamen "Mexorxyl" zum Patent an).

Übrigens: Normale Textilien bieten keinen hundertprozentigen Schutz vor der UV-Strahlung. Werden sie nass, etwa durch Schweiß oder beim Baden im T-Shirt, dringt die UV-Strahlung ungehindert durch. Deswegen sollte jeder, der im Freien arbeitet und einer sehr hohen Belastung ausgesetzt ist, etwa auf einem Seeschiff, Kleidung aus speziellen, besonders dichten Materialien mit hohem UV-Schutzfaktor (z. B. geprüft nach UV Standard 801) tragen.

STOLPER-, RUTSCH- UND STURZUNFÄLLE: AUS UNFALLMELDUNGEN DER BG VERKEHR

Beim Entladen des Lkw übersah der Fahrer beim Rückwärtsgehen die heranfahrende Putzmaschine. Der Fahrer der Putzmaschine konnte nicht mehr stoppen und fuhr ihm über den linken Fuß. Der Lkw-Fahrer erlitt eine Zerrung.

Der Busfahrer ist beim Aussteigen aus dem Bus mit dem linken Fuß umgeknickt und brach sich das linke Sprunggelenk.

Der Umzugshelfer ist auf einer Treppenstufe umgeknickt und hat sich den rechten Fuß

verdreht. Der Arzt stellte eine Zerrung rechts im oberen Sprunggelenk mit einer Bandverletzung fest.

Die Busfahrerin ist im Bus mit dem linken Fuß vom Trittbrett abgerutscht und mit dem Außenknöchel gegen die Treppe gestoßen. Dabei prellte sie sich den linken Außenknöchel.

Der Kurierfahrer ist beim Aussteigen aus seinem Fahrzeug mit dem rechten Fuß auf einer hochstehenden Gehwegplatte umgeknickt und verstauchte sich den rechten Fuß.

Der Lagerist stieg vom Gabelstapler ab und knickte mit dem linken Fuß um. Sein linker Mittelfuß ist gebrochen.

Beim Entladen des Lkw rutschte der Fahrer von der Ladefläche ab und fiel auf das Gesicht. Er brach sich das Nasenbein.

Der Hausmeister stolperte am Ende der Arbeit und stürzte rücklings. Dabei schlug ein Ast gegen den rechten Unterschenkel. Das führte zu einer Risswunde am rechten Unterschenkel.

DIE ZAHL

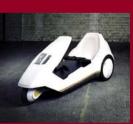
1.000.000

Pferde und Ponys leben schätzungsweise in Deutschland. Sie fressen im Jahr 1,6 Mio. Tonnen Futtergetreide und 1.8 Mio. Tonnen Heu und Stroh.

MENSCH IN FAHRT

Technikmuseum Berlin zeigt außergewöhnliche Fahrzeuge

Ab 13. Mai öffneten sich die Tore des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs in Berlin für eine neue Ausstellung. Auf 1400 gm heißt es "Mensch in Fahrt - unterwegs mit Auto & Co." Neben einem



Sinclair C5 von 1985, erstes Elektrofahrzeug in Massenproduktion.

Mix aus Kutschen, Fahrund Motorrädern werden insgesamt 30 Automobile ausgestellt: Der Colani GT von 1964 ist ebenso dabei wie der VW Käfer von 1951. Die Ausstel-

lung bietet nicht nur Technik, sondern berichtet auch über Kontrukteure, Fahrer und Produzenten, lädt Kinder in Entdeckerhöhlen ein und stellt ungewönliche Exponate vor. Ein Schwerpunkt der Ausstellung sind Elektrofahrzeuge.

+ Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, www.sdtb.de

MITMACHEN UND GEWINNEN

Rasen	V	Satellit	Sicher- heits- prüfung für Autos	dicht dabei	Abk.: Frage- bogen	Zugangs- befehl, Passwort (PC)	Flächen- maß	Halstuch	•	Segel am hinteren Schiffs- mast	T
•	10		V	V	V	V	V				
Verlet- zung		For- schungs- raum (Kurzw.)	-					Kfz- Begriff		dt. Schau- spieler (Ulrich)	\bigcirc_{5}
•		\bigcirc 6	7		Spott- schrift		Fluss in Bosnien- Herze- gowina	-		V	
Vorname von Schwein- steiger		Gerät zur Schall- ortung		schweiz. Alpen- pass u. -tunnel	- V			\bigcirc 3			
•		V		\bigcirc 2			eng- lisch: blau		vor- sprin- gende Spitze		Vergnü- gen bei Musik
Wind- stoß	>			unver- dünnt		flaches Schnitt- holz	-		V		V
erster Wurf, Stoß (Sport)	-			4				Abk.: Chefarzt Abk.: Landrat	-	8	
Wesens- art	>					spaßen	-	V			®
Kfz-Z. Türkei	>		Emp- fehlung	-	9						s1210.3-11
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		

Die Buchstaben von 1 bis 10 ergeben die Lösung.

Das Lösungswort senden Sie bitte an folgende Anschrift:

BG Verkehr Redaktion SicherheitsProfi 22757 Hamburg

Einsendeschluss: 5. August 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. Beschäftigte der BG dürfen nicht teilnehmen.

Gewinner aus 2/2011

1. Preis

50 Euro

H. Hopf, Nürnberg

2. bis 5. Preis je 25 Euro

W. Heinen, Nordhorn

L. Buß, Moormerland

H. Frehde, Groß Strökendorf

B. Lüer, Zerbst

Volker Kreidler



Ihr nächster SicherheitsProfi: 5.8.2011

DAS THEMA **Regelgerechtes Verhalten**

REPORTAGE

untersagt.

Schwerstarbeit unter Wasser: Mit Berufstauchern unterwegs

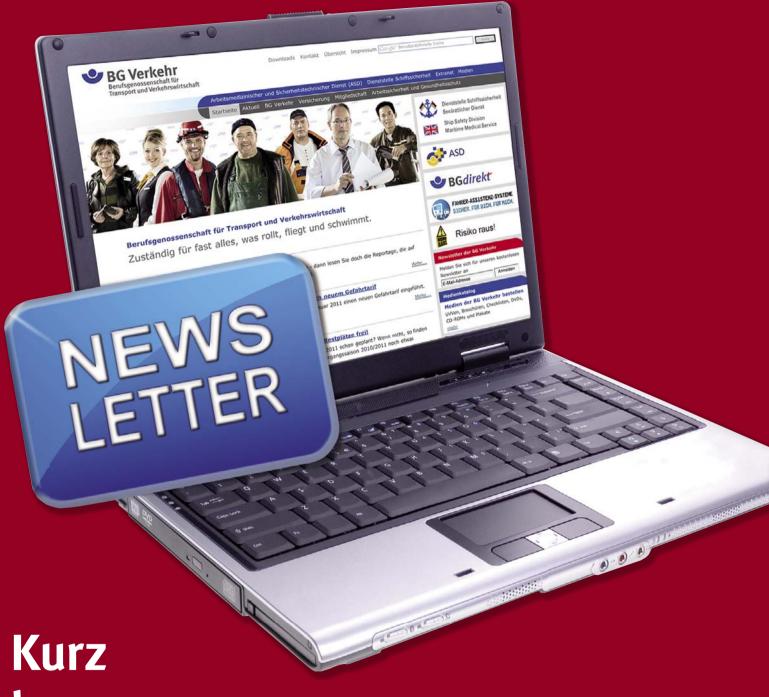




Fayhostallung 0/10 3080 - 10/10

Taxbestelluing 040 3	700 - 1040
Mit diesem Fax bestellen wir	
kostenlose Sonderdrucke des SicherheitsPro	ofi 4/2011
UVV See: Unfallverhütungsvorschriften für Ufür Mitglieder der BG Verkehr kostenlos (für Nichtmitglieder	
Kompendium Arbeitsschutz (Vorschriften und für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr zum Preis von 10 Versandkosten	
Firmenname	
zu Händen	
Straße Po	ostfach
Ort	
Datum Ui	nterschrift
Datenschutzvereinbarung: Mit der Übermittlung meiner Adressdaten GmbH erkläre ich mich einverstanden. Die Adressdaten dienen aussc	

Der Newsletter der BG Verkehr



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.