

# SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

5 | 2011

REGELGERECHTES VERHALTEN  
**Vorfahrt für Verantwortung**

Seite 8



ELEKTROMOBILITÄT  
**Achtung Hochvolt!**

Seite 22



## REPORTAGE

Tauchen ist Teamarbeit

Seite 10



„Bei tödlichen Unfällen sind wir leider Spitzenreiter.“

Sabine Kudzielka  
Hauptgeschäftsführerin der  
BG Verkehr

## Unfallzahlen senken

In den vergangenen Tagen berichteten Presse und Rundfunk über einige schwere Unfälle, an denen Lkw beteiligt waren. Ich frage mich in solchen Fällen oft, ob einer unserer Versicherten betroffen war. Gab es Schwerverletzte oder gar Tote? Diese Fragen stellen sich nicht von ungefähr. Uns liegen die Zahlen für 2010 vor und unsere Berufsgenossenschaft hat nicht nur mit rund 67.000 Unfällen eine starke Zunahme der Unfälle zu verzeichnen, auch die tödlichen Unfälle stiegen um mehr als 5 Prozent. Unter den Toten sind viele junge Menschen. Sie standen mitten im Leben, hatten Familie und Kinder.

Wenn es um tödliche Unfälle geht, ist das Transport- und Verkehrsgewerbe leider Spitzenreiter. 877 tödliche Unfälle verzeichnete unser Dachverband 2009 für alle Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. Bei der BG Verkehr sind es 131. Im Verhältnis zur Zahl der Versicherten ist das die höchste Anzahl. Nicht umsonst unterstützen wir deshalb mit sehr viel Engagement die Präventionsarbeit unserer Mitgliedsunternehmen. Beispiele dazu finden Sie auch in dieser Ausgabe. Wir beteiligen uns an der DVR-Aktion zu regelrechtem Verhalten (Seite 8, 9 und 34) und an den Arbeitsprogrammen der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (Seite 16), wir gehen mit unserem Überschlagsimulator auf Großveranstaltungen wie den Truck-Grand-Prix (Seite 18) und informieren und schulen zur Arbeitssicherheit im Bereich von Unfallschwerpunkten (Seite 14, 15 und 19).

Es ist die Aufgabe der Unternehmer, für gesunde und sichere Arbeitsplätze zu sorgen und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sicherheitsgerechtes Verhalten zu vermitteln. Unsere Berufsgenossenschaft unterstützt sie dabei. Ich hoffe sehr, dass es uns gemeinsam gelingen wird, die Zahl der Unfälle in diesem Jahr zu senken. 2010 haben wir dieses Ziel leider nicht erreicht. Dass das Gewerbe dennoch auf dem richtigen Weg ist, können Sie bei einem Blick in unsere Statistik auf den Seiten 20 und 21 feststellen. Vor annähernd 20 Jahren entfielen auf eine Million Arbeitsstunden mehr als 40 Arbeitsunfälle. Heute sind es noch rund 26,5. Das Unfallrisiko ist also erheblich gesunken.

Mit freundlichen Grüßen Ihre

### 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  
Fax: 040 3980-1666  
E-Mail: info@bg-verkehr.de  
mitglieder@bg-verkehr.de  
praevention@bg-verkehr.de  
Internet: www.bg-verkehr.de

#### Dienststelle Schiffssicherheit

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

#### ASD Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel.: 040 3980-2250  
Fax: 040 3980-2257  
E-Mail: asd@bg-verkehr.de  
Internet: www.asd-bg-verkehr.de

#### Bezirksverwaltung Hamburg

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

#### Bezirksverwaltung Hannover

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

#### Bezirksverwaltung Berlin

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

#### Bezirksverwaltung Dresden

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

#### Bezirksverwaltung Wuppertal

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

#### Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

#### Bezirksverwaltung München

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

#### Außenstelle Duisburg

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

**REGEL-GERECHT**

Der Straßenverkehr ist ein relativ kompliziertes System. Er funktioniert nur deshalb so gut, weil es Regeln gibt, an die sich alle Verkehrsteilnehmer halten müssen. Die Berufsgenossenschaften und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat stellen in einer neuen Schwerpunkttaktion die interessante Frage, warum sich manche Verkehrsteilnehmer nicht an diese Regeln halten und plädieren für ein verantwortungsvolles Miteinander. Mehr dazu erfahren Sie auf den **Seiten 8 und 9**. Und wenn Sie Lust haben, ein Wochenende in Barcelona zu verbringen, sollten Sie an dem Gewinnspiel auf **Seite 34** teilnehmen.



**TAUCHEN IST TEAMARBEIT** Seite 10



**MIT DEM LEBEN BEZAHLT** Seite 14



**ACHTUNG HOCHVOLT!** Seite 22

**KURZMELDUNGEN**

**Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**

4

**DAS THEMA**

**Vorfahrt für Verantwortung**

Schwerpunkttaktion der Berufsgenossenschaften und des DVR  
**Gewinnspiel**

8

34

**REPORTAGE**

**Tauchen ist Teamarbeit**

Einsatz im trüben Wasser vor Wilhelmshaven

10

**GESUND UND SICHER**

**Mit dem Leben bezahlt**

Kuppeln von Gelenkdeichselanhängern

**Miteinander!**

Interview: Die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA)

Praxistest: Checkliste der GDA im Einsatz

**Die Mischung macht's**

Truck-Grand-Prix 2010

**Unfallort Lager**

Seminar: Unfallschwerpunkte in der Lagerhaltung

**Stinknormal**

Müllentsorgung im Sommer

14

16

18

19

28

**VERSICHERUNG UND LEISTUNG**

**Ein Jahr BG Verkehr in Zahlen**

20

**SICHERHEITSTECHNIK**

**Achtung Hochvolt!**

Elektromobilität und Arbeitssicherheit

22

**DER FAHRENSMANN**

**Neue Fähre auf der Weser**

**Schallreduzierung in der Wohnung**

24

25

**SEE UND SICHERHEIT**

**Alleinarbeit an Bord: In doppelter Gefahr**

26

**VERMISCHTES**

**Fünf Fragen; Die zündende Idee**

29

**RUBRIKEN**

**Impressum**

2

**Aus Unfallmeldungen der BG Verkehr**

30

**Tipp; Kreuzworträtsel**

30

**Vorschau**

31

**Bekanntmachungen**

32



© Roberto Pfeil / ddp

## BG-Klinik testet Roboter für Gelähmte

Elektrische Bein- und Armschienen sollen in Zukunft geschädigte Muskeln unterstützen

Der japanische Professor Yoshiyuki Sankai entwickelte eine Prothese, die Hirnimpulse in Bewegungen übersetzt. Die Berufsgenossenschaftliche Unfallklinik Bergmannsheil in Bochum startet im Herbst ein Pilotprojekt zur Erprobung. Sie sieht große Chancen in der Therapie und im langfristigen Einsatz bei querschnittgelähmten aber auch älteren Menschen.

Die Prothese wird in Japan bereits in mehreren Kliniken und Pflegeeinrichtungen eingesetzt. Elektroden nehmen die Impulse auf, die vom Hirn an die geschwächten Muskeln gesendet werden. Diese Impulse werden an Schienen aus Kunststoff weitergegeben, die der Patient über Arm oder Bein gezogen hat, und der Impuls wird in Bewegung umgesetzt. So werden die Muskeln zunächst passiv trainiert, im günstigsten Fall aber auch wieder eigenständig nutzbar. Man solle aber keine Wunderheilungen erwarten, so die betreuenden Ärzte der BG-Klinik. Die Prothesen müssten zunächst an europäische Maße angepasst und optimiert werden.

## Änderung im DEÜV-Meldevorgang ab Juni 2011

Seit Januar 2009 müssen Unternehmen aufgrund einer gesetzlichen Regelung die Meldedaten zur Unfallversicherung zusammen mit den Meldungen der allgemeinen Sozialversicherung abgeben. Mit jeder Entgeltmeldung (z. B. Jahresmeldung oder Abmeldung) sind also auch die Meldedaten zur gesetzlichen Unfallversicherung mit dem Datenbaustein Unfallversicherung (DEÜV) zu übermitteln. Dieser Baustein wurde zum 1. Juni 2011 angepasst, um alle in der Unfallversicherung relevanten Sachverhalte darstellen zu können. In den Entgeltabrechnungsprogrammen und elektronischen Ausfüllhilfen (z. B. sv.net) wurden diese Anpassungen bereits umgesetzt. Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr werden gebeten, die von den Softwareherstellern zur Verfügung gestellten Updates rechtzeitig einzuspielen. **(BG Verkehr)**

## Roter Ritter gesucht

Präventionspreis des Vereins „Kinder-Unfallhilfe“ ausgeschrieben

Auf Initiative des Straßenverkehrsgewerbes entstand 1998 der Verein „Aktion Kinder-Unfallhilfe e.V.“. Vor zwei Jahren ging dieser Verein mit dem Präventionspreis „Der Rote Ritter“ an den Start. 2012 wird er nun zum zweiten Mal herausragende Ideen und Projekte auszeichnen, die die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr erhöhen. Chancen auf eine Auszeichnung mit dem „Roten Ritter 2012“ hat jede Maßnahme, die hilft, Kinder sicher durch den Straßenverkehr zu lotsen. Am Präventionspreis „Der Rote Ritter“ kann jeder teilnehmen. Projekte von öffentlichen Einrichtungen sind ebenso willkommen wie Initiativen von Firmen, Privatpersonen oder Vereinen. Bewerbungsschluss ist der 31. Dezember 2011.



Der Rote Ritter: Auszeichnung für Projekte, die die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr erhöhen.

Wie groß das Spektrum im Bereich Unfallverhütung ist, zeigen die Gewinner der ersten Ausschreibung: Prämiert wurden das Ampelmännchen-Diplom in Marl, die Senioren-Verkehrshelfer in Friedrichshafen, die Bus-Schule in Lingen, ein umfassendes Unfallverhütungs-Projekt in Hagen sowie Ellen Haase von der Kreispolizeibehörde Gütersloh, eine Botschafterin in Sachen „Helme für Radfahrer“ und „Sichtbarkeit im Dunkeln“.

[www.kinderunfallhilfe.de](http://www.kinderunfallhilfe.de)

## PER ANHALTER IN DEN WAHSINN Zehn satirische Kurzfilme auf Youtube

Anhalter Hubert ist skrupellos. Er legt es darauf an, jugendliche Fahrerinnen und Fahrer zu gefährlichen Fahrweisen und falschen Verhaltensweisen beim Autofahren zu animieren. Von den tödlichen Unfällen profitieren seine Familienmitglieder: Sie sind im



illegalen Organhandel, als Schrotthändler und als Ausgestalter von Beerdigungsfeiern tätig. Die Kurzfilme wurden vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat konzipiert und informieren über gefährliche Fahrweisen und falsche Verhaltensweisen im Straßenverkehr.

[www.youtube.de/sagineinzuhubert](http://www.youtube.de/sagineinzuhubert)

## Windige Geschäftemacher unterwegs

### DGUV Vorschrift 2 wird für unseriöse Offerten missbraucht



Bei telefonischen Offerten ist Misstrauen angebracht.

Die Einführung der DGUV Vorschrift 2 wird verstärkt von unseriösen Geschäftemachern genutzt, um Betrieben Geld aus der Tasche zu ziehen. Die Masche der Geschäftemacher funktioniert immer ähnlich: Am Telefon wird gedrängt, einen mündlichen Kaufvertrag abzuschließen. Angeboten werden beispielsweise neue Verbandskästen, Aushänge oder Infopakete mit Materialien zum Arbeitsschutz. Dabei erwecken die Anrufer den Eindruck, sie handelten im Auftrag oder mit Wissen der zuständigen Berufsgenossenschaft. Kaufdruck wird mit dem Hinweis auf die DGUV Vorschrift 2 erzeugt. Teilweise drohen die Anrufer auch

mit Kontrollbesuchen oder der Benachrichtigung der Polizei, sollte das Unternehmen nicht auf das Angebot eingehen.

Gehen Sie auf derartige Offerten nicht ein. Informationsmaterial wie Broschüren oder Plakate, Seminare und Schulungsangebote bietet die BG Verkehr ihren Mitgliedsunternehmen kostenlos oder zum Selbstkostenpreis an. Sie beauftragt auch weder eigene Mitarbeiter noch Dritte damit, Betriebe anzu-

rufen, um kostenpflichtiges Infomaterial oder Schulungen anzubieten.

Die BG Verkehr beauftragt zudem keine externen Firmen damit, Mitgliedsunternehmen aufzusuchen oder Kontrollen durchzuführen. Sie beschäftigt eigene Außendienstmitarbeiterinnen und -mitarbeiter, die sich immer durch einen Dienstaussweis ausweisen können.

Nehmen Sie im Zweifel Kontakt mit der BG Verkehr auf, um zu klären, ob ein Anruf oder ein Schreiben tatsächlich authentisch ist. Telefon- und E-Mail-Adressen finden Sie auf Seite 2 dieses SicherheitsProfi.

## Gesund Arbeiten in Innenräumen

### Neues Webportal hilft, gesundheitlichen Problemen auf den Grund zu gehen

Tränende Augen, verstopfte Nase, schmerzender Kopf: Diese und ähnliche Symptome sind keine Seltenheit an Arbeitsplätzen in Innenräumen. Häufig haben diese Probleme mehr als eine Ursache und sie zu bestimmen, ist schwierig: Um ihnen erfolgreich auf die Spur zu kommen und gezielt Abhilfe zu schaffen, müssen eine Vielzahl von Arbeitsplatzfaktoren umfassend und systematisch analysiert werden.

Das Institut für Arbeitsschutz (IFA) hat als Forschungs- und Prüfinstitut der gesetzlichen Unfallversicherung alle dafür erforderlichen Informationen im Internetportal „Innenraum“ zusammengeführt: Es beschreibt ein Konzept zur stufenweisen Ursachenermittlung, erläutert alle zu berücksichtigenden Be-



Innenraumarbeitsplätze: Neues Internetportal hilft bei gesunder Gestaltung.

lastungsfaktoren und enthält zahlreiche Links und Downloadangebote zu aktuellen Informationsschriften und Praxishilfen. Für Nachfragen werden Kontaktdaten fachkundiger IFA-Ansprechpartner genannt.

 [www.dguv.de](http://www.dguv.de), Webcode d115740

## TICKER

### Zusammenarbeit von Jung und Alt Bestnoten für kleine Unternehmen

Bei einer repräsentativen Telefonbefragung der Initiative Gesundheit und Arbeit (iga) unter 2.000 Beschäftigten berichteten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus kleinen Unternehmen weniger häufig von Ungleichbehandlungen und Diskriminierungen aufgrund des Alters als die in größeren Unternehmen. Sie weisen im Durchschnitt auch einen besseren Gesundheitszustand auf als Beschäftigte in mittelständischen und Großunternehmen. Die Autoren der Befragung filterten aus den Ergebnissen der Befragung Empfehlungen für die Zusammenarbeit von Jung und Alt: Es sei wichtig, Altersstufen gut zu mischen, offen mit Veränderungen der Leistungsfähigkeit im Alter umzugehen und das Arbeitsumfeld gesundheitsförderlich zu gestalten. Sie finden die Studie als iga-Report 21 unter [www.iga-info.de](http://www.iga-info.de),

### Unfallmeldungen im Extranet

#### Telefonnummern vertauscht

Im SicherheitsProfi Nr. 4 wurden leider die Telefon- und Ansprechpersonen in den Bezirksverwaltungen Wiesbaden und Wuppertal der BG -Verkehr vertauscht. Herr Küllmar und Frau Zimmermann beantworten Fragen zum Ausfüllen der Unfallanzeige in Wuppertal, Herr Leicht und Herr Erbea in Wiesbaden.

### Bundesverkehrsminister

#### Neues Sicherheitsprogramm

Ein neues „nationales Verkehrssicherheitsprogramm“ soll die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland weiter senken. Die Grundzüge des neuen Konzepts stellte Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) Ende Juni in Berlin vor. Es sieht unter anderem mehr Geschwindigkeitskontrollen und zusätzliche Überholspuren auf Bundesstraßen vor. Zu dem Maßnahmenbündel gehören außerdem neue Rastplätze für übermüdete Lkw-Fahrer, Rüttelstreifen zur Bekämpfung des Sekundenschlafs und zusätzliche Überholspuren zur Vermeidung von Frontalzusammenstößen. Auf eine Null-Promille-Grenze wird in dem Konzept ebenso verzichtet wie auf ein festes Tempolimit auf Autobahnen und eine Helmpflicht für Radfahrer.

## Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung

### Jeder zweite Autofahrer ignoriert gesetzliche Regelung

In Deutschland wird das Verbot, am Steuer ohne Freisprecheinrichtung zu telefonieren, auch mehr als zehn Jahre nach Einführung der gesetzlichen Regelung von vielen immer noch ignoriert: Fast jeder zweite Autofahrer (48 Prozent) benutzt das Mobiltelefon während der Fahrt. Viele davon „aus Neugier“ oder „weil es wichtig ist“. Das zeigt eine aktuelle und repräsentative Umfrage von TNS Infratest und E-Plus unter mehr als 800 Autofahrern.

Frauen greifen deutlich seltener zum Handy (41 Prozent) als Männer (55 Prozent) und besonders Verkehrsteilnehmer unter 40 Jahren können das Telefonieren nicht lassen. Dabei gibt es vom Gesetzgeber klare



© Andy Dean / Fotolia

Frauen greifen während der Fahrt seltener zum mobilen Telefon als Männer.

Vorgaben: Wer am Steuer sein Mobiltelefon benutzt und damit die Unfallgefahr erhöht, ist mit 40 Euro und einem Punkt in Flensburg dabei, wenn er erwischt wird. Erlaubt ist die Nutzung nur, wenn das Fahrzeug

steht und der Motor abgestellt ist. Im Vergleich zu Deutschland drohen in anderen europäischen Ländern weitaus höhere Bußgelder: in Italien zum Beispiel 155 Euro und in den Niederlanden 140 Euro.

## Kommunikationssysteme im Test: Zu viel Multimedia lenkt ab

### ACE testete Kommunikationssysteme im Auto

Nicht nur der Straßenverkehr fordert immer mehr Aufmerksamkeit – auch im Pkw nimmt die Zahl von Infotainment-Angeboten stetig zu und stellt immer neue Anforderungen an Fahrerinnen und Fahrer. Die modernen Systeme sollen eigentlich für mehr Sicherheit und Komfort sorgen, bewirken mitunter aber genau das Gegenteil. Das hat

der ACE Auto Club Europa jetzt in einem groß angelegten Test zusammen mit der Universität Salzburg bestätigt gefunden. Wer beispielsweise einen Gesprächspartner aus dem Telefonbuch seiner Mobilfunkanlage auswählt und anruft, benötigt dafür knapp 48 Sekunden; dabei wechselt der Blick 25-mal zwischen Fahrbahn und Display hin und her. Währenddessen wird bei Tempo 130 eine Strecke von 1.724 Metern

zurückgelegt. Insgesamt 25 Sekunden lang wendet sich der Blick von der Fahrbahn ab, was faktisch 900 Meter „Blindflug“ bedeutet – das ist mehr als die Hälfte der Gesamtstrecke!

Für den ACE sind die neuen Erkenntnisse alarmierend. Der Club fordert von den Herstellern Nachbesserungen. Sie seien aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend geboten.

## Fahrer-Assistenz-Systeme bekannter machen

### Verkehrsexperten tagten in Köln

Auf Einladung der Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen beschäftigten sich während einer zweitägigen Veranstaltung rund 100 Verkehrsexperten in Köln mit der Zukunft elektronischer Fahrer-Assistenz-Systeme. Die Fachleute wa-

ren sich einig, dass die Öffentlichkeit besser informiert werden müsse und rechtliche Maßnahmen nötig seien, um die Verbreitung dieser Systeme voranzutreiben. Im Bereich Güterkraftverkehr sollen finanzielle Anreize und Ausgleichs die Anschaffung von Fahrer-Assistenz-Systemen attraktiver machen. Ziel sei es, Systeme mit nachgewiesenem Sicher-

heitsnutzen bei Neuzulassungen grundsätzlich und, wenn möglich, auch als Nachrüstungen einzusetzen. Intensivere wissenschaftliche Arbeit wünschen sich die Experten auf dem Gebiet der geschwindigkeitsbezogenen Fahrer-Assistenz-Systeme, bei Langzeitversuchen und bei der Qualität der Testverfahren.



© MAN

## IFA-Grenzwerteliste erschienen

### Kostenloser Download verfügbar

Es gibt zahlreiche Informationsquellen zu Grenzwerten für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz: Neben staatlichen Vorschriften und Regeln existieren für bestimmte Einwirkungen aber arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse oder Hinweise in Normen oder in Veröffentlichungen ausländischer Stellen. Vor allem kleine und mittlere



Betriebe haben Schwierigkeiten, sich hier einen Überblick zu verschaffen. Dabei hilft seit vielen Jahren die Grenzwerteliste des Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA). Neben Gefahrstoffen behandelt sie biologische Einwirkungen am Arbeitsplatz sowie Lärm, Vibrationen, thermische Gefährdungen, Strahlung, Elektrizität und biomechanische Belastungen. Die Liste enthält alle aktuell geltenden Grenzwerte. Fehlen sie, findet der Anwender Empfehlungen und Erläuterungen zur Arbeitsplatzbeurteilung.

**+** Die Liste steht in gedruckter Form und kostenlos zum Herunterladen zur Verfügung: [www.dguv.de/ifa/de/pub/rep/reports2011/ifa0111](http://www.dguv.de/ifa/de/pub/rep/reports2011/ifa0111)

### Konturmarkierungen für Lkw-Neufahrzeuge Pflicht

Seit 10. Juli 2011 sind für alle neu zugelassenen Lkw ab 7,5 t und deren Anhänger Umrisssmarkierungen Pflicht. Wissenschaftliche Untersuchungen belegen, dass retroreflektierend markierte Fahrzeuge bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhält-

nissen für die Verkehrsteilnehmer ein erheblich geringeres Unfallrisiko aufweisen. Die BG Verkehr begrüßt die Einführung. Sie wirbt bereits seit 2004 gemeinsam mit dem BGL für das Aufbringen von Konturmarkierungen an Lkw.

## Der sicherheits-optimierte Transporter

### Neuaufgabe 2011 erschienen

Als Information für Unternehmer und Fahrer hat die BG Verkehr bereits vor einigen Jahren die Broschüre „Der sicherheits-optimierte Kastenwagen“ herausgegeben. Sie informiert über viele Aspekte zur Erhöhung der Arbeits- und Verkehrssicherheit im Bereich Transporterfahrzeuge. Die Broschüre wurde nun überarbeitet und steht als BG-Information (BGI 5140) mit dem Titel „Der sicherheits-optimierte Transporter“ in aktualisierter Fassung zur Verfügung. Sie enthält Informationen zu Fahrzeugtypen, Sonderausstattung, Innenausbau und weitere Ausrüstungsteilen. Zusätzlich wird über Angebote zur Sicherheitsoptimierung im Bereich Pkw und schwerer



Lkw berichtet, die in absehbarer Zeit auch im Transportersegment zur Verfügung stehen werden. Die Vor- und Nachteile werden diskutiert.

Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr können die Broschüre über den Faxabruf auf Seite 33 dieser Ausgabe oder per Internet

bestellen. Drei Exemplare sind kostenlos, jedes weitere kostet 3,50 Euro (Nichtmitglieder: 7 Euro).

**+** [www.bg-verkehr.de/Medienshop](http://www.bg-verkehr.de/Medienshop)



DR. JÖRG HEDTMANN

### PRÄVENTION AKTUELL

#### Helden

Wer Regeln einhält, ist ein Langweiler oder Angsthase. Stellen Sie sich nur einmal einen James-Bond-Film vor, in dem der Filmheld Gesetze und Verordnungen strikt beachtet. Ich gebe zu, das Geld für die Eintrittskarte würde ich mir auch sparen. Im echten Leben kommt der Schnelfahrer früher an, der Steuerhinterzieher hat mehr Geld und wer auf den Stuhl klettert, statt die Leiter zu holen, ist schneller mit der Arbeit fertig. Regeleinhalten erscheint vielen Menschen nicht alltagstypisch und das wird auch freimütig zugegeben. Ich würde mir eine etwas differenziertere Betrachtung wünschen. Regeln sollen uns nicht ausbremsen, sondern unser Zusammenleben organisieren. Ich glaube auch nicht, dass ich schon mal jemandem begegnet bin, der noch nie eine Regel übertreten hat. Aber unsere Einstellung dazu sollten wir kritisch überprüfen. Wer die Regelübertretung für sich selbst als normal, sportlich und entschuldbar betrachtet, verschafft sich Vorteile zu unserer aller Lasten. Der Schnelfahrer riskiert Leben und Gesundheit der übrigen Verkehrsteilnehmer, der Steuerhinterzieher greift der Gemeinschaft in die Kasse und der Stuhlkletterer schadet seinem Betrieb, wenn er abstürzt und sich die Knochen bricht. Nach dem Unfall kann man die Regelübertretung nämlich nicht mehr verniedlichen. Die eigentlichen Heldinnen und Helden sind diejenigen, die die Regeln einhalten und dabei ihre Ziele erreichen. Das geht, glauben Sie mir! Wer war noch gleich dieser James Bond?

*J. Hedtmann*  
Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

# Vorfahrt für Verantwortung

Jeder kennt das: Die Schlange im Supermarkt ist immer an der Nachbarkasse schneller und wenn man zu einem wichtigen Termin unterwegs ist, dann sind garantiert alle Ampeln rot und nur „Ignoranten“ auf der Straße ... Warum ist das so? Und kann man daran etwas ändern?

Das Verkehrssystem besteht aus einer Reihe von Komponenten: den Verkehrswegen, den Fahrzeugen, die sich darauf bewegen, den äußeren Bedingungen und nicht zuletzt aus uns, den Verkehrsteilnehmern. Zusammen bilden sie das System Straßenverkehr. Und das in ganz unterschiedlichen Ausprägungen. So sehen Straßen, die innerorts verlaufen, anders aus als Landstraßen. Diese können zwei- oder mehrspurig sein, breit und gerade oder schmal und kurvig. Je nach Wetterlage kommen noch weitere Unterschiede dazu: nass und glatt oder trocken und griffig, durch Öl oder Erde verschmutzt, durch Schlaglöcher uneben oder frisch asphaltiert.

## Daneben benehmen sich immer nur die anderen

Ganz unterschiedlich sind auch die Fahrzeuge: zwei oder mehr Räder, wenig oder viel PS, zur Beförderung von Personen oder Gütern, alt oder neu ... Und auch die Verkehrsteilnehmer sind so unterschiedlich wie die Zusammensetzung der Gesellschaft: Senioren zu Fuß oder im Auto, Kinder auf Laufrädern oder als Beifahrer im Auto, Jugendliche auf Fahrrädern oder Mofas, Freizeitfahrer im schnittigen Coupé oder Berufskraftfahrer, unterwegs mit Fahrgästen oder Gütern – sie alle sind Teil des Systems Straßenverkehr. Sie nehmen daran mit unterschiedlichen Zielen, Interessen und Hintergründen teil: Mit Vorfreude auf das Date, das sie gleich haben, unter Zeitdruck, weil sie einen Umweg einlegen mussten, müde nach einem langen Arbeitstag oder einer kurzen Nacht, in Gedanken beim kranken Kind oder ausgeruht und entspannt auf dem Weg in den Urlaub. Die Reihe, die die Verfassung der einzelnen Verkehrsteilnehmer beschreibt, ließe sich endlos fortsetzen.

Sicher ist, dass die einzelnen Zustände Einfluss auf das Verhalten des Einzelnen und auf das Funktionieren des Systems Straßenverkehr haben. Eine breite ebene Straße verleitet eher zu schnellem Fahren als eine schmale kurvige. Ein gut motorisiertes Fahrzeug wird anders genutzt als ein Kleinwagen. Wer entspannt unterwegs ist, fährt anders als ein gestresster Fahrer, der dringend zu einem Termin muss. Und dennoch kann nicht jeder das System so nutzen, wie es seine individuelle Situation erfordert, denn das System kann nur durch Verabredungen über die Nutzung funktionieren, die Verkehrsregeln.

## Entlastung durch Regeln

Gäbe es die Verkehrsregeln nicht, müssten wir uns zum Beispiel an jeder Kreuzung mit den anderen Verkehrsteilnehmern einigen, wer



Vorfahrt hat. Dies würde uns eine Menge Konzentration, Zeit und sicher auch Nerven kosten. Wer einmal im Feierabendverkehr in einer Stadt unterwegs war, in der auch nur einige der Ampeln ausgefallen sind, wird dem zustimmen. Knubbeleien in der Kreuzung, Hupkonzerte und endlose Staus sind dann normal – und gestresste Autofahrer. Ausraster und Beinaheunfälle sind dabei nicht selten.

Das Beispiel zeigt: Verkehrsregeln entlasten uns bei komplexen Verkehrssituationen. Sie sorgen für einen fairen Umgang miteinander, helfen auch schwächeren Verkehrsteilnehmern. Sie ermöglichen es dem Einzelnen, das Verhalten der

anderen Verkehrsteilnehmer einzuschätzen. Missverständnisse werden minimiert, das Verhalten wird berechen- und vorhersehbar. Ein Beispiel sind Verkehrsampeln: Jeder Verkehrsteilnehmer weiß, wie die jeweils anderen sich verhalten. Wer darf fahren, wer muss warten – dies gilt nicht nur für den querenden Verkehr, sondern auch für die Fahrzeuge, die vor uns herfahren. Die Verkehrsregeln helfen uns so, eine Situation bereits vorausschauend einzuschätzen und unser Verhalten darauf einzurichten.

Regeln und ihre Einhaltung bringen also Vorteile – und dennoch kann man damit nicht unbedingt punkten. Ja, es gilt in manchen Kreisen geradezu als uncool und spießig. „Hutträger“ halten sich an Regeln, aber doch nicht junge, erfolgreiche Sportwagenfahrer. Sie wissen doch, was sie sich zutrauen können und können selbst entscheiden, wie schnell sie etwa unterwegs sind. Oder Fahrradfahrerinnen, die entgegen der Regel gegen die Einbahnstraße unterwegs sind, die passen doch auf. Wer sich im Straßenverkehr bewusst falsch verhält, hat meist konkrete Gründe und oft auch einen Vorteil. Wer die rote Ampel ignoriert, erreicht noch den Bus, wer mit der Lichthupe auf der Autobahn unterwegs ist, hat schneller freie Bahn, und wer in der Feuerwehrgasse oder im Wendehammer parkt, spart sich lästiges Suchen – er versperrt aber auch dem Müllwagen seine Wendemöglichkeit und zwingt ihn zum gefährlichen Rückwärtsfahren.

Oder anders ausgedrückt: Jedes regelwidrige Verhalten hat auch noch eine andere Seite. Da jeder von uns am Straßenverkehr teilnimmt, ist er auch von Regelverstößen der anderen betroffen. Der Lkw-Fahrer wird zu Bremsmanövern gezwungen, wenn der Pkw-Fahrer sich ohne den notwendigen Sicherheitsabstand vor ihm einordnet, der Fußgänger wird durch Fahrradfahrer in der Fußgängerzone belästigt oder sogar gefährdet. Der Regelverstoß des einen wird so schnell zur Gefährdung des anderen.



Wer klug ist,  
benutzt den  
Gurt, denn er ist  
der wichtigste  
Schutz im Auto!

## Souverän, gelassen und großzügig

Wer drängelt und hupt, wer ohne den notwendigen Abstand oder Blinkzeichen den Fahrstreifen wechselt, ist vielleicht um wenige Sekunden schneller, ruft aber beim anderen negative Gefühle hervor: Angst, Unsicherheit, Aufregung, Wut – sie alle fördern einen Zustand, der zu Kurzschlusshandlungen verleitet. Auch dies sehen wir jeden Tag: Verkehrsteilnehmer, die geradezu ausrasten und jegliche Souveränität vermischen lassen. Das genaue Gegenteil zum souveränen, gelassenen Fahrer, der großzügig über die Fehler der anderen Verkehrsteilnehmer hinwegsieht, weil er darübersteht. Gerade Berufskraftfahrer sollten sich hier gefordert fühlen. Während ein Großteil der Verkehrsteilnehmer mit mehr oder weniger Routine oder auch Unsicherheit unterwegs sind, sind Berufskraftfahrer Verkehrsprofis. Sie sollten sich nicht nur an die Regeln halten, sondern darüber hinaus aufgrund ihrer Erfahrung auch bereit sein, die Perspektive des anderen zu übernehmen. Was hat der andere jetzt vor, worauf muss ich mich einstellen? Was kann ich tun, um eine Situation zu entschärfen?

Zum Beispiel der Radfahrer, der sich einer Kreuzung nähert und sich nach hinten umschaute. Was wird er vermutlich vorhaben? Ein geübter Fahrer deutet die Zeichen und rechnet damit, dass der Radfahrer nach links abbiegen will und stellt sich darauf ein. Oder der Lkw, der in der Stadt unterwegs, nach rechts blinkt, weil er in eine Toreinfahrt einbiegen will, die sehr eng ist. Auch hier weiß der geübte Kollege, dass man leichter in die enge Einfahrt kommt, wenn man vorher etwas nach links ausschert – wer dies weiß, richtet sich darauf ein und entschärft damit die Situation schon im Vorfeld. Auch hierzu gibt es unzählige Situationen, die sicher manchmal nerven, die man aber mit etwas Rücksichtnahme besser meistert, wie zum Beispiel Führerscheinneulinge im Kleinwagen beim Auffahren auf die Autobahn ... Das Fehlverhalten anderer erfolgt nicht immer bewusst oder gewollt. Manchmal schätzen die anderen Verkehrsteilnehmer eine Situation falsch ein, sind gedankenlos oder auch über-

fordert. Hier hilft nur gegenseitige Rücksichtnahme und Weitsicht beziehungsweise das Ausgleichen der Fehler. Jeder von uns macht solche Fehler, das ist menschlich. Wir sind dann auf die Hilfe der anderen angewiesen. Wichtig ist eine „Kultur der gegenseitigen Verantwortung“: Vorfahrt für Verantwortung.

## Schwerpunktaktion für mehr Sicherheit

Die Berufsgenossenschaften und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) beschäftigen sich in ihrer Schwerpunktaktion mit diesem Thema. Hintergrund sind 2,31 Millionen Verkehrsunfälle, die 2009 auf deutschen Straßen polizeilich erfasst wurden. Das bedeutet, alle 14 Sekunden ein Unfall. 4.152 Menschen verloren dabei ihr Leben, rund 400.000 wurden zum Teil schwer verletzt. Experten schätzen, dass circa 90 Prozent der Verkehrsunfälle durch menschliches Verhalten verursacht werden. Deshalb weisen die Initiatoren der Schwerpunktaktion darauf hin, dass nichts für die Sicherheit im Straßenverkehr so wichtig ist, wie unser eigenes Verhalten. Neben gegenseitiger Rücksichtnahme und vorausschauendem Handeln gibt die Schwerpunktaktion den Verkehrsteilnehmern drei Tipps für mehr Sicherheit mit auf die Straße:

- ▶ Null Promille am Steuer: Alkohol und Drogen, aber auch viele Medikamente beeinträchtigen das Reaktions- und Sehvermögen. Sicheres Fahren ist mit Alkohol oder Drogen im Blut unmöglich.
- ▶ Geschwindigkeit anpassen: Geschwindigkeitsbegrenzungen haben einen Sinn. Angepasste Geschwindigkeit hilft, sicher anzukommen.
- ▶ Immer angurten: Der Gurt ist der wichtigste Schutz im Auto. Auf ihn zu verzichten, ist lebensgefährlich. Auch der Schutz des Airbags funktioniert nur in Verbindung mit dem Gurt.

Die Schwerpunktaktion ist mit einem Gewinnspiel verbunden. Dieses finden Sie auf Seite 32 dieser Ausgabe. (rb)

➕ Weitere Informationen: Aktionsseite [www.regel-gerecht.de](http://www.regel-gerecht.de)

# Tauchen ist Teamarbeit



Die Berufstaucherei hat eine lange Tradition. Schon immer war die Arbeit unter Wasser eine Herausforderung für Mensch und Material. Ob Großbaustelle, Binnengewässer, Seekabel, Pipeline oder Offshore-Windpark: Berufstaucher sind gefragte Spezialisten.

**A**uf der Wilhelmshavener Schleuseninsel, nicht weit entfernt vom Deutschen Marinemuseum, hat sich ein maritimes Spezialunternehmen angesiedelt, das vielfältige Dienstleistungen rund um Schifffahrt, Hafen, Wasserbau und Umweltschutz anbietet. Der bereits vor mehr als 50 Jahren als Hafendienstleister gegründete Jade-Dienst hat mehr als 138 Angestellte, die neben Schleppern und Festmacherbooten auch die Lotsen im Jadebusen versetzen. Die Offshore-Windparks und der neue JadeWeserPort sind Herausforderungen, denen sich die Wilhelmshavener mit ihrem neuen Betriebsgelände, ihren unterschiedlichen Spezialfahrzeugen und vor allem mit ihren qualifizierten Mitarbeitern gestellt haben.

## Berufstaucher bei Jade-Dienst

Die heimlichen Stars des Wilhelmshavener Unternehmens sind die Berufstaucher. 15 fest angestellte und 19 freie Taucher sind zurzeit auf verschiedenen Baustellen inshore (küstennah) und offshore (auf See) im Einsatz. Detlef Heckes ist Tauchermeister beim Jade-Dienst. Der erfahrene See-Hase hat selbst mehr als 20 Jahre als Taucher gearbeitet und konnte Tauchergruppen erfolgreich in alle Welt führen: „Neben unseren Jobs hier an der deutschen Küste waren wir schon in Russland, der Irischen See, Singapur, Hong-

Kong sowie Nord- und Mittelamerika im Einsatz. Meine Kollegen arbeiten aber nicht nur auf See. Sie sind auch im Binnenland in Bayern oder Nordrhein-Westfalen gefragte Spezialisten. Der Boom der Offshore-Windparks hat eine enorme Nachfrage nach Berufstauchern verursacht. In der ganzen Welt werden Taucher gesucht.“

Bei einem Rundgang auf dem weitläufigen Betriebsgelände zeigt er mir die Werkstätten und die werkseigene Flaschenfüllanlage. „Zusammen mit unserem Partnerunternehmen RS-Diving haben wir in die Taucherei investiert, eine neue Dekompressionskammer für Offshore-Einsätze angeschafft. Nicht zuletzt um der ausländischen Konkurrenz besser gewachsen zu sein. Holländer, Briten und Skandinavier sind durch eine hoch entwickelte, über viele Jahre

gewachsene Offshore-Industrie sehr gut aufgestellt“, berichtet Heckes und ergänzt: „Wir haben aber auch auf Qualifikation und Bindung der Mitarbeiter gesetzt. Natürlich hat jeder unserer Männer seine Stärken und seinen spezifischen beruflichen Hintergrund. Aber unser Ziel ist, dass möglichst viele Taucher als echte Allrounder eingesetzt werden können.“ Sicherheit wird dabei im gesamten Unternehmen und insbesondere in der Taucherei großgeschrieben: „Die drei Standbeine der Sicherheit sind erstens eine gute Aus- und laufende Fort- ➤



Die Flagge signalisiert:  
Hier wird getaucht!



Taucher Waldemar Dudko  
beim Auftauchen.



Links: Lars Hoppmann hilft Mirco Schmidt beim Anlegen der Bleie. Mitte: Thorsten Gräf assistiert beim Tauchgang und führt die Atemluftleitung nach.



bildung, zweitens eine regelmäßig gewartete Ausrüstung auf dem neuesten Stand der Technik und drittens ein gut eingespieltes Team ausgesuchter Taucher“, unterstreicht Heckes die Grundsätze bei Jade-Dienst.

### Fortbildungsberuf Berufstaucher

Die meisten Berufstaucher in Deutschland und auch bei Jade-Dienst haben vor der Taucherei einen handwerklichen Beruf erlernt - man findet unter ihnen aber auch gelernte Köche und ehemalige Berufssoldaten. Jeder, der in Deutschland Berufstaucher werden möchte, muss neben den gesundheitlichen Voraussetzungen drei Jahre Berufserfahrung im Bau oder Handwerk nachweisen können. Dann geht es für den Jungtaucher zwei Jahre in einen von der IHK anerkannten Ausbildungsbetrieb. Mindestens 200 Tauchstunden muss ein Jungtaucher in dieser Zeit absolvieren. Danach folgt eine Prüfung durch die IHK. Bei Jade-Dienst spielt neben der Ausbildung von Nachwuchs auch die laufende Fortbildung eine große Rolle. So organisieren die Wilhelmshavener für ihre Taucher regelmäßig externe Kurse, zum Beispiel für das Unterwasserschweißen. Selbstverständlich haben alle im Offshore-Bereich tätigen Taucher die vorgeschriebenen Safetytrainings für die Helikopterflüge zu den Bausstellen auf hoher See absolviert. Da es in Deutschland noch keine entsprechenden Schulungsangebote gibt, wurden die Seminare an renommierten Trainingszentren im Ausland absolviert.

### Unterwegs mit JADE-TAUCHER I

Ich begleite an zwei Tagen zwei Tauchergruppen, die für das Kohlekraftwerk Wilhelmshaven arbeiten. Mit dem Boot JADE-TAUCHER I fahren wir aus dem direkt an der Jade gelegenen Nassau-Hafen zum Einsatz. Fast 14 Meter misst das mit vielen Spezialaggregaten ausgerüstete Taucherboot. Der Name Nassau-Hafen verweist auf die Marinegeschichte, die in Wilhelmshaven an jeder Ecke präsent ist: Hafen und Brücke sind nach dem Linienschiff SMS NASSAU der kaiserlichen Marine benannt, das diesen Teil des Hafens erstmals 1910 angelaufen hatte. Die Bundesmarine betreibt in Wilhelmshaven nach wie vor eine wichtige Basis, im Sommer bestimmen aber vor allem Helgolandfähren und Freizeitkapitäne das Bild.

An Bord der JADE-TAUCHER I sind die Taucher Lars Hoppmann, Thorsten Gräf und Jungtaucher Mirco Schmidt. Die drei Männer haben sehr unterschiedliche Hintergründe: Lars Hoppmann kommt von der niedersächsischen Küste, Thorsten Gräf ist ein waschechter Franke und Mirco Schmidt stammt aus Brandenburg. Gräf und Schmidt sind ehemalige Berufssoldaten. Allen gemeinsam ist die Begeisterung für die professionelle Taucherei.

Vor dem Ablegen werden rasch neue Pressluftflaschen geladen. Bei herrlichem Wetter geht es entlang der Wilhelmshavener Marinebasis vorbei an der Tankerbrücke der Nordwest-Ölleitung zur Baustelle am Kohlekraftwerk. Die Betonverankerungen der alten Kühlwasserleitungen sollen gehoben werden. Ein Ponton mit einem großen Baukran ist fest an der Stelle verankert. „Wir sind schon seit Tagen dabei, die total versandeten Verankerungen freizulegen, damit die Stahlrossen des Krans ordentlich daran befestigt werden können“, berichtet Thorsten Gräf. Einsatzleiter Hoppmann: „Wir können nur in einem kleinen Zeitfenster arbeiten, das zwischen auf- und ablaufender Tide liegt. Ansonsten wäre die Strömung zu stark.“ Jungtaucher Mirco Schmidt ist an der Reihe und legt den Taucheranzug an. Zuletzt helfen ihm die Kollegen beim Aufsetzen des schweren Taucherhelms. Eine bunte Kordel von Kabeln und Schläuchen verbindet den Taucher mit der JADE TAUCHER I und der Atemluft aus den Pressluftflaschen, denn über den Helm läuft die gesamte Versorgung mit Atemluft und die Kommunikation mit den Kollegen über Wasser. Für den Notfall wird aber immer eine Flasche auf dem Rücken mitgeführt. „Meistens arbeiten wir zusätzlich mit einer im Helm eingebauten Videokamera, das ermöglicht die Überwachung und Dokumentation des Tauchgangs“, erklärt mir Mirco Schmidt, bevor er über eine Leiter in der trüben Jade verschwindet. Vor jedem Tauchgang wird die blau-weiße Taucherflagge gut sichtbar gehisst. Diese Tauchstelle ist zwar nur etwa 14 Meter tief, aber die Sichtweite im Wasser liegt unter 20 Zentimetern. Alles muss mit den Händen ertastet werden. Über das Tauchertelefon hört man das tiefe Atmen von Mirco Schmidt. Einsatzleiter und Reservetaucher verfolgen hochkonzentriert das Geschehen und haben auch immer ein Auge auf die Uhr und die Anzeige an den Flaschen. „Schlechte Sichtverhältnisse und Schlamm gestalten die



**Oben:** Einsatz am Kohlekraftwerk Wilhelmshaven. **Links:** Füllstandanzeiger und Tauchertelefon. **Rechts:** Der JADE LIFT hebt ein Segment der neuen Kühlwasserleitung.



Arbeit sehr schwierig. An einigen Tagen konnte wegen zu hoher Wellen und Wind nicht gearbeitet werden“, sagt Thorsten Gräf. Die Anforderungen dieser Baustelle mit den eingesetzten Gerätschaften erlauben ein Abweichen von der eigentlich vorgeschriebenen Regelung, dass ins-hore immer vier Mann eine Tauchergruppe bilden. Die drei Männer haben hier alles im Griff. Die Uhr zeigt 45 Minuten an, als Mirco Schmidt den Kran an zwei Punkten mit der ausgedienten Verankerung verbunden hat. Mit einem kurzen Dekompressionsstopp auf halber Tauchtiefe kommt er nach fast genau einer Stunde zurück an Deck der JADE-TAUCHER I. Die Kollegen sind alle zur Hand. Schnell ist der Taucherhelm entriegelt und abgenommen. Man sieht dem Mann die Anstrengungen der Arbeit unter Wasser an. Gemeinsam schauen wir zu, wie der tonnenschwere Betonanker an Deck des Pontons gehoben wird. „Mission completed“, scherzt Mirco Schmidt (er hat inzwischen seine Prüfung bestanden und ist geprüfter Berufstaucher).

### Wasser für GDF Suez

Zwei weitere Tauchergruppen sind in Sichtweite an einem anderen Abschnitt der Baustelle beschäftigt. An Land entsteht im Auftrag der französischen GDF Suez eines der modernsten Kohlekraftwerke Europas, das ohne Kühlwasser aus der Jade keinen Strom erzeugen könnte. Schon seit Monaten ist eine Arbeitsgemeinschaft von Unternehmen unter der Mitwirkung von Jade-Dienst dabei, neue Zu- und Abwasserrohre zu montieren. Am kommenden Tag werde ich dort die Männer von JADE-TAUCHER II begleiten. Ein Schlauchboot holt mich am Anleger direkt am Kohlehafen des Kraftwerks ab. Waldemar Dudko, einer der vier Taucher, chauffiert mich die wenigen hundert Meter bis zur Baustelle. Das Taucherboot liegt fest an einem Arbeitssponton, das fast 15 Meter lange Motorkajütboot macht trotz seiner 62 Jahre einen schmucken Eindruck. Danny Schmidt leitet den Einsatz von JADE-TAUCHER II. Zusammen mit Signalmann Marcus Kloppmann, Taucher Waldemar Dudko und Jungtaucher Alexander Michel bildet er die Tauchergruppe. Der gebürtige Danziger Waldemar Dud-

ko geht als erster ins Wasser. Ein spezieller hydraulischer Apparat schiebt die gigantischen Kunststoffrohre ineinander. Die Taucher müssen unter Wasser den ordentlichen Verbund prüfen und mit der am Helm angebrachten Videokamera dokumentieren. Die Arbeiten begannen bei etwa neun Meter Wassertiefe unweit des Ufers, die neuen Rohre werden bis etwa 21 Meter Wassertiefe verlegt. Ein Kran operiert von einem festen Ponton aus. Auch der zu Jade-Dienst gehörende 100-Tonnen-Schwimmkran JADE LIFT ist im Einsatz. Dudko begibt sich unter Wasser an die Nahtstelle der beiden Röhrenelemente und filmt die gesamte Schnittstelle. „Alles in Ordnung und dokumentiert“, tönt es aus dem Tauchertelefon. Nach nur 35 Minuten

ist der Tauchgang beendet. „Besonders wenn an einer Baustelle mehrere Firmen im Einsatz sind, ist es wichtig, dass klar und ordentlich kommuniziert wird. Das geht über Funk, aber auch über Zurufe und Handzeichen“, unterstreicht Danny Schmidt, der im Ruderhaus den Überblick bewahrt. Die Berufstaucherei ist hier eine Kombination aus harter Arbeit während der Tauchgänge und wetter-, tide- und arbeitsbedingter Wartezeiten. Für das leibliche Wohl an Bord sorgt der Signalmann Marcus Kloppmann, der einige Jahre bei der Bundesmarine als Koch gefahren ist. Von seinen Kochkünsten hatten schon die Kollegen auf der JADE-TAUCHER I geschwärmt. Und so kann ich mich persönlich davon überzeugen, dass selbst das als Resteessen deklarierte Mittagmahl hervorragend schmeckt.

Zwei Tage mit den Tauchern vom Jade-Dienst haben mir interessante Einblicke in eine Arbeitswelt ermöglicht, die nichts mit den bunten Bildern und dem klaren Wasser der Freizeittaucherei zu tun haben. Ohne qualifizierte Taucher würden unsere modernen Häfen und viele Baustellen zwischen Füssen und Flensburg nicht funktionieren. Die Arbeit ist hart, aber abwechslungsreich. Den Mitarbeitern von Jade-Dienst wünschen wir sichere Tauchgänge und volle Auftragsbücher.

Text und Fotos: Kirk Williams

**„Oft beträgt die Sicht unter Wasser weniger als zwanzig Zentimeter.“**

 Informationen zur Berufstaucherei: <http://vdtb.com/>



Immer wieder kommt es zu tödlichen Unfällen,  
weil jemand beim Kuppeln im Gefahrenbereich steht.

# Mit dem Leben bezahlt

Jeder Berufskraftfahrer weiß es: Beim Kuppeln darf er niemals zwischen  
Zugfahrzeug und Anhänger stehen und er darf den Anhänger auf keinen Fall auflaufen lassen.  
Alles halb so wild? Ein Fallbeispiel.

**H**arald Brandt\* fährt seit zwei Jahren für seinen neuen Arbeitgeber. Im Januar hat er an der Weiterbildung für Berufskraftfahrer teilgenommen, im Oktober an der Sicherheitsunterweisung im Betrieb, im November seinen Geburtstag gefeiert und im Dezember schließt die Kreispolizei ihren Bericht mit dem Satz: „Die Polizei vor Ort wurde gebeten, die Todesnachricht bei den Angehörigen zu überbringen.“

30 Minuten vor seinem Tod ist Brandt mit seinem Lkw-Zug unterwegs, um Metallteile im Industriegebiet auszuliefern. Er verfährt sich heute oft – beim vierten Mal landet er auf dem Gehöft der Familie Kortmann\*. Die Hinweisschilder auf Sackgasse und Privatweg hatte er übersehen. Nun befindet er sich auf dem engen Hof und kann nicht wenden. Hofbesitzer Erwin Kortmann ist zufällig da und bietet an, mit seinem Traktor den Anhänger zurückzusetzen, sodass Brandt die Zugmaschine wieder Richtung Hofausfahrt fahren kann. Das Manöver gelingt und Kortmann weist Brandt beim Rückwärtsfahren bis kurz vor den Anhänger ein. Harald Brandt steigt aus, will ankuppeln und sieht, dass die Zugöse des Anhängers nicht direkt vor dem Maul der Anhängerkupplung des Lkw liegt. Ihm bleiben noch vier Minuten Lebenszeit, als er die Zuggabel in die Hand nimmt und die Bremse des Anhängers löst. Was dann geschah, kann man in den Akten der Kriminalpolizei nachlesen: „In diesem Moment rollte der mit Maschinenteilen beladene Anhänger auf der abschüssigen Hofeinfahrt Richtung Lkw. Brandt stand in gebückter Haltung zwi-

\* Namen von Redaktion geändert

schen Lkw und Anhänger und wurde zwischen den Kastenaufbauten ab Bauch aufwärts eingeklemmt. Irgendwie schaffte er es noch, die Bremse des Anhängers zu betätigen. Der zu diesem Zeitpunkt abseits stehende Zeuge Kortmann rannte direkt zum Führerhaus und ließ die Zugmaschine vorrollen, indem er kurz die Handbremse löste. Sofort lief er wieder zu Brandt, der gekrümmt über der Zuggabel hing. Unverzüglich fing er an, Wiederbelebungsmaßnahmen durchzuführen, aber bei der Mund-zu-Mund-Beatmung habe er bereits ein „komisches Röcheln“ wahrgenommen. Beim Eintreffen des Notarztes zeigte Harald Brandt keine Lebenszeichen mehr. Hinweise für strafbares Handeln dritter ergaben sich bei den Ermittlungen nicht. Die Leiche wird freigegeben.“

## Unterschätzte Gefahr

Harald Brandt hinterlässt eine Frau und zwei Kinder. Dieser Arbeitsunfall ist kein tragischer Unglücksfall, sondern das Resultat einer Kette von Nachlässigkeiten. Warum ein erfahrener Kollege sich so verhielt, warum an diesem Tag so vieles schiefging, wissen wir nicht. Uns bleibt nur der Appell an die Fahrer, wachsam zu sein und lebenswichtige Vorsichtsmaßnahmen immer (!!!) zu beachten. Die BG Verkehr rät allen Unternehmern, die Mitarbeiter regelmäßig für die Gefahren beim Kuppeln von Fahrzeugen zu sensibilisieren. Im Rahmen der Kampagne „Risiko Raus!“ entstanden Unterweisungskarten, die kurz und prägnant alle wichtigen Punkte darstellen und kostenlos bestellt werden können (siehe Faxabruf auf Seite 31).

(dp)

# Kuppeln von Gelenkdeichselanhängern

Das Kuppeln von Gelenkdeichselanhängern ist ein gefährlicher Vorgang: Immer wieder kommt es zu Unfällen mit schweren Verletzungen – oft mit tödlichem Ausgang. Lesen Sie hier, wie man es richtig macht:

## 1 Ankuppeln

1. Die Feststellbremse des Anhängers muss betätigt und Unterlegkeile müssen angelegt sein.  
**Achtung:** Die automatische Bremsung durch das Trennen der Bremsleitungen reicht nicht aus.

2. Vorderachsbremse lösen.  
**Achtung:** Beim Lösen der Vorderachsbremse kann die Zuggabel seitlich herumschlagen, wenn die Räder nicht auf ebenem, glattem Untergrund stehen.

3. Mit dem Zugfahrzeug bis auf etwa einen Meter an die Zugöse heranfahren, dann die Zugöse mit der Höheneinstelleinrichtung auf Kupplungshöhe einstellen.

4. Kupplung öffnen.

5. Durch Zurücksetzen des Zugfahrzeugs kuppeln – nie durch verbotenes Auflaufenlassen des Anhängers!

6. Zugfahrzeug durch Feststellbremse festsetzen und kontrollieren, ob die Kupplung geschlossen und gesichert ist.

7. Verbindungsleitungen anschließen:
  1. Bremsleitung (gelber Kupplungsknopf)
  2. Vorratsleitung (roter Kupplungsknopf)
  3. Weitere Anschlüsse

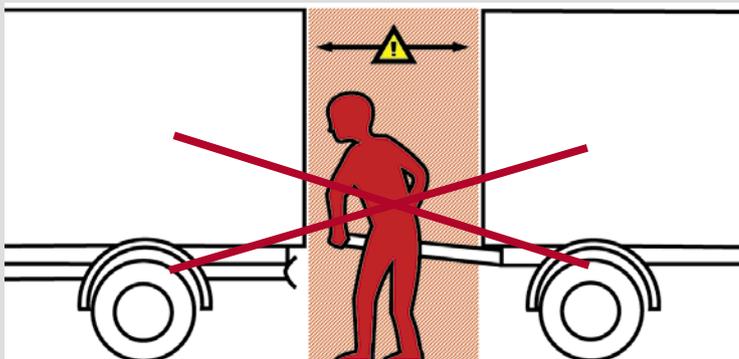
8. Unterlegkeile entfernen, Anhängerfeststellbremse lösen, Abfahrtkontrolle.

## 2 Abkuppeln

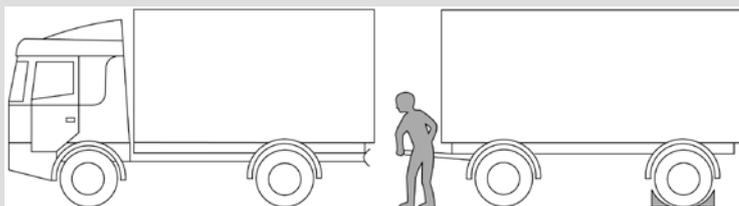
1. Das Abkuppeln geschieht in umgekehrter Reihenfolge, wobei der Zug möglichst gestreckt positioniert stehen sollte.  
**Achtung:** Zuerst Feststellbremsen von Zugfahrzeug UND Anhänger betätigen!

2. Unterlegkeile am Anhänger anlegen.

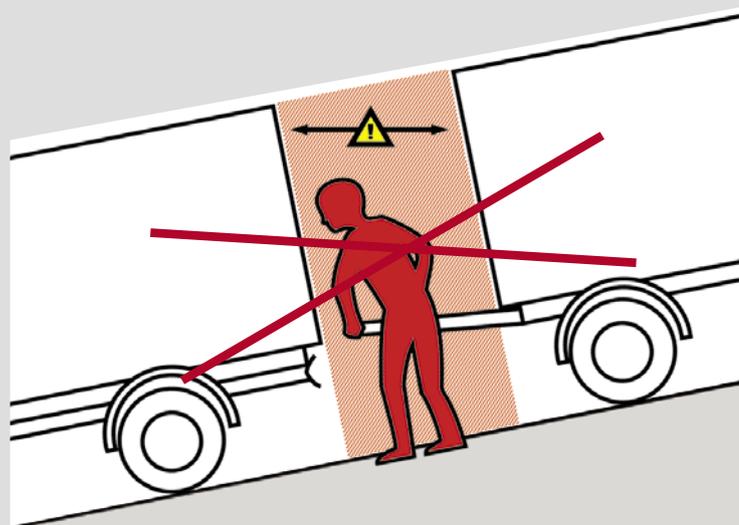
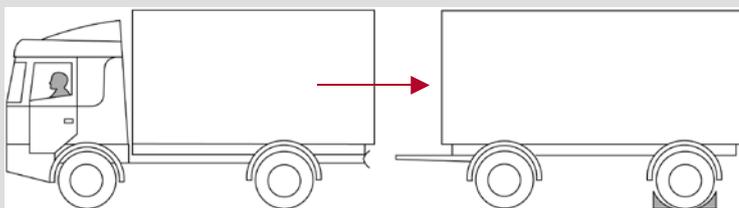
3. Verbindungsleitungen trennen:
  1. Vorratsleitung (roter Kupplungsknopf)
  2. Bremsleitung (gelber Kupplungsknopf)
  3. Weitere Anschlüsse



**Achtung:** Aus dem Gefahrenbereich zwischen Zugfahrzeug und Anhänger heraustreten!  
Niemaals beim Kuppelvorgang zwischen die Fahrzeuge treten!



**Achtung:** Vor Verlassen des Fahrzeuges die Feststellbremse betätigen!  
Der Anhänger muss gesichert sein! (Siehe 1.)



**Achtung:** Wegen der extremen Unfallgefahr ist es ohne Ausnahme verboten, den Anhänger zum Kuppeln auflaufen zu lassen.

# Miteinander!

In Deutschland sind mehrere Behörden für die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten verantwortlich. Die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie soll ihre Zusammenarbeit verbessern.

**SicherheitsProfi (SP):** Warum gibt es die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA)?

**Martin Küppers:** In Deutschland gibt es eine Vielzahl von leistungsstarken Trägern der gesetzlichen Unfallversicherung, die spezialisierte Beratungs- und Überwachungsaufgaben wahrnehmen, so wie unsere BG Verkehr. Daneben braucht jedes Bundesland ein Amt für Arbeitsschutz und der Bund hat mit dem BMAS ein Fachministerium und mit der BAUA eine Bundesanstalt, die zentrale Aufgaben wahrnehmen. Diese Einrichtungen haben in unserer führenden Industrienation wichtige und differenzierte Aufgaben. Aber aus der Vogelperspektive kann unser Duales System im Arbeitsschutz verwirrend wirken. Die Strukturen werden seit vielen Jahren diskutiert und ein Ergebnis dieser Diskussion ist der Wunsch nach besserer strategischer Abstimmung, der sich mit der GDA zum Beispiel im Arbeitsschutzgesetz niedergeschlagen hat. Unsere gesetzliche Unfallversicherung steht übrigens besonders im internationalen Vergleich gut da!

**SP:** Können Sie an einem Beispiel festmachen, was sich durch die GDA geändert hat oder ändern soll?

**Küppers:** Bisher hat unser Aufsichtsdienst die Schwerpunkte seiner Tätigkeit vorrangig an dem Handlungsbedarf orientiert, den wir selbst festgelegt haben – z. B. durch Auswertung des Unfallgeschehens, durch Fragestellungen, die wiederkehrend bei Betriebsberatungen aufgetreten sind, oder durch die Einführung neuer Technologien und Arbeitsverfahren. Zukünftig werden wir einen Teil unserer Personalkapazitäten einsetzen, um im Rahmen der GDA bestimmte Arbeitsprogramme umzusetzen. Die Auswahl dieser Arbeitsinhalte erfolgt dann nicht unmittelbar in der BG Verkehr, sondern bezieht sich auf alle Branchen. Ein solches Thema sind Muskel-Skelett-Erkrankungen. In unserer sehr aktuell ausgerichteten Präventionsarbeit spielen Themen wie Bewegungsarmut, langes Stehen oder richtiges Heben und Tragen immer auch eine Rolle. Im Alltag eines kleinen Unternehmens kann das aber auch leicht untergehen. Ab 2013 wird der Prävention von Muskel-Skelett-Erkrankungen sehr viel mehr Raum gegeben und wir werden viele Betriebe darauf ansprechen. Die starke Gewichtung mag irritieren. Auf lange Sicht kann es aber vorteilhaft sein, Themen aus einer übergeordneten Sichtweise konzentriert aufzugreifen.

**SP:** Die GDA sieht vor, dass Bund, Länder und Unfallversicherungsträger in Deutschland ein gemeinsames Konzept verfolgen. Besteht da nicht die Gefahr, dass die Akteure nur auf sehr allgemeine gemeinsame Nenner kommen, die wenig mit der branchenspezifischen Präventionsarbeit einer Berufsgenossenschaft zu tun haben?

**Küppers:** Ja, das ist eine der Gefahren, die bei der GDA entstehen



Martin Küppers aus dem Geschäftsbereich Prävention vertritt die BG Verkehr beim GDA- Arbeitsprogramm „Sicher fahren und transportieren“.

können. Wenn man ehrlich ist, birgt aber auch die Vereinzelung von Konzepten Gefahren. Wir werden uns dafür einsetzen, dass die Ziele, Handlungsfelder und Arbeitsprogramme der GDA branchenspezifisch umgesetzt werden können.

**SP:** Bitte beschreiben Sie, wie die Verantwortlichkeiten in der GDA verteilt sind und wie die Zusammenarbeit aussieht.

**Küppers:** Auch mit der GDA bleibt zunächst jeder UV-Träger und jedes Amt für Arbeitsschutz für die Erfüllung der eigenen Aufgaben verantwortlich. Das ist ja alles gesetzlich geregelt. Die Zusammenarbeit bezieht sich auf bestimmte Handlungsfelder, zum Beispiel Fahren und Transportieren, die unsere Vertreter in der Nationalen Arbeitsschutzkonferenz (NAK) auswählen. Die dort vereinbarten Ziele müssen evaluiert werden, es gibt also eine Erfolgskontrolle für die GDA und für unseren Beitrag als BG Verkehr.

**SP:** Kostet die GDA Geld und woher kommt es?

**Küppers:** Die Themen der GDA sind in unsere Präventionsarbeit und damit auch in unseren Präventionsetat integriert. So ist das bei allen beteiligten UV-Trägern und bei den Ämtern für Arbeitsschutz.

**SP:** Werden unsere Unternehmer von der GDA profitieren?

**Küppers:** Eigentlich richtet die GDA sich nicht an unsere Unternehmer, sondern an den Bund, die UV-Träger und an die Länder. Ein Vorteil für unsere Unternehmer kann also nur in der Qualität unserer Arbeit bestehen – oder in der besseren Abstimmung mit den staatlichen Ämtern. Zukünftig werden wir uns gegenseitig darüber informieren, welche Betriebe wir mit welchen Themen aufgesucht haben. Der Unternehmer profitiert davon, wenn wir gleiche Maßstäbe anlegen und gegenseitig gezielter darüber informieren.

**SP:** Zum Schluss bitte eine persönliche Einschätzung: Wird es die GDA in zehn Jahren noch geben?

**Küppers:** Ja, die GDA wird es ganz sicher noch geben. Aber wir werden sie besser mit Leben füllen.

## GEMEINSAME DEUTSCHE ARBEITSSCHUTZSTRATEGIE

Die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA) wurde im Jahr 2008 etabliert. Sie verfolgt das Ziel, die Zusammenarbeit zwischen den staatlichen Arbeitsschutzverwaltungen der Länder (Gewerbeaufsichtsämter, Ämter für Arbeitsschutz) und den Präventionsdiensten der Unfallversicherungsträger (Berufsgenossenschaften, Unfallkassen) weiter zu optimieren und gemeinsam mit Arbeitgebern und Beschäftigten, Verbänden und anderen interessierten Kreisen Schwerpunkte in der Präventionsarbeit zu setzen.

Dies soll dort erfolgen, wo hohes Potenzial für die Verbesserung des Arbeitsschutzes in Deutschland gesehen werden. Ein solches Handlungsfeld ist das sichere Fahren und Transportieren. Noch immer sind die Unfallzahlen beim Transport sehr hoch. Jeder dritte Unfall geschieht im Zusammenhang mit Fahr- oder Transporttätigkeiten. Bund, Länder und Unfallversicherungsträger haben sich zum Ziel gesetzt, die Häufigkeit und die Schwere von Arbeitsunfällen in den nächsten Jahren um 25 Prozent zu reduzieren.

# Modul 6 im Praxistest



Christian Reucher (li.) und Jörg Wiedemann füllen erst die Checkliste aus und sehen sich dann in der 4.500m<sup>2</sup> großen Umschlaghalle von Voigt-Logistik um.

**D**ie 22 Fragen in weniger als 60 Minuten? Kein Problem für Christian Reucher, den Umwelt- und Qualitätsbeauftragten der Voigt-Logistik in Neumünster. Sein BG-Betreuer Jörg Wiedemann kennt Betrieb und Fragenkatalog genau und erläutert die einzelnen Punkte. Die Checklisten (oder Module) sind ein praktisches Resultat der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie. Es gibt sie zu verschiedenen Sachgebieten – heute geht es um Andockstationen, Laderampen und Ladebrücken. „Diese komprimierte Liste mit den vielen Fotos ist eine gute Sache“, sagt Reucher, „denn die Thematik ist ziemlich trocken und weitläufig. Aber so kann man sich schnell informieren und sieht, worauf es ankommt.“ Und Wiedemann ergänzt: „Wird eine Frage mit Nein beantwortet, dann sehen wir das nicht als Verstoß gegen die Vorschriften, sondern nutzen diesen Punkt für eine mündliche Beratung nach dem Motto: Aha, hier habe ich etwas übersehen.“

### Kurz und gut

Wird eine Frage glatt mit Ja beantwortet, heißt das aber nicht immer, dass der Punkt damit schon abgehakt ist. Das Gespräch stockt zum Beispiel bei der Frage: „Ist sichergestellt, dass Fahrzeuge nicht von der Laderampe abgezogen werden, bevor die Ladearbeiten abgeschlossen sind?“ Als Möglichkeiten für mehr Sicherheit werden

**„Mit dem Leitfaden kann man sich schnell informieren und sieht, worauf es ankommt.“**

Wegfahrsicherungen, Signalanlagen und organisatorische Maßnahmen genannt. Christian Reucher überlegt eine Weile: „Doch, organisatorisch ist das schon geregelt, denn die Fahrer können erst starten, wenn sie ihre Papiere in der Dispo abgeholt haben“, antwortet er dann. Jörg Wiedemann ist nicht ganz zufrieden. „Eine technische Maßnahme wäre das Optimum“, meint er, „zum Beispiel eine elektronische Wegfahrsicherung.“ Reucher stimmt zu, schränkt aber ein, dass eine solche Investition bei 78 Toren zurzeit nicht realisierbar sei. Dennoch notiert er sich die Anregung. Am Ende des Gesprächs ist sein Schreibblatt ziemlich leer – das mittelständische Familienunternehmen mit rund 225 Mitarbeitern und 75 eigenen Fahrzeugen

ist in Sachen Sicherheit bereits gut aufgestellt.

Aus dem Besprechungsraum geht es in die große Umschlaghalle, danach noch ein Blick ins Hochregallager und zu den elektronischen Ladebrücken. Aufmerksam schaut sich Wiedemann um, gibt hier einen Hinweis („Dieser Gang könnte etwas besser aufgeräumt sein“) und dort einen Rat („Achten Sie darauf, dass sich die Fahrer auf dem Gabelstapler immer anschnallen“). Vor dem Abschied notiert er unter Maßnahmen „keine Beanstandung.“ (dp)

**+** Information und Download Checkliste:  
[www.gda-portal.de/de/Arbeitsprogramme/Arbeitsprogramme.html](http://www.gda-portal.de/de/Arbeitsprogramme/Arbeitsprogramme.html)



# Die Mischung macht's

212.000 Besucher, viele Motorbegeisterte und eine Weltpremiere:  
Der Truck-Grand-Prix bot etwas für jeden Geschmack.



Immer gut für aktuelle Trends: Auf dem Truck-Grand-Prix wurden Möglichkeiten zur Verbesserung des Fahrerumfeldes vorgestellt.

**M**it rund 24.000 Quadratmetern Fläche mausert sich der Truck-Grand-Prix zur größten Fachmesse des Güterverkehrs nach der IAA Nutzfahrzeuge. Die Bedeutung der Veranstaltung zeigte sich auch daran, dass die Veranstaltung für eine Weltpremiere genutzt wurde: Erstmals wurde der neue Actros der Öffentlichkeit präsentiert.

Auch andere Aussteller zeigten einem interessierten Publikum ihre Neuheiten oder präsentierten Produkte und Dienstleistungen rund um den Gütertransport. In Symposien und Veranstaltungen ging es aber nicht nur um technische Neuheiten. Auch die Fahrer und ihr Alltag kamen nicht zu kurz. Beim Truck-Symposium am Freitag ging es mit dem Thema „Lenken, rasten, ruhen – Was braucht die Praxis?“ unter anderem um die unzureichende Parkplatzsituation. Fahrerstammtische beschäftigten sich mit Nachwuchsmangel am Lenkrad und Alkohol am Steuer.

Die Themen auf dem Truck-Grand-Prix zeigen, dass gerade in Zeiten drohenden Nachwuchsmangels die Möglichkeiten zur Ver-

besserung des Fahrerumfeldes wichtiger werden. Mercedes stellte deshalb nicht nur seinen neuen Actros, sondern auch einen Technologieträger vor, in dem verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung der ergonomischen Situation und zur Förderung der Bewegung im Fahreralltag erprobt werden. Im TopFit-Truck konnten die Fahrer in der Praxis sehen, was für die Zukunft angedacht ist.

Auch die BG Verkehr hatte wieder auf eine Mischung aus persönlichem Erleben und Information gesetzt. Wie immer waren der Überschlagsimulator und der Gurtschlitten bei den Fahrern stark nachgefragt. Um das Angebot im Internet auszubauen, befragte die BG Verkehr ihrerseits auch die Fahrer. Ist das Informationsangebot der BG Verkehr im Internet bekannt? Was brauchen Fahrer, welche Infos rufen sie dort ab oder welche fehlen ihnen? Die Gespräche liefen in lockerer Atmosphäre ab, es wurde viel gelacht und entspannt diskutiert. Und an den Abenden lockte die Mühlenbachschleife mehr als 50.000 Fans mit einem Showprogramm und einem Feuerwerk der Extraklasse.

Renate Bantz

# Unfallort: Lager

Arbeiten rund um das Be- und Entladen und Ein- und Auslagern sind unfallträchtig. Um die Arbeit sicherer zu machen, bietet die BG Verkehr das Seminar „Arbeitsschutz bei der Lagerhaltung“ an.

**D**ort, wo ständig Menschen und Maschinen in Bewegung sind, hoher Termindruck herrscht und Mitarbeiter aus unterschiedlichen Firmen zusammentreffen, kann es schnell zu Unfällen kommen. Das zeigt sich auch in der Lagerhaltung mit der Rampe als Schnittstelle zwischen Lagerung und Transport. Drei Unfallschwerpunkte lassen sich im Lagerbereich



Arbeiten im Lagerbereich sind unfallträchtig. Maßnahmen zur Arbeitssicherheit sind deshalb besonders wichtig.

klar definieren (siehe Kasten unten). Die Berufsgenossenschaften unterstützen ihre Mitgliedsbetriebe seit Langem bei Arbeitssicherheitsfragen in den Bereichen Lagerhaltung, Be- und Entladen und Transport. Ein aktuelles Beispiel ist die bundesweite Präventionskampagne „Risiko raus!“. Auch im Rahmen der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA), über die wir in einem Kurzinterview auf Seite 16 berichten, wurde eine Schwerpunktaktion „Sicher fahren und transportieren“ gestartet, die in den Bereich Arbeitssicherheit in der Lagerhaltung hineinspielt.

Beide Aktionen befassen sich mit zentralen Präventionsthemen der BG Verkehr, so dass den Mitgliedsunternehmen viele Medien, Broschüren und Filme zur Verfügung gestellt werden können. Darüber hinaus bietet die BG Verkehr für Mitarbeiter aus Logistikunternehmen Seminare zum Arbeitsschutz an – auch speziell für den Arbeitsbereich Lagerhaltung.

## Aktuelles Seminar im September

Das nächste Seminar zum Arbeitsschutz in der Lagerhaltung findet vom 13. bis 15. September 2011 in Bad Hersfeld statt. Es richtet sich an Mitarbeiter, Sicherheitsbeauftragte und Führungskräfte aus Lagerbereichen. Neben den unten genannten Unfallschwerpunkten wird dort auch über Brand- und Explosionsschutz informiert. Nicht zu unterschätzen sind auch Gefährdungen im Lager, die durch falsch aufgebaute Regale und beschädigte Regalteile entstehen. Deshalb werden auf dem Seminar auch bauliche Einrichtungen und die Umsetzung der DIN EN 15635 „Ortsfeste Regalsysteme aus Stahl – Anwendung und Wartung von Lagereinrichtungen“ angesprochen.

Uwe Kalkreiber

**+** Interessenten melden sich bitte bei der Regionalabteilung Prävention in Dresden an. Ihre Ansprechpartnerin ist Steffi Lischner: Tel.: 0351 4236 529, Fax: 0351 4236 591, E-Mail: [praevention-dresden@bg-verkehr.de](mailto:praevention-dresden@bg-verkehr.de)

## SCHWERPUNKTE DES UNFALLGESCHEHENS IN DER LAGERHALTUNG

- 1. Anfahren:** Bei der Untersuchung schwerer Unfälle steht bei Arbeiten an und auf den Rampen und im Lager selbst das Angefahrenwerden durch Flurförderzeuge an erster Stelle. Zu den Ursachen zählen unzureichende Kommunikation zwischen den Beteiligten, Hektik, Stress, die Benutzung fremder Flurförderzeuge, aber auch verstellte oder zu enge Verkehrswege.
- 2. Stolpern, rutschen, stürzen:** Kaum weniger häufig sind Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle. Sie kommen in allen Bereichen vor. Die Ursachen: Stolperstellen am Boden, mit Ware oder Verpackungsmaterial verstellte Arbeitswege,

Sprünge von Rampen und Fahrzeugen, ungeeignete Standplätze auf den Fahrzeugen und anderes mehr.

- 3. Verletzungen durch herabfallende Güter:** An dritter Stelle stehen Unfälle, bei denen die Beschäftigten von umfallenden oder herabfallenden Gütern getroffen werden. Die Ursache ist auch hier oft die unzureichende Kommunikation zwischen den Beteiligten. Aber auch die Fehlbedienung von Flurförderzeugen, der unzulässige Aufenthalt von Personen im Gefahrenbereich der Flurförderzeuge, die Entnahme unsachgemäß eingelagerter Güter und unzureichende Sicherung der Ladeeinheiten führt zu Unfällen.

# Ein Jahr BG Verkehr in Zahlen

Eine hohe Zunahme der Unfallzahlen und sieben Unfalltote mehr als im vergangenen Jahr. Die ersten Zahlen der BG Verkehr liegen vor.

**A**m 1. Januar 2010 entstand die BG Verkehr aus dem Zusammenschluss der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft und der BG für Fahrzeughaltungen. Nach dem Jahresabschluss 2010 liegen nun erstmals Zahlen für die neue BG Verkehr vor. Um die statistischen Daten mit den Zahlen aus den Vorjahren vergleichen zu können, wurden die Zahlen zusammengeführt. Aus der Zusammenstellung der wichtigsten Daten für 2010 ergibt sich, dass das Unfallgeschehen im Jahr 2010 erheblich zugenommen hat.

## Konjunkturkrise überwunden

Der leichte Anstieg der Mitgliederzahlen und die leichte Zunahme der Vollarbeiterzahlen belegen, dass die anspringende Konjunktur auch das Verkehrsgewerbe erreicht hat. Vor allem das um 1,9 Prozent gestiegene Gesamtentgelt ist ausschlaggebend dafür, dass die BG Verkehr trotz steigender Unfallzahlen den Beitrag nicht erhöhen musste. 2010 brachte die Verkehrswirtschaft insgesamt 576 Mio. Euro für das Umlagesoll der BG Verkehr auf. Für Behandlung, Rehabilitation und finanzielle Entschädigungen an die Versicherten wurden rund 506 Mio. Euro ausgegeben, das ist gegenüber dem Vorjahr ein Zuwachs um 3,3 Prozent. Wie sich diese Ausgaben auf einzelne Leistungsarten verteilen, zeigt die Grafik auf Seite 21. Etwas mehr als die Hälfte der Leistungsausgaben entfallen auf Renten an Versicherte und Hinterbliebene und ähnliche Kosten.

## Unfallzahlen stark gestiegen

Die BG Verkehr hatte bereits Anfang des Jahres darauf hingewiesen, dass die vorläufigen Auswertungen eine starke Zunahme der Arbeitsunfälle vermuten lassen. Diese Prognose hat sich bestätigt. Die Zahl der meldepflichtigen Arbeits- und Wegeunfälle stieg gegenüber dem Vorjahr um 17,2 Prozent. Besonders stark wuchsen die Unfall-

zahlen in den Wintermonaten. Auf die schlechten Witterungsbedingungen ist auch die starke Zunahme der Wegeunfälle um fast 27 Prozent zurückzuführen. Bei der BG Verkehr endeten 131 Unfälle tödlich, das entspricht einer Zunahme um 5,6 Prozent. Die Zahl der tödlichen Unfälle im Bereich der ehemaligen BG für Fahrzeughaltungen ist insgesamt jedoch rückläufig. Die Zahlen von 1994 bis 2010 sind in einer Verlaufskurve auf der Folgeseite dargestellt.

Bei Unfällen mit schweren Verletzungen steht am Ende eines oft langwierigen Heilungsprozesses die Feststellung einer Rente. Ob sich die Zunahme der Unfälle im Jahr 2010 auf die Zahl der neu festgestellten Renten auswirken wird, kann deshalb erst nach Abschluss aller Feststellungsverfahren im vollen Umfang festgestellt werden. 2010 ist ein leichter Rückgang der Renten um 2,1 Prozent zu verzeichnen.

BG Verkehr in Zahlen			
	2009 BGF und See-BG	2010 BG Verkehr	Änderung in %
versicherte Unternehmen	197.704	198.204	+ 0,3
Vollarbeiter (ohne Unternehmer) <sup>1</sup>	1.285.300	1.291.703	+ 0,5
Arbeitsstunden Arbeitnehmer <sup>1</sup>	2.017.905.300	2.066.724.800	+ 2,4
Gesamtentgelt in Euro <sup>2</sup>	27.712.251.436	28.224.550.823	+ 1,9
meldepflichtige Unfälle <sup>3</sup>	57.570	67.496	+ 17,2
davon Arbeitsunfälle	52.441	60.995	+ 16,3
davon Wegeunfälle	5.129	6.501	+ 26,7
tödliche Unfälle	124	131	+ 5,6
Anzeigen auf Verdacht einer BK <sup>4</sup>	1.608	1.710	+ 6,3
anerkannte BKen <sup>4</sup> (ohne Renten)	209	184	- 12,0
neu festgestellte Unfallrenten	1.849	1.811	- 2,1
neu festgestellte BK-Renten <sup>4</sup>	72	67	- 6,9
Rentenbestand	44.300	44.208	- 0,2

<sup>1</sup> rechnerische Größe  
<sup>2</sup> umfasst Lohn und Versicherungssummen  
<sup>3</sup> Unfälle mit einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als 3 Tagen  
<sup>4</sup> BK: Berufskrankheiten

Das Transport- und Verkehrsgewerbe gehört zu den expandierenden Wirtschaftszweigen. Um festzustellen, wie sich die Unfallzahlen unabhängig von der Zahl der Versicherten über einen längeren Zeitraum entwickelten, lohnt sich ein Blick auf das Unfallrisiko. Dabei wird berechnet, wie viele Unfälle auf eine Million geleisteter Arbeitsstunden entfallen. 1994 lagen die addierten Zahlen für die See-Berufsgenossenschaft und die BG für Fahrzeughaltungen bei nahezu 41 Unfällen je eine Million Arbeitsstunden. Bis 2009 sank die Zahl kontinuierlich auf rund 24 Unfälle. 2010 stieg dieser Wert erstmals wieder an auf rund 27 Unfälle je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden. Die entsprechende Verlaufskurve zur Entwicklung des Unfallrisikos ist auf dieser Seite abgebildet.

### BG Verkehr im Vergleich

Mehr Unternehmen, mehr Beschäftigte, mehr Arbeitsstunden, aber auch mehr Arbeitsunfälle: Das ist auch das Ergebnis der gesetzlichen Unfallversicherung insgesamt. Die vom Dachverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen zusammengetragenen Ergebnisse spiegeln im Trend die Ergebnisse der BG Verkehr wider.

Demnach bot die gesetzliche Unfallversicherung 2010 rund 75,5 Millionen Menschen Versicherungsschutz. Das sind 0,7 Prozent mehr als im Vorjahr (BG Verkehr 1,3 Mio. Versicherte, + 0,5 Prozent). Parallel hat sich die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden erhöht. Sie stieg um 3,2 Prozent (BG Verkehr 2,4 Prozent). Die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ist 2010 um 7,7 Prozent gestiegen (BG Verkehr 16,3). 519 Arbeitsunfälle endeten tödlich, das sind 63 mehr als im Vorjahr (BG Verkehr 2010 insgesamt 117).

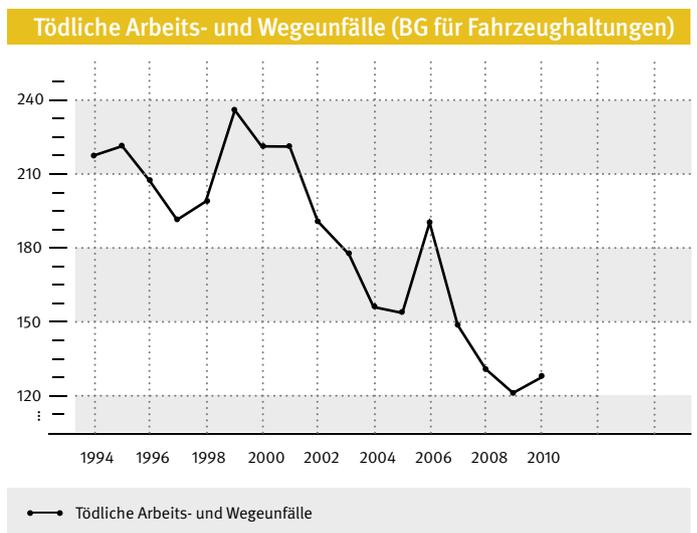
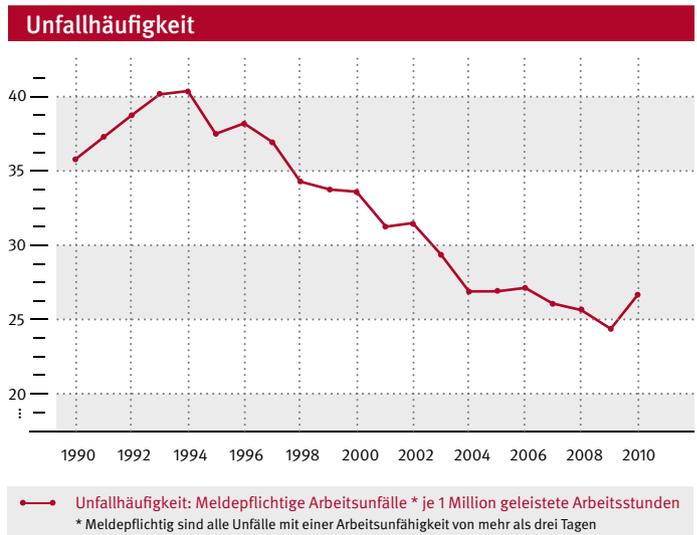
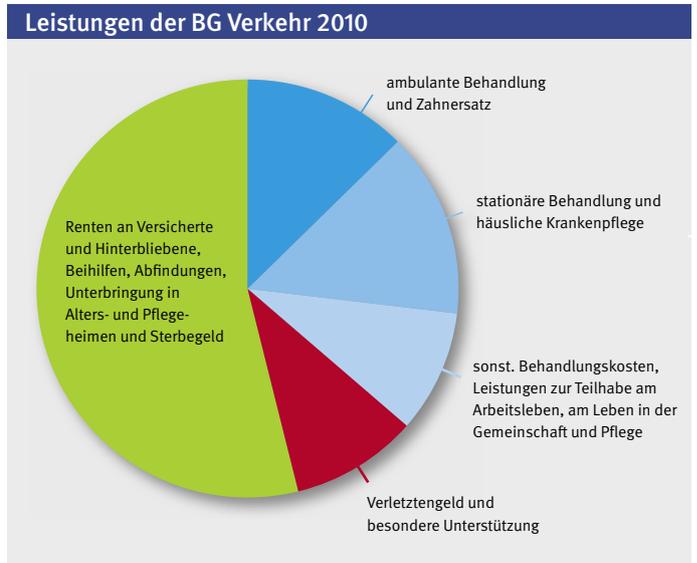
Ein Grund für den Anstieg der Unfallzahlen ist insgesamt der schnee- und eisglatte Winter zu Beginn und Ende des vergangenen Jahres. Stark davon betroffen war vor allem die Verkehrswirtschaft und damit auch die BG Verkehr. Dass die Ursache für die Zunahme der Unfallzahlen auf die Witterungsverhältnisse zurückzuführen ist, wird deutlich bei einem Blick auf die Zunahme der Wegeunfälle. Die Zahl stieg 2010 um 25,4 Prozent (BG Verkehr 26,7 Prozent). Tödlich endeten 367 Wegeunfälle, das sind fünf mehr als 2009 (BG Verkehr 2010: 14).

Die Zahl der bestätigten Berufskrankheiten ist in der gesetzlichen Unfallversicherung mit 22,1 Prozent signifikant gestiegen. Dahinter steckt eine Korrektur in der Erfassung von Hauterkrankungen. Diese Erkrankungen spielen bei der BG Verkehr jedoch nur eine untergeordnete Rolle.

Die gesetzliche Unfallversicherung hat 2010 3,676 Milliarden Euro für die Heilbehandlung und Rehabilitation ihrer Versicherten ausgegeben. Das sind 6,5 Prozent mehr als im Vorjahr (BG Verkehr 234 Mio., + 5,7 Prozent). Die Aufwendungen für finanzielle Entschädigungen stiegen um ein Prozent auf 5,628 Milliarden Euro (BG Verkehr 272 Mio., + 0,6 Prozent).

In der gewerblichen Wirtschaft mussten die Arbeitgeber 2010 9,8 Milliarden Euro für das Umlagesoll der Berufsgenossenschaften aufbringen. Das sind 352 Mio. Euro (3,7 Prozent) mehr als im Vorjahr. Hintergrund dieses Anstiegs sind die höheren Aufwendungen für Heilbehandlung und Rehabilitation. Als Konsequenz daraus hat sich für die Unternehmen der durchschnittliche Beitragssatz zu den Berufsgenossenschaften im Jahr 2010 von 1,31 auf 1,32 Prozent je 100 Euro beitragspflichtiges Entgelt erhöht.

(uk)





© MAN

Hybridfahrzeuge in deutschen Innenstädten: Bald ein alltägliches Bild?

# Achtung Hochvolt!

Elektromobilität gewinnt auch im Nutzfahrzeugbereich an Bedeutung. Wichtig für Betreiber und Werkstätten: Bei Hochvoltfahrzeugen sind besondere Vorsichtsmaßnahmen zu beachten.

**D**as Thema Elektromobilität hat die Nutzfahrzeugbranche längst erreicht. Besonders im Bereich der stadtnahen oder innerstädtischen Transportdienstleistungen haben die Hersteller mittlerweile ihre Produkte mit elektrifizierten Antrieben zur Serienreife entwickelt. Erste Praxistests mit elektrifizierten Bussen, Lkw, Kastenwagen bis hin zu Abfallsammelfahrzeugen liegen bereits vor. Der Weg zur Elektromobilität wird dabei mittelfristig über die Hybridtechnologie führen, die Fahrzeuge werden also neben dem Elektroantrieb immer auch über einen Verbrennungsmotor verfügen.

## Was sind Fahrzeuge mit Hochvoltssystemen?

Als Fahrzeuge mit Hochvoltssystem (HV-System) gelten solche, deren Antriebe oder Nebenaggregate mit Spannungssystemen oberhalb von 30 V AC (Wechselstrom) oder 60 V DC (Gleichstrom) betrieben werden. Dies trifft auf die meisten Hybrid- oder Elektrofahrzeuge zu. Die elektrischen Antriebssysteme und viele Nebenaggregate im Hochvoltssystem arbeiten in aller Regel mit Spannungen, die zwischen 200 V und 450 V liegen. Bei Nutzfahrzeugen können die Hochvoltssysteme bis zu 750 V erreichen. Prinzipiell besteht ein HV-System aus folgenden Hauptkomponenten:

- ▶ einem Energiespeicher aus Akkumulatoren (z. B. Lithium-Ionen-Batterien - Li-Ion, Nickel-Metall-Hydrid-Batterien - NiMH) oder Kondensatoren (sogenannte Super-Caps oder Ultra-Caps)
- ▶ einer Leistungselektronik
- ▶ einem Elektromotor, der zur Energierückgewinnung im Rekuperationsbetrieb als Generator arbeitet.

Benutzer sind im Normalbetrieb keiner elektrischen Gefährdung ausgesetzt. Etwas anders sieht dies für Betreiber und Werkstattmitarbeiter aus. Arbeiten an konventionellen 12-, 24- und 42-V-Systemen wurden bisher, mit Ausnahme von Wartungsarbeiten an Batterien, ohne besondere Schutzmaßnahmen durchgeführt. Das ist bei den Hochvoltssystemen nicht erlaubt. Grundsätzlich bergen die Spannungen der Hochvoltssysteme ein erhöhtes Risiko.

In letzter Zeit steigt die Zahl der Anfragen bei den Berufsgenossenschaften zum Thema Arbeitsschutz bei Elektrofahrzeugen. Vor allem Betreiber lassen sich über HV-Systeme beraten. Sie wollen wissen, was bei der Einführung von Hybridfahrzeugen zu beachten ist, mit welchen Gefährdungen Sie rechnen müssen, wer in Werkstätten an den Fahrzeugen welche Arbeiten ausführen darf und welche Grundqualifikationen bzw. Bescheinigungen notwendig sind.

**Gefährliche Kondensatorrestspannung nach Abschalten, keine Entladung über Dauerentladungswiderstand.**

**Vor Öffnen Anweisungen in der Dokumentation beachten**



Beispiel für die Kennzeichnung an Nutzfahrzeugen

## Gefahren: Elektrischer Schlag und Brandgefahr

Besonders zu beachten sind bei Hochvoltssystemen die elektrischen Gefährdungen wie elektrischer Schlag mit Körperdurchströmung und Verbrennungen infolge von Lichtbogenbildung durch Kurzschluss. Für Personen mit einer Elektrikerausbildung – wie zum Beispiel Industrieelektroniker oder Elektroinstallateure – ist die Anwendung der fünf Sicherheitsregeln selbstverständlich, um gefahrungsfrei arbeiten zu können: Das heißt, vor Beginn der Arbeiten 1. Freischalten, 2. gegen Wiedereinschalten sichern, 3. Spannungsfreiheit feststellen, 4. erden und kurzschließen und 5. benachbarte, unter Spannung stehende Teile abdecken oder abschränken.

Allerdings kann es je nach HV-System erforderlich sein, nur die ersten drei der fünf Regeln anzuwenden. So darf man ohne Kenntnis des jeweiligen HV-Systems einen Energiespeicher wie z. B. eine Hochvoltbatterie nicht einfach erden und kurzschließen, da sonst möglicherweise Brand- und Explosionsgefahr besteht. Darüber hinaus kann je nach Hersteller auch nach dem Ausschalten des HV-Systems eine Restspannung noch mehrere Minuten vorhanden sein. Darauf muss deutlich hingewiesen werden.

Solche und weitere Sicherheitsmaßnahmen sind für das Servicepersonal in Werkstätten noch lange nicht selbstverständlich. Die mitunter komplexen HV-Systeme der Nutzfahrzeuge sind auch für gestandene Elektriker Neuland. Darüber hinaus sind für Arbeiten an unter Spannung stehenden aktiven Anlagenteilen (A u S) besondere Bestimmungen zu beachten, da diese im Allgemeinen nicht zulässig sind.

Brand- und Explosionsgefahr und chemische Gefahren durch die Elektrolyte der Energiespeicher sind bei Hochvoltfahrzeugen zwar höher als bei konventionellen Fahrzeugen, jedoch nicht grundsätzlich neu. Dies liegt unter anderem an der höheren Energiedichte der Energiespeicher, den höheren elektrischen Kennwerten und den Chemikalien in den neu entwickelten Elektrolyten der Akkumulatoren.

Auch für Mitarbeiter im Bereich der Pannen- und Unfallhilfe sind einige Dinge zu beachten. Unter anderem ist es wichtig, sich mit den Kennzeichnungen und Warnhinweisen sowie den Sicherheitseinrichtungen von Hochvoltssystemen vertraut zu machen. Generell gilt: Hände weg von Hochvoltkomponenten und orangefarbenen HV-Leitungen. Wichtig zu wissen: Bei einem Unfall wird das HV-System in aller Regel mit der Auslösung des Airbags oder mit speziellen Crash-Sensoren ausgeschaltet. Dies gilt weitgehend für die meisten Pkw, jedoch nicht für alle Nutzfahrzeuge.

## Erster Schritt: Die Gefährdungsbeurteilung!

Für alle Arbeitsbereiche, in denen mit HV-Systemen gearbeitet wird, sollte am Anfang die Gefährdungsbeurteilung stehen. Dabei muss der Unternehmer alle Gefährdungen ermitteln und beurteilen, die sich mit den Arbeiten an Hochvoltfahrzeugen einschließlich deren Bedienung ergeben. Daraus sind dann geeignete Schutzmaßnahmen abzuleiten, um gefahrungsfreies Arbeiten sicherzustellen.

Bei der Gefährdungsbeurteilung sind insbesondere folgende Fragestellungen zu untersuchen:

- ▶ Welche organisatorischen Rahmenbedingungen sind zu schaffen?
- ▶ Muss die vorhandene Infrastruktur angepasst werden, und falls ja, wie?
- ▶ Welche Instandhaltungstiefe wird notwendig/ist vorgesehen?

## SCHRIFTEN ZUR ARBEITSSICHERHEIT

Bei allen Fragen, die sich im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung stellen, sollte sich der Unternehmer unbedingt von einer Fachkraft für Arbeitssicherheit und dem Hersteller beraten lassen. Eine Handlungshilfe dazu ist in Vorbereitung, sie wird voraussichtlich 2012 veröffentlicht.

Qualifizierung: Ein zentraler Punkt ist auch die Qualifizierung des Servicepersonals. Die BG-Information BGI/GUV-I 8686 „Qualifizierung für Arbeiten an Fahrzeugen mit Hochvoltssystemen“ bietet dem Unternehmer Unterstützung bei der Ermittlung des notwendigen Qualifizierungsbedarfes. Hierbei werden die unterschiedlichen bereits vorhandenen Qualifikationen und Kenntnisse auf dem Gebiet der Elektrotechnik der zu schulenden Mitarbeiter berücksichtigt. Ziel der Qualifikationsmaßnahmen ist es, „Fachkundige für Hochvoltssysteme und deren Komponenten im Bereich von Fahrzeugen“ auszubilden.

Für Arbeiten an Nutzfahrzeugen in Service-Werkstätten ist eine Ergänzung der BGI/GUV-I 8686 in Vorbereitung. Sie wird den notwendigen Qualifizierungsumfang präzisieren. Mit der Veröffentlichung der überarbeiteten BGI 8686 ist Ende 2011 zu rechnen. Die Ausbildungsträger orientieren sich auch im Bereich der Nutzfahrzeuge bereits jetzt an den Inhalten dieser Information.



## Pannen- und Unfallhilfe

Der Flyer der BG Verkehr „Pannen- und Unfallhilfe an Fahrzeugen mit Hochvolt-Systemen“ fasst wichtige Verhaltensregeln für die Pannenhilfe, das Abschleppen und bei Arbeiten nach einem Unfall und bei der Bergung zusammen. Bitte bestellen Sie den Flyer im Internet über den Medienshop oder per Faxabruf auf Seite 31 dieses SicherheitsProfi.

- ▶ Welche Qualifizierung ist für diese Arbeiten notwendig?  
Zum Beispiel für
  - » konventionelle Arbeiten an HV-Fahrzeugen (zum Beispiel Radwechsel, Karosseriearbeiten)
  - » elektrotechnische Arbeiten an den Hochvoltssystemen
  - » Arbeiten unter Spannung.
- ▶ Was ist im Umgang mit Energiespeichern zu beachten?
- ▶ Wie sind diese Arbeiten zu organisieren und zu koordinieren?
- ▶ Was ist bei der Pannen und Unfallhilfe zu beachten?
- ▶ Was ist bei der Verschrottung solcher Fahrzeuge zu beachten?

Die Fragen im Zusammenhang mit der Gefährdungsbeurteilung machen bereits deutlich, dass die Ausbildung und Unterweisung der Mitarbeiter nicht vernachlässigt werden darf. Auf die kommenden Anforderungen an den Arbeitsschutz durch die Elektromobilität sollten sich Unternehmer und ihre Mitarbeiter rechtzeitig vorbereiten.

Thomas Seifert



Seit Ende Juni im Dienst:  
Die Lemwerder II

## Neue Fähre auf der Weser

Seit Ende Juni verkehrt eine neue Doppelendfähre zwischen Bremen-Vegesack und Lemwerder

Es war ein besonderer Tag für die Fähren Bremen-Stedingen GmbH, als am 24. Juni 2011 die Taufe des neuen Schiffes „Lehmerwerder II“ vollzogen wurde. Immerhin war es bereits 16 Jahre her, dass ein Neubau in die Flotte aufgenommen werden konnte. Das neue Fährschiff löst nun die Fähre „Lemwerder“ ab, die nach 44 Betriebsjahren als Ersatzfähre dienen soll.

Mit einer Gesamtlänge von 56 m, einer maximalen Breite von 15 m sowie einem Tiefgang von 1,60 m ist die „Lehmerwerder II“ für eine Tragfähigkeit von 200 t ausgelegt, die es ermöglicht, 30 Pkw oder 6 Lkw sowie 249 Personen an Bord zu nehmen. Die Fähre wird von vier Dieselmotoren des Typs Scania DI 12-70 mit jeweils 257 kW in Verbindung mit vier Ruderpropellern vom Typ SRP 150 angetrieben. Dies ermöglicht ihr eine gute Manövrierfähigkeit und sie erreicht eine Geschwindigkeit von etwa 15 km/h.

Mit der als Doppelendfähre bei der SET Schiffbau- und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde mbH zur Fahrt in der Zone 2-Binnen nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung gebauten neuen Fähre findet ein Generationswechsel in der Schiffstechnik statt, was sowohl am Arbeitsplatz des Schiffsführers als auch in der modernen Maschinenüberwachung seinen Ausdruck findet.

Neben der Einhaltung der grundsätzlich notwendigen Anforderungen aus den Verkehrs- und Schiffssicherheitsvorschriften haben wir uns für den Fahrensmann in Sachen Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord umgeschaut:

- ▶ Auffallend an Bord sind die hellen und gut begehbaren Räume, das gilt sowohl für den Aufenthaltsraum mit Pantry als auch für den eher wenig begangenen Tank- und Werkstattbereich sowie die Bedien- und Wartungsstellen in den Maschinenräumen.
  - ▶ Es wird sehr viel Wert auf eine ausreichende Klimatisierung der Räume gelegt, was in einigen Bereichen nur durch den Einbau von Klimaanlage sichergestellt werden kann.
  - ▶ Die Verständigung vom Maschinenraum zum Steuerhaus erfolgt mithilfe einer Kapselgehörschutz-Sprechkombination, die sich bereits auf anderen Fähren des Unternehmens bewährt hat.
  - ▶ Der Werkstattbereich ist räumlich getrennt vom geräuschten Maschinenraum.
  - ▶ Zur Verringerung von Ölverschmutzungen auf den Flurplatten und um die Bilge besser sauber halten zu können, befinden sich an Öl führenden Bauteilen eine Vielzahl von Leckwannen.
  - ▶ Um Maschinenteile möglichst gefahrlos zu reinigen, ist ein Teilereinigungsgerät an Bord, wodurch der direkte Kontakt beim Umgang mit dem Reinigungsmittel minimiert wird.
- Solche Präventivmaßnahmen sollten Beispiel sein für andere Neubauten oder auch Umbauten von Fähren.

Vom Fahrensmann wünschen wir der „Lehmerwerder II“ allzeit unfallfreie Fahrt.

Holger Bessel

# Hinweise und Möglichkeiten zur Schallreduzierung in der Wohnung

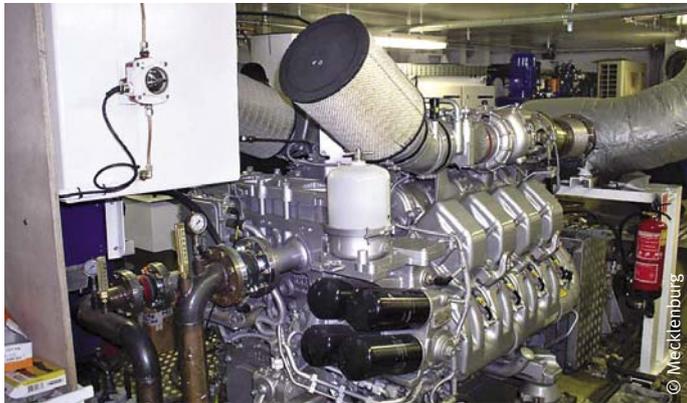
## Die BG Verkehr berät

Wird ein Fahrzeug im Continue-Betrieb eingesetzt, so darf in den Schlafräumen ein Schallpegel von 60 dB(A) und in den Wohnräumen ein Schallpegel von 70 dB(A) nicht überschritten werden. Dies trifft bei Attestverlängerung ab 2015 auch für Schiffe zu, die diese Schallpegel bislang nicht einhalten müssen, weil sie vor April 1976 gebaut wurden.

Gerade auf Binnenschiffen, wo die Besatzungsmitglieder den ganzen Tag dem Lärm ausgesetzt sind, ist eine Reduzierung des Schallpegels für die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz von besonderer Bedeutung.

Das Antriebssystem eines Schiffes, und hier insbesondere der Propeller oder Bugstrahlantrieb, stellt eine der Hauptschallquellen dar. Geräuscharme Propeller und steifere Schiffsstrukturen können deshalb zur Lärminderung beitragen. Auch die richtige Anordnung der Auflagepunkte der Hauptgeräuscherzeuger an Kreuzungspunkten schiffbaulicher Strukturen sowie die elastische Lagerung der Abgasleitungen, ggf. auf zusätzlichen Schlingen und Steifen, sind zu nennen. Halterungen für Versorgungssysteme sollten ausschließlich an ausgesteiften Punkten (Rahmenspant, HP, Schlingen) angebracht und elastisch gelagerte Verkleidungssysteme an schiffbauliche Konstruktionen angelegt werden. Auf keinen Fall darf die Anbindung von schwingenden Geräten im „weichen Blech“ erfolgen.

Durch das Einblasen von Luft über Düsen können Querstrahlruderanlagen um 3 dB leiser werden. Eine andere Methode ist die Rohr-in-Rohr-Bauweise bei diesen Anlagen. Hierdurch lässt sich der Schall sogar um bis zu 10 dB reduzieren.



Verbrennungsmotoren schwingelastisch aufstellen.

### Dämpfung und Entdröhnung

Schallschutz auf dem Ausbreitungsweg lässt sich durch eine Erhöhung der Dämpfung (Entdröhnung) erreichen. Ein wirksames Mittel hierfür ist das Belegen der Struktur mit Materialien mit einem „hohen Verlustfaktor“. Dies können zum Beispiel handelsübliche Bodenbeläge sein, die auch für den Beulenausgleich eingesetzt werden (Bitumenestrich, Ausgleichsmassen etc.). Möglich ist auch, dass die Decks oder Schottwände mit Stahlblechen beklebt werden.

In Lüftungskanälen, Abgasleitungen usw. wird mit dem Abgas auch der Luftschall der angeschlossenen Maschinen weitergeleitet. Schalldämpfer sollen hier, ohne beispielsweise die Abgasabfüh-

rung zu behindern, die entsprechende Luftschall-Leistung reduzieren. Müssen die Abgasleitungen in separaten Schächten zwischen Wohn- oder Schlafräumen hindurchgeführt werden, ist die Isolierung auch schachtseitig meistens nicht zu umgehen. Zuluft- und Abluftöffnungen müssen so angeordnet werden, dass sich austretender Schall zum Beispiel nicht am Schanzkleid reflektieren kann und zur Wohnungswand zurückgeworfen wird. Besser verlegt man diese Schächte an „unempfindlichere Orte“ wie z. B. Bad oder Maschinenraumzugang – auf keinen Fall zwischen die Schlafräume.



Ausreichende Isolierung reduziert den Lärm in den Wohn- und Schlafräumen.

Wichtig ist auch Schallschutz am Immissionsort. Für den Innenausbau bzw. Kabinenausbau auf Schiffen werden diverse Wand- und Deckensysteme angeboten. Dabei handelt es sich in der Regel um Metallpaneele, aber auch um Paneele auf Zementbasis. Entscheidend für die Dämmung sind dabei das Gewicht der Paneele, der Abstand zwischen den Paneele, also die Gesamtdicke der Trennwand, und die mögliche Füllung des Wandhohlraumes mit z. B. Mineralwolle.

Notwendig ist auch die Reduzierung von Luftschallübertragung von Raum zu Raum. Übertragungswege für den Luftschall sind Trennwände, Deckenhohlräume, der Boden, aber auch der Bereich der Außenhaut, Gänge/Flure, Fensterkästen und Türen. Manchmal reichen auch schon gegenüberliegende Steckdosen. Vermieden bzw. reduziert werden kann die Luftschallübertragung durch entsprechende Isolierung der Fensterkästen und die elastische Anbindung an die Außenhaut der Wohnungswand. Ebenfalls sind besonders schallhemmende Fenster (Doppelverglasung/Dreifachverglasung mit unterschiedlichen dicken Scheiben, Gelfüllung) nötig.

Verbesserungen erreicht man auch durch die Reduzierung der Trittschallübertragung von Raum zu Raum. Durch elastische und schwimmende Böden und abgehängte Decken ist dies in Verbindung mit weichen Bodenbelägen zu erreichen.

Die BG Verkehr berät ihre Mitglieder auf Anfrage auch zu erforderlichen Maßnahmen nach der Lärm- und Vibrations-Arbeitschutzverordnung und führt in diesem Zusammenhang auch Schallpegelmessungen in den Maschinen- und Wohnräumen durch. Hierbei kann dann auch festgestellt werden, ob die Schlaf- und Wohnräume an Bord den neuen Bestimmungen schon genügen. In diesem Fall kann das Messprotokoll bei der entsprechenden Nachuntersuchung der SUK vorgelegt werden und man behält die Zulassung für die B-Fahrt bzw. für die 24-stündige Fahrt.

Heinz H. Mecklenburg



Typische Alleinarbeitsplätze an Bord: Arbeit in engen Räumen, Malerarbeiten, Arbeiten in großer Höhe, Dienst auf der Brücke oder Kontrollgänge im Maschinenraum.

# In doppelter Gefahr

Manche Unfallberichte lesen sich wie die Inhaltsangabe eines Krimis: Da wird jemand in der Kühlkammer eingeschlossen, liegt bewusstlos im Laderaum oder verschwindet auf hoher See. In aller Regel handelt es sich aber nicht um einen Fall für die Mordkommission, sondern um einen Verstoß gegen die Regeln der Prävention. Denn Alleinarbeit ist immer an Bord besonders gefährlich!

**K**ritische Situationen entstehen, wenn jemand nach einem Unfall schnell Hilfe braucht, aber von niemandem gefunden wird. Durch den Zeitverlust kann eine eigentlich harmlose Verletzung zu einem lebensbedrohlichen Problem werden. Der Arbeitgeber muss im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung einschätzen, wie hoch das Risiko bei den unterschiedlichen Arbeitseinsätzen ist. Besteht nur ein geringes Gefährdungspotenzial, wäre zum Beispiel durch ein verbindliches An- und Abmeldeverfahren ausreichend vorgesorgt. Dabei muss unbedingt darauf geachtet werden, genaue und unmissverständliche Absprachen zu treffen. Außerdem sollte die Funktionsfähigkeit der Kommunikationseinrichtungen laufend überprüft werden! Besatzungsmitglieder arbeiten häufig außerhalb der Sicht- und Rufweite der Kollegen. Das bringt die Routine an Bord mit sich. Typische Alleinarbeiten an Bord sind

- ▶ Inspektions- und Kontrollgänge der Maschinenwache
- ▶ Sicherheitsrundgänge
- ▶ Wachdienste
- ▶ Besetzung der Brücke
- ▶ Betreten von Lagerräumen und Kühlräumen
- ▶ Reinigungs- und Instandhaltungsarbeiten
- ▶ Arbeiten in der Elektrowerkstatt
- ▶ Arbeiten in der Kombüse

Es gibt eine Reihe von Arbeiten auf Seeschiffen, die nur dann in Alleinarbeit ausgeführt werden dürfen, wenn vorher besondere technische oder organisatorische Schutzmaßnahmen getroffen wurden. Diese Schutzmaßnahmen müssen zwei wichtige Funktionen

erfüllen: Erstens sollen sie die sichere Durchführung der Arbeiten ermöglichen und zweitens sollen sie gewährleisten, dass bei Störungen oder Unfällen umgehend Helfer verständigt werden, die die Rettungskette in Gang setzen.

## Gefährliche Tätigkeiten

Hier eine Übersicht über die Tätigkeiten auf Seeschiffen, die als gefährlich eingestuft werden:

- ▶ Arbeiten an elektrischen Systemen, die unter Spannung stehen
- ▶ Arbeiten in Behältern und engen Räumen
- ▶ Heißarbeiten
- ▶ Arbeiten, bei denen die Gefahr besteht, von drehenden Teilen und Werkzeugen erfasst zu werden
- ▶ Arbeiten an technischen Systemen
- ▶ Arbeiten in der Höhe
- ▶ Arbeiten mit Gefahrstoffen
- ▶ Arbeiten mit Hochdruck- oder Sandstrahlgeräten

## WEITERE INFORMATIONEN

Berufsgenossenschaftliche Regel BGR A1 „Grundsätze der Prävention“  
Unfallverhütungsvorschrift BGV A1

Referat Seeschiffahrt und Fischerei

[www.bg-verkehr.de/arbeits-sicherheit-und-gesundheitsschutz/brancheninfos/seeschiffahrt](http://www.bg-verkehr.de/arbeits-sicherheit-und-gesundheitsschutz/brancheninfos/seeschiffahrt)

E-Mail: [seeschiffahrt@bg-verkehr.de](mailto:seeschiffahrt@bg-verkehr.de), Telefon 040 3980-1082

# Hafenstaatkontrolle

Deutlich weniger Festhaltungen als im Vorjahr

**G**ute Nachricht für mehr Sicherheit auf See: Die Anzahl der Schiffe, die wegen schwerer Verstöße gegen Umwelt- und Sicherheitsvorschriften in deutschen Häfen mit einem Auslaufverbot belegt werden mussten, ist im Jahr 2010 deutlich gesunken: Von 49 Schiffen im Jahr 2009 fiel die Zahl im Jahr 2010 auf 36 Schiffe. Das entspricht in Bezug auf die gesamten Kontrollen (1.466) einer Quote von 2,3 Prozent.

Im Gesamtbereich des Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU) wurden 791 Schiffe festgehalten, im Jahr davor waren es 1.059. Die Festhalterate liegt damit bei 3,2 Prozent und hat sich gegenüber der Festhalterate von 2009 deutlich verringert. Damit wurde der langjährige Trend bestätigt, dass die Kontrollen Wirkung zeigen und die Zahl der unternormigen Schiffe im Geltungsbereich des Paris MOU zurückgeht.

## Deutsche Schiffe auf Platz 2 der Weißen Liste

Die schwarze, graue und weiße Liste (BGW-Liste) des Paris MOU dokumentiert, wie häufig die Schiffe eines Flaggenstaates festgehalten werden. Um den Listenplatz zu errechnen, wird über jeweils drei Jahre die Anzahl der Festhaltungen in Bezug auf die Anzahl der Inspektionen ausgewertet. Staaten, deren Schiffe besonders häufig festgehalten werden, stehen auf der schwarzen Liste des Paris MOU, die graue Liste



Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr ist für die Durchführung der Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen zuständig.

liegt im mittleren Bereich, während die guten Flaggen mit wenig Festhaltungen auf der weißen Liste geführt werden. Die aktuelle BGW-Liste basiert auf den Kontrollergebnissen der Jahre 2008 bis 2010 und ist seit Juli 2011 in Kraft.

Die weiße Liste umfasst 42 Flaggenstaaten – auf dem ersten Platz liegt Bermuda, dicht gefolgt von Deutschland und Schweden. Damit nimmt Deutschland einen hervorragenden Platz in der Wertung der Leistungsfähigkeit der Flaggenstaaten ein.

Eine weitere Liste wird für die anerkannten Organisationen errechnet, die im Auftrag von Flaggenstaaten Besichtigungen durchführen und Zeugnisse ausstellen. Hier liegt das Registro Italiano Navale (RINA) an erster Stelle, gefolgt von dem American Bureau of Shipping (ABS/USA), den dritten Platz teilen sich Det Norske Veritas (DNV) und der Germanische Lloyd (GL). (dp)

## MELDUNGEN

### Unfallzahlen 2010

Im Jahr 2010 sind zwei Seeleute tödlich verunglückt (im Jahr davor waren es drei). Die Anzahl neuer Unfallrenten sank von 31 im Jahr 2009 auf 29 im Jahr 2010. Die Zahl der meldepflichtigen Unfälle sowie der Wegeunfälle ist wie in der gesamten BG Verkehr leicht gestiegen. Eine ausführliche Auswertung folgt in einer der nächsten Ausgaben des SicherheitsProfi.



Im Jahr 2010 verunglückten drei Seeleute tödlich.

### Durchschnittsheuern und Durchschnittsjahreseinkommen neu festgesetzt

Die Bekanntmachung zur neuen Festsetzung finden Sie am Ende des SicherheitsProfi (nur in der Ausgabe mit Verkehrsrundschau) und im Internet unter

+ [www.bg-verkehr.de/bg-verkehr/bekanntmachungen](http://www.bg-verkehr.de/bg-verkehr/bekanntmachungen)

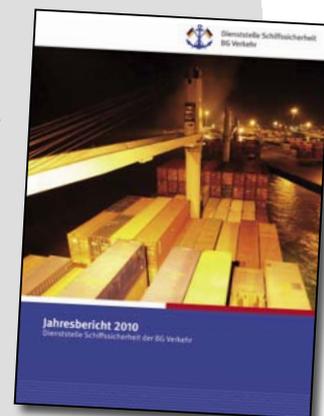
Ausführliche Informationen zur Beitragsberechnung für die Mitgliedsunternehmen der Seeschifffahrt stehen zur Verfügung unter

+ [www.bg-verkehr.de/mitgliedschaft/fuer-seefahrtsunternehmen](http://www.bg-verkehr.de/mitgliedschaft/fuer-seefahrtsunternehmen)

### Jahresbericht Dienststelle Schiffssicherheit

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr hat einen Jahresbericht über ihre Tätigkeit im Jahr 2010 herausgegeben. Der Bericht erscheint ausschließlich in elektronischer Form und steht ab Ende August zum Download bereit unter

+ [www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit](http://www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit)



Im Sommer leiden viele Müllwerker unter dem Gestank aus den Biotonnen.



# Stinknormal

Gerade an heißen Tagen kann es bei der Abfallsammlung hin und wieder stinken. Muss man dagegen etwas tun? Oder ist der Geruch eher eine lästige Begleiterscheinung?

**D**er typische Müllgeruch ist normalerweise nicht gesundheitsschädlich“, so Dr. Christian Felten, der als Fachgebietsleiter der BG Verkehr für die Entsorgungsbranche mit der Thematik gut vertraut ist. „Aber er weist oft auf etwas hin. Thema sind – besonders bei der sommerlichen Abfallentsorgung – die aufgewirbelten geruchsneutralen Schimmelpilzsporen, die rund um Abfalltonnen und Sammelfahrzeug manchmal vermehrt auftreten“, fährt er fort. „Durch sie sind Allergien möglich, die sich ähnlich wie Heuschnupfen oder im schlimmsten Fall wie allergisches Asthma entwickeln können. Besonderes Augenmerk muss also auf allgemeine Hygiene und auf eine geeignete und schnelle Wundversorgung im Falle von Verletzungen gelegt werden.“

Der schlechte Geruch bei der Müllentsorgung lässt sich bis jetzt leider nicht ganz vermeiden und ist ein Teil des Jobs. Aber es gibt Möglichkeiten, die Geruchsentwicklung deutlich zu reduzieren. Auf der einen Seite können schon die Verbraucher etwas für die Abfallwerker tun, wenn sie die die Biotonne so füllen, dass die Abfälle nicht frühzeitig faulen und stinken. Denn mit ein paar einfachen Maßnahmen lässt sich der Geruch und eine mögliche Schimmelentwicklung deutlich reduzieren (mehr dazu im Kasten rechts).

Andererseits kann auch der Sammel Aufbau des Fahrzeugs einen Einfluss auf die Geruchs- und Staubfreisetzung haben. Entsorgungsfirmen müssen diesen Aspekt bei der Fahrzeugauswahl mit berücksichtigen. Hinweise dazu stehen in der Technischen Regel „TRBA 213“ (siehe rechts). Die Schüttung sollte so eingestellt sein, dass auch beim Zurücksetzen des Behälters der Deckel nicht aufspringt.

Und was kann der Lader selbst beitragen, um Störungen durch Geruch, Staub und Schimmelpilze zu verringern? Wenn die Schüttung dies ermöglicht (Automatikschüttung), den Abstand zum Geschehen etwas vergrößern. Grundregel ist außerdem, dass die Tonne vor dem Schütten nicht geöffnet wird.

## Sauber ist gesund

Spätestens seit der EHEC-Problematik im Frühsommer sollte jedem klar sein, dass im Extremfall auch geringe Erregermengen krank ma-

chen können. Wer umsichtig handelt und auf Sauberkeit achtet, ist auf der sicheren Seite.

Müllwerker müssen deswegen

- ▶ bei der Arbeit Handschuhe tragen
- ▶ Hände bei Verschmutzung, vor dem Essen und Rauchen reinigen (Reinigungsmöglichkeit muss im Fahrzeug vorhanden sein)
- ▶ zum Feierabend die Kleidung wechseln (die Arbeitskleidung nicht nach Hause mitnehmen).

Sie dürfen

- ▶ nie in die Tonnen fassen
- ▶ nicht den Abfall nachdrücken und
- ▶ Sie sollten die Duschkabine auf dem Betriebshof nutzen.

Kleine Verletzungen unterwegs – Schürfwunden, Schnitte – müssen hygienisch versorgt werden können. „Zu diesem Punkt sollte auf jeden Fall der beratende Betriebsarzt hinzugezogen werden. Dieser kann am besten beurteilen, ob zum Beispiel der Verbandkasten sinnvoll ausgestattet ist. Und er kann bei der Unterweisung der Ersthelfer auf die etwaigen Besonderheiten bei der Wundversorgung im Abfallbereich eingehen“, rät Dr. Felten.

Eckart Willer

**+ Weitere Hinweise: TRBA 213 – Abfallsammlung: Schutzmaßnahmen BGR 238-1 – Sicherheit und Gesundheitsschutz bei Tätigkeiten in der Abfallwirtschaft Teil 1, Abfallsammlung**

## WENIGER GERUCH AUS DER BIOTONNE

- ▶ Zeitungspapier auf den Tonnenboden legen
- ▶ nasse Küchenabfälle in Zeitungspapier einwickeln
- ▶ Grasschnitt vor dem Einfüllen trocknen lassen
- ▶ keine Flüssigkeiten einfüllen
- ▶ Tonne an einem schattigen Ort aufstellen
- ▶ Deckel immer geschlossen halten
- ▶ Tonnen regelmäßig reinigen und trocknen lassen
- ▶ nur vom jeweiligen Entsorger zugelassene Abfälle einfüllen

## „Fünf Fragen an

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

**Widauer:** Ja, der Lkw ist für mich etwas ganz Besonderes. Meine Eltern hatten einen Getränkevertrieb. Schon als ganz kleiner Bub war ich von den Lkw nicht wegzubringen. Ich bin quasi darin aufgewachsen. Nach der Schule hab` ich dann auch Lkw-Mechaniker gelernt und die Meisterprüfung absolviert.

**Welche technische Erfindung im Transportbereich bewundern Sie?**

**Widauer:** Für mich ist der Transporter mit Elektroantrieb das Innovativste, was es momentan gibt. Zuletzt ging es beim Antrieb doch immer nur um kleine technische Verbesserungen, mal hier ein paar Partikel weniger, mal da. Der Elektroantrieb ist da eine völlig neue Materie, er schont die fossilen Ressourcen und unsere Umwelt.

**Hat ein Unglücksfall Sie besonders erschüttert?**

**Widauer:** Ja, der Vater meines Freundes ist beim Neubau seines Hauses vom Dachfirst auf die Bodenplatte gestürzt. Kein Seil, kein Netz, keine Sicherheitsvorkehrungen. Und mit schlimmen Folgen: Beide Arme und Handgelenke waren gebrochen, dazu noch ein Schädelbasisbruch. Da merkt man erst, wie schnell so was passieren kann – wir haben das doch selber auch schon so gemacht.



**Sebastian Widauer,**  
Abteilungsleiter Iveco und Fiat  
im Bereich Transporter bei der  
Rudolf Sedlmeier GmbH

**Sebastian Widauer (41) hat Lkw-Mechaniker gelernt und sich mit Leib und Seele dem Lkw verschrieben. Seiner Meinung nach fließt in seinen Adern mehr Diesel als Blut. Trotzdem begeistert er sich für den Elektroantrieb und freut sich auf neue Herausforderungen, die der neue Antrieb mit sich bringen wird.**

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

**Widauer:** Da ich mittlerweile nur noch Schreibtischtäter bin, beschränkt sich das auf die richtige Sitzposition und Sicherheitsschuhe bei Werkstattbegehungen. Aber in der Werkstatt fällt mir schon mal was auf und dann heißt es: „Zieh dir die Handschuh an“ oder „Setz beim Schleifen die Schutzbrille auf.“

**Und was mögen Sie an Ihrer Arbeit besonders gern?**

**Widauer:** Es gibt fast jeden Tag neue Herausforderungen durch technische Innovationen oder durch neue Kunden und ihre Wünsche. Das gefällt mir. Wichtig ist für mich auch der Kontakt mit Kunden und Mitarbeitern. Und unser gutes Betriebsklima, das ist mir viel wert.



## Die Idee: Europalette

**G**ute Ideen sind oft ganz einfach. Das ist auch bei der Europalette so. Vor genau 50 Jahren wurde sie auf Wunsch der europäischen Eisenbahngesellschaften entwickelt, um den Transport in Europa zu vereinfachen. Ein gelungenes Vorhaben, die Grundkomponenten der Palette sind seit 1961 unverändert: Sie besteht aus 11 Brettern, 9 Holzklötzen und 78 speziellen Nägeln.

Die Maße von 1,20 x 0,80 Metern sind bei der Europalette immer gleich. Sie passt damit perfekt auf jeden Lkw und Güterwagen. Gabelstapler, Ameisen und Hubwagen sind auf ihre Maße abgestimmt und können sie von allen vier Seiten aufnehmen. Sie passt durch jede Tür und wer Lagerregale



© Photo SG / Fotolia

baut, orientiert sich ebenfalls an den Maßen der Europalette. Einziger Wermutstropfen: Die Amerikaner richteten sich bei der Entwicklung des Schiffscontainers nicht

nach den Idealmaßen des europäischen Transportunterlegers.

Wie perfekt technische Entwicklung und die normgerechte Europalette aufeinander abgestimmt sind, wird auch beim Arbeitsschutz deutlich. Gebinde werden speziell für die Maße der Palette entwickelt oder darauf angepasst, sodass sie sich gut stapeln, lagern und sichern lassen. Auch schwer tragen muss nicht der Mensch, sondern die Palette – bis zu 2.000 kg kann sie bei richtiger Beladung verkraften. Die Ladungssicherung ist selbstverständlich ebenfalls auf ihre Maße angepasst. Und natürlich: Die 78 Nägel sind versenkt angebracht, damit man sich nicht so leicht verletzt. (uk)

**AUS UNFALLMELDUNGEN DER BG VERKEHR**

Ein Kraftfahrer klemmte sich beim **Beladen des Lkw** den Ringfinger der rechten Hand zwischen einer Europalette und einer Metallplatte ein. Der Finger ist gebrochen.

Beim **Abladen prallte die Palette** dem Lkw-Fahrer auf die Nase. Er ging zu Boden und die Palettenware fiel auf ihn. Er erlitt eine Schädelprellung und stauchte sich die Halswirbelsäule.

Beim **Beladen des Lkw** mit Grobmüll fiel dem LKW-Fahrer eine Holztür gegen den lin-

ken Unterschenkel. Er trug eine Schürfwunde und eine Unterschenkelprellung davon.

Beim **Abladen von Stahlträgern** kippte ein Träger auf den Fahrer, prallte gegen die rechte Schulter und quetschte anschließend den rechten Fuß ein. Der Fahrer erlitt einen Bruch des oberen Sprunggelenkes.

Nach dem **Beladen des Lkw** fuhr der Staplerfahrer rückwärts vom Lkw und übersah den Fahrer, der die Ladung kontrollierte. Der Lkw-Fahrer wurde angefahren, knickte um und der

Stapler fuhr ihm über den Fuß. Der Arzt stellte einen Bruch des Mittelknochens fest.

Ein Umzugsmitarbeiter knickte beim **Tragen eines Sofas** mit dem linken Fuß um und zerzte sich das Sprunggelenk.

Der Mitarbeiter einer Recyclingfirma **stürzte in der Sortierhalle** über einen Draht und prellte sich Hand und Kniegelenk.

Der Fahrer **stieg vom Gabelstapler**, rutschte aus und zerzte sich rechts das Kniegelenk.

**DIE ZAHL**

131

Versicherte der BG Verkehr starben 2010 bei einem Arbeits- oder Wegeunfall, sieben mehr als 2009. Das ist ein Anstieg um mehr als fünf Prozent.

**MITMACHEN UND GEWINNEN**

unsterblicher Schlager (engl.)	▼	Abk.: Electronic Fuel Injection	Abk.: Nachfolger	Süd-staat der USA	Abk.: Informati-onstechnologie	niederl. Renn-strecke	▼	Linie, Gerade	▼	▼	blaue Farbe des Himmels
konische Dichtungsfläche im Motor	↻1	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	unser Planet
Drall des Balles (franz.)	▶	▼	↻4	▼	▼	Verer-bungslehre	▼	franzö-sisch: Straße	▶	▼	▼
Abk.: Rhode Island	▶	▼	israel. Schrift-steller † 2005	▼	Chaos	▶	▼	▼	▼	▼	↻3
bejahrter Mann	▶	Nahrung zer-kleinern	▶	↻5	▼	▼	Kindes-kind	▼	▼	Stütz-kerbe	▼
▶	▶	▼	▼	▼	Maul-esel	▶	Moral-begriff	▶	↻6	▼	▼
undurch-lässiges Gewebe	▶	Abk.: Licht-zeichen-anlage	▼	besitz-anzeig. Fürwort	▶	▼	▼	Kanton der Schweiz	▼	▼	Abk.: Sekunde
▶	▶	▼	▼	▼	↻8	▶	Liebes-be-zeigung	▶	▼	▼	▼
▶	▶	▼	↻2	Schlag-wort der Frz. Re-volution	▶	▼	▼	▼	↻7	▼	▼
Vorname des Ferrari-Gründers	alter-tümlich	▶	▼	▼	▼	▼	Tau-ein-fassung des Segels	▶	▼	▼	®

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

**Die Buchstaben von 1 bis 8 ergeben die Lösung.**

Das Lösungswort senden Sie bitte an folgende Anschrift:

BG Verkehr  
Redaktion SicherheitsProfi  
22757 Hamburg

**Einsendeschluss:  
16. September 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 ausge-schlossen. Beschäftigte der BG dürfen nicht teilnehmen.

**Gewinner aus 3/2011**

- 1. Preis 50 Euro
- D. Adam, Dresden
- 2. bis 5. Preis je 25 Euro
- R. Wedemeyer, Warnemünde
- J. Hern, Bad Homburg
- K. Campe, Westerland
- M. Lauterbach, Hannover

**SCHLICKWURMPFANNE**

**Seenotretter-Kochbuch**



Autorin Silke Arends bei der Buchvorstellung.

Seenotretter kochen selbst und nahrhaft. Das hat die Autorin Silke Arends in den Kombüsen der Seenotkreuzer herausgefunden und dazu Geschichten von spannenden Rettungsfahrten erfahren. Das Resultat ist ein Kochbuch mit kulinarischen Kuriositäten, die gerade deshalb so besonders sind, weil sie mit wenig Aufwand und einfachen Hilfsmitteln zubereitet werden können. Abgerundet werden die Rezepte durch Kreationen des Fernsehkochs und ehrenamtlichen DGzRS-„Bootschafters“ Tim Mälzer.

**+** Silke Arends, **Das Seenotretter-Kochbuch**, 112 Seiten, ISBN 978-3-7822-1033-1, Köhlers Verlagsges. mbH, 19,95 Euro

# Ihr nächster SicherheitsProfi: 16.9.2011

REPORTAGE

Von der Landung zum Start

PRÄVENTION LOHNT SICH

Das Nachlassverfahren für Mitglieds-  
unternehmen der BG Verkehr

© fuxart / Fotolia

## Faxbestellung 040 3980-1040

Mit diesem Fax bestellen wir

- kostenlose Sonderdrucke des SicherheitsProfi 5/2011**
- BGI 5140: Der sicherheits-optimierte Transporter**  
Mitglieder der BG Verkehr erhalten 3 Exemplare kostenlos, jedes weitere zum Preis von 3,50 Euro (für Nichtmitglieder 7 Euro), jeweils plus MwSt. und Versandkosten)
- Pannen- und Unfallhilfe an Fahrzeugen mit Hochvolt-Systemen**  
Informationsflyer, für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr kostenlos
- BGV A1: Grundsätze der Prävention**  
für Mitglieder der BG Verkehr kostenlos (für Nichtmitglieder 4,50 Euro plus MwSt. und Versandkosten)

---

 Firmenname
 

---



---

 zu Händen
 

---



---

 Straße
 

---



---

 Postfach
 

---



---

 Ort
 

---



---

 Datum
 

---



---

 Unterschrift
 

---

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

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

### Artikel I

#### 1. § 17 wird wie folgt geändert:

a) In Nr. 7 wird die Angabe „§ 172a Absatz 3 SGB VII“ durch die Angabe „§ 172a Absatz 2 und 3 SGB VII“, die Wörter „Zuführung zur“ durch die Wörter „Gestaltung der“ und die Angabe „§ 12 Absatz 1 SVRV“ durch die Angabe „§ 12 SVRV“ ersetzt.

b) In Nr. 17 wird das Wort „anzeigepflichtige“ durch die Wörter „nicht anzeigepflichtige“ ersetzt und der Klammerzusatz „(§§ 80, 81 SGB IV)“ gestrichen.

#### 2. § 41 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:  
„Angeschlossen sind alle Unternehmer/innen für ihre Betriebe mit jeweils nicht mehr als durchschnittlich 30 Beschäftigten im Jahr, sofern sie nicht innerhalb von 15 Monaten nach Beginn ihrer Zugehörigkeit zur Berufsgenossenschaft den Verpflichtungen aus der für sie geltenden Unfallverhütungsvorschrift „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ nachgekommen sind.“

b) In Absatz 3 Satz 3 wird der Klammerzusatz „(BGV A2)“ gestrichen.

#### 3. § 42 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:  
„Die Beiträge werden nach der Zahl der durchschnittlich in einem Kalenderjahr in dem Betrieb Beschäftigten berechnet, aus der sich die Einsatzzeiten auf Grundlage der für das Unternehmen geltenden Unfallverhütungsvorschrift „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ ergeben. Dabei hat die Berufsgenossenschaft die Zahl der von den Beschäftigten geleisteten Arbeitsstunden angemessen zu berücksichtigen. Die Unternehmer/innen haben die nach der in Satz 1 aufgeführten und für sie geltenden Unfallverhütungsvorschrift erforderlichen Angaben zur Berechnung der Einsatzzeit innerhalb von 6 Wochen nach Ablauf eines Kalenderjahres an die Berufsgenossenschaft zu melden. Für den Nachweis ist der von der Berufsgenossenschaft übersandte Vordruck oder die entsprechende elektronische Übermittlungsform zu verwenden. Reichen die Unternehmer/innen den Nachweis nicht, nicht rechtzeitig, falsch oder unvollständig ein, kann die Berufsgenossenschaft eine Schätzung vornehmen und dabei die an die Berufsgenossenschaft gemäß § 29 Absatz 1 der Satzung gemeldeten Angaben berücksichtigen. Dabei sind die Angaben über die Zahl der durchschnittlich Beschäftigten und die Zahl der von den Beschäftigten geleisteten Arbeitsstunden aus dem Vorjahr für die Beitragsrechnung entsprechend Satz 1 und 2 zugrunde zu legen. Stellt die Berufsgenossenschaft nachträglich fest, dass die von der Unternehmerin/von dem Unternehmer gemachten Angaben nicht den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen, kann die Berufsgenossenschaft die Angaben entsprechend korrigieren. Ausführungsbestimmungen erlässt der Vorstand.“

b) Absatz 5 Satz 2 erhält folgende Fassung:  
„Die Leistungen des Dienstes können von den Unternehmer/innen im Rahmen des Umfanges, der sich aus der für das Unternehmen geltenden Unfallverhütungsvorschrift „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ ergibt, in Anspruch genommen werden.“

#### 4. § 50 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

Nach dem Wort „Ehegatten“ werden die Wörter „oder Lebenspartner/Lebenspartnerinnen“ eingefügt.

#### 5. § 54 Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt geändert:

Das Wort „Pflichtversicherung“ wird durch das Wort „Mindestversicherungssumme“ ersetzt.

#### 6. § 73 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „der Berufsgenossenschaft“ gestrichen.

b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:  
„Satz 1 gilt nicht für die in der Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMedVV) genannten arbeitsmedizinischen Untersuchungen.“

#### 7. § 80 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Unter die Regelung nach Absatz 1 fallen auch die ab dem 1. Januar 2005 neu in das Verzeichnis der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und ab dem 1. Januar 2010 neu in das Verzeichnis der Berufsgenossenschaft aufgenommenen Unternehmen, wenn für sie bis zum 31. Dezember 2004 die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft sachlich zuständig gewesen wäre.“

### Artikel II

Die Änderungen treten zum 1. September 2011 in Kraft.  
Beschlossen in der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft am 1. Juni 2011.

gez. Schaefer, (Vorsitzender der Vertreterversammlung)

### Genehmigung

Der vorstehende von der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft am 1. Juni 2011 beschlossene 2. Nachtrag zur Satzung vom 28./29. September 2009 wird gemäß § 34 Abs. 1 Satz 2 SGB IV i.V.m. § 114 Abs. 2 Satz 1 SGB VII genehmigt.

Bonn, den 8. Juli 2011  
III 2-69330.00-2667/2011  
Bundesversicherungsamt, i. A., gez. Warburg

## Bekanntmachung

der vom 1. April 2011 an geltenden Durchschnittsheuern für Seeleute in der Seefischerei (Abschnitt I 1. und I 2. der Beitragsübersicht)

Der Ausschuss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zur Festsetzung der seemannischen Durchschnittsheuern in der FISCHEREI hat in der Sitzung am 24. März 2011 neue Durchschnittsheuern für Seeleute in der Großen Hochseefischerei (Abschnitt I 1. und I 2. der Beitragsübersicht) mit Wirkung vom 01. April 2011 beschlossen.

Die Festsetzungen treten am 1. April 2011 in Kraft<sup>1</sup>.

Das Bundesversicherungsamt hat die Festsetzungen am 13. Mai 2011 genehmigt.  
III 3 – 69330.9 – 2333/2011 (Große Hochseefischerei)

Hamburg, den 16. Juni 2011  
Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft  
I. A., gez. Fürbötter

<sup>1</sup> Der vollständige Wortlaut der Festsetzungen kann auf Anfrage bei der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, E-Mail: [mitglieder@bg-verkehr.de](mailto:mitglieder@bg-verkehr.de) angefordert werden.



# REGEL-GERECHT

## Vorfahrt für Verantwortung

### SO KÖNNEN SIE TEILNEHMEN

Senden Sie uns eine Postkarte unter Angabe des richtigen Lösungswortes, Ihres Namens und Ihrer Adresse. Ihre Einsendung ist nur gültig, wenn Sie auch Ihre Unfallkasse/Berufsgenossenschaft und Firma nennen. Senden Sie die Postkarte an: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Postfach 4445, 53224 Bonn, oder nutzen Sie das E-Mail-Formular unter [www.regel-gerecht.de](http://www.regel-gerecht.de). Dort finden Sie alle nötigen Informationen, um die Situationen auf dem Wimmelbild zu identifizieren, in denen sich Verkehrsteilnehmer nicht regelgerecht verhalten.

Mit der Teilnahme an dem Gewinnspiel akzeptieren Sie folgende Bedingungen: Damit die Gewinner benachrichtigt werden können, ist die gültige Postanschrift des Teilnehmers erforderlich. Eine Barauszahlung von Sachpreisen ist ausgeschlossen. Der Teilnehmer erklärt sich für den Fall eines Gewinnes damit einverstanden, dass sein Name veröffentlicht wird. Der Gewinner wird von uns schriftlich benachrichtigt. Das Gewinnspiel unterliegt dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Datenschutz: Der Teilnehmer ist damit einverstanden, dass seine persönlichen Daten zum Zwecke der Durchführung und Abwicklung des Gewinnspiels erhoben, gespeichert und genutzt werden. Eine weitere Nutzung der Daten erfolgt nicht. **Einsendeschluss:** 29.02.2012



### 1. PREIS 4 Tage Barcelona

Barcelona erleben: Flug, 4 Übernachtungen im 4-Sterne-Hotel mit Frühstück für 2 Personen.



### 2. PREIS Ein Wellnesswochenende in Österreich

Ein Wellnesswochenende in Österreich für 2 Personen: Zugfahrt, 3 Übernachtungen, Anwendungen oder: Eine Woche Urlaub auf dem Bauernhof für 2 Erwachsene und 2 Kinder: Zugfahrt, Ferienwohnung.

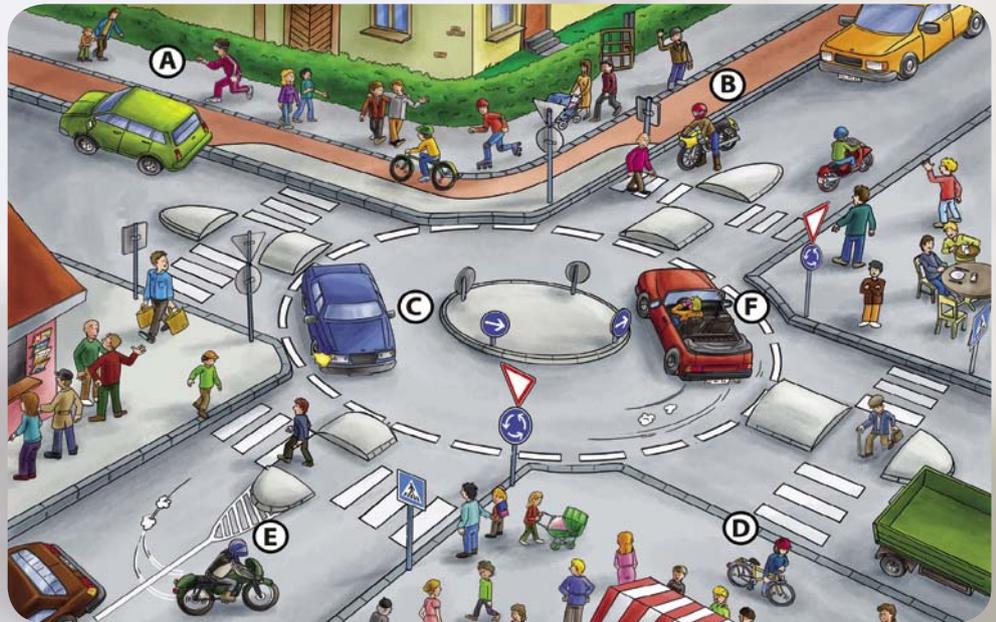


### 3.-20. PREIS Ein Navigationsgerät für den Pkw

Damit Sie Ihr Ziel nicht nur regelgerecht, sondern auch auf direktem Weg erreichen oder: ein Fahrserheitstraining.

### 21.-100. PREIS Ein Brettspiel

Damit ein Spiel funktioniert und es auch gerecht zugeht, müssen sich alle an die Regeln halten – um zu gewinnen, benötigt man zusätzlich etwas Glück und die richtige Strategie.



### ANLEITUNG GEWINNSPIEL

Sie sehen: Rund um den Kreisverkehr ist eine Menge los. Drei von den markierten Verkehrsteilnehmern verhalten sich jedoch falsch. Finden Sie die Verkehrssünder und vervollständigen Sie mit den Buchstaben daneben diesen Lösungssatz:

**Vorf\_hrt \_ür V\_rantwortung**



UK|BG



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat

VISION ZERO.  
KEINER KIMPT IM BILD KOMMEND.

[www.regel-gerecht.de](http://www.regel-gerecht.de)