SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

6 | 2011

DAS THEMA
Dafür geben wir Ihr Geld aus Seite 12

GESUND UND SICHER
Studie zur Luftqualität in Omnibussen Seite 20

REPORTAGE

Zwischen Landung und Start Seite 8

„Wer engagiert Präventionsarbeit leistet, muss belohnt werden."

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Es geht um Ihre Beiträge

In dieser Ausgabe unseres Magazins geht es gleich in zwei Artikeln um Geld – genauer gesagt um Ihre Beitragszahlungen. Und zwar aus ganz unterschiedlicher Perspektive. Auf den Seiten 12 und 13 beantworten wir eine Frage, die uns sehr oft gestellt wird: Wofür gibt die BG Verkehr eigentlich so viel Geld aus? Es ist das gute Recht unserer Unternehmer, diese Frage zu stellen, schließlich sind sie es, die mit ihrem Beitrag dafür sorgen, dass wir unsere Aufgaben erfüllen können. 509 Millionen Euro gab die BG Verkehr 2010 allein für Entschädigungsleistungen aus. Eine große Summe – und eine nüchterne Zahl. Man sollte nicht vergessen, dass sich hinter dieser nüchternen Zahl viel Schmerz und Leid verbirgt. Viele unserer Versicherten haben mit schweren Verletzungen zu kämpfen und es ist für sie oft ein langer Weg zurück in den Beruf und einen normalen Alltag. Und so gut unsere medizinische Versorgung und unsere Rehaleistungen auch sind, das gelingt leider nicht immer. Davon zeugen die Renten, die von der BG Verkehr gezahlt werden.

Gleich im Anschluss an unsere Informationen zur Umlagerechnung informieren wir Sie über einen Aspekt der Beitragsberechnung, der in einem sehr direkten Zusammenhang mit den Ausgaben für Entschädigungsleistungen steht. Es geht um das kombinierte Nachlass- und Zuschlagsverfahren der BG Verkehr. Hinter diesem Verfahren steckt eine einfache Rechnung: Ein Arbeitsunfall führt zu Ausgaben bei der BG Verkehr, die in einem sogenannten Umlageverfahren der nachträglichen Bedarfsdeckung von den Mitgliedern über Beiträge finanziert werden müssen. Unfälle lassen sich nicht immer vermeiden, das ist uns natürlich bewusst. Aber sollten nicht die Unternehmer, die etwas für die Prävention tun, die ihre Mitabeiterinnen und Mitarbeiter schulen und in sichere und gesunde Arbeitsplätze investieren, belohnt werden? Wir meinen, ja. Schließlich führen diese Bemühungen zu sinkenden Unfallzahlen. Der gleichen Meinung war auch unsere Selbstverwaltung, die das Nachlass- und Zuschlagsverfahren 1999 beschlossen hat.

Herzliche Grüße

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
Brandstwiete 1
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

AUF DEM VORFELD

Rund zehn Millionen Gepäckstücke werden auf dem Köln Bonn Airport jedes Jahr verladen. Die Sicherheitsauflagen für die Arbeit auf dem Vorfeld sind hoch. Was zwischen Landung und Start in Windeseile geschieht, damit eine Maschine planmäßig wieder starten kann, lesen Sie in der Reportage auf Seite 8.

SO GEBEN WIR IHR GELD AUS **Seite 12**

GIFTGAS IM CONTAINER **Seite 16**

KLIMA- UND LUFTQUALITÄT **Seite 20**

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 4

REPORTAGE

Zwischen Landung und Start 8
Zu Gast auf dem Köln Bonn Airport

DAS THEMA

Dafür geben wir Ihr Geld aus 12
Im Jahr 2010 betrugen die Ausgaben 654 Millionen Euro

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

Senken Sie Ihren Beitrag 14

GESUND UND SICHER

Giftgas im Container 16
Der Unfallbericht
Spieglein, Spieglein ... 18
Neue Unterweisungskarte: Spiegel richtig einstellen
Klima- und Luftqualität 20
Studie zur Belastung der Busfahrer am Fahrerarbeitsplatz
Gut geplant 22
Sifa-Praktikumsbericht zur Einrichtung neuer Arbeitsplätze

SEE UND SICHERHEIT

Unter Strom 24
Arbeiten mit elektrischen Betriebsmitteln
Meldungen 25

DER FAHRENSMANN

Sicheres Arbeiten während der Werftliegezeit 26
Gefährdungen erkennen und vermeiden
Meldungen 27

VERMISCHTES

Hohes Niveau der Ladungssicherung muss erhalten bleiben 28
Fünf Fragen 29
Die Idee: Feuerlöscher 29

RUBRIKEN

Impressum 2
Aus Unfallmeldungen der BG Verkehr 30
Unser Tipp 30
Kreuzworträtsel 30
Vorschau 31

SEHEN WIR UNS?

A+A 2011: 18.- 21. Oktober, Düsseldorf

Die im Zwei-Jahres-Turnus stattfindende A+A in Düsseldorf ist die weltweit größte und führende Fachmesse mit Kongress für die Themen Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin. Ein besonderer Schwerpunkt ist in diesem Jahr der ergonomischen Gestaltung von Arbeitsplätzen und Arbeitsprozessen in Produktion und Büro gewidmet. Die BG Verkehr ist auf dem Gemeinschaftsstand der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung mit dabei. Sie finden uns in Halle 10, Stand A 70.

www.aplusa.de

Alle zwei Stunden endet ein Verkehrsunfall tödlich

Statistisches Bundesamt stellt Ergebnisse der aktuellen Unfallentwicklung vor

Das Statistische Bundesamt informiert in der Juli-Ausgabe der Publikation „Wirtschaft und Statistik“ über Ergebnisse des Unfallgeschehens auf deutschen Straßen. Demnach ereignete sich 2010 durchschnittlich alle 13 Sekunden ein Unfall. Fast jede Minute wurde ein Mensch bei einem Verkehrsunfall verletzt, alle zwei Stunden starb ein Mensch im Straßenverkehr.

© Frank Brand / ddp

Häufige Unfallursache: Zu schnelles Fahren.

Auch die weiteren Ergebnisse des Bundesamtes sind aufschlussreich. So war das Jahr 2010 das unfallreichste seit 1999. Das stimmt überein mit Ergebnissen der BG Verkehr, die 2010 einen erheblichen Anstieg der Arbeitsunfälle verzeichnete. Nach wie vor sind Unfälle auf Landstraßen außerorts am gefährlichsten und eine nicht angepasste Geschwindigkeit ist Unfallursache Nummer eins: Zwei von fünf Verkehrstoten sterben durch zu schnelles Fahren.

www.destatis.de

Internationales Expertentreffen in der Türkei

Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit

Vom 11. bis 15. September fand der XIX. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit in Istanbul statt. Die BG Verkehr war auf dem weltweit größten Kongress dieser Art mit einem Workshop zum Thema „Arbeits- und Gesundheitsschutz in der Entsorgungswirtschaft" vertreten. Es wurden in Impulsvorträgen verschiedene Gefährdungsschwerpunkte wie manuelle Lastenhandhabung, Luftqualität und mikrobiologische Schadstoffe beleuchtet. Im Vordergrund stand anschließend der Erfahrungsaustausch unter den Teilnehmern, Gespräche über zukünftige Präventionsfelder sowie Möglichkeiten internationaler Kooperationen.

www.safety2011turkey.org

Tetanus-Impfung regelmäßig auffrischen

Wundstarrkrampf ist eine lebensgefährliche Infektion

Weltweit erkranken jährlich rund eine Million Menschen an Tetanus, dem sogenannten Wundstarrkrampf. Über die Hälfte der Infizierten stirbt im Verlauf der Erkrankung. In Europa stellt der Wundstarrkrampf dank wirksamer Schutzimpfungen keine große Bedrohung mehr dar. Allerdings muss die Impfung regelmäßig aufgefrischt werden. Experten der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik Tübingen weisen darauf hin, dass der Impfschutz nur dann wirkt, wenn nach der Grundimmunisierung spätestens alle zehn Jahre eine Auffrischungsimpfung erfolgt.

Tetanusimpfungen müssen regelmäßig aufgefrischt werden.

© Alexander Raths / fotolia

Die Tetanus-Erkrankung wird durch das Gift eines Bakteriums hervorgerufen. Es schädigt das Nervensystem des infizierten Menschen und führt zu einer krampfartigen Erstarrung der Muskulatur. Bei schweren Krankheitsverläufen kann es zu lebensbedrohlichen Atemstillständen kommen.

Der Tetanuserreger ist auf der ganzen Welt verbreitet. Er befindet sich im Boden und gelangt über Wunden und offene Verletzungen in den menschlichen Körper. Die Grundimmunisierung findet in der Regel bereits im Säuglingsalter durch drei zeitlich gestaffelte Impfungen statt. Danach sind nur noch Auffrischungsimpfungen erforderlich. Diese Impfungen sollten im Impfpass vermerkt werden, damit der Impfstatus jederzeit überprüft werden kann.

Arbeitswelt im Wandel

Zahlen, Daten und Fakten zur Erwerbstätigkeit

Die Broschüre „Arbeitswelt im Wandel“ von der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) bietet umfangreiche Basisdaten zur Erwerbstätigkeit, zum Unfallgeschehen und zu den Arbeitsbedingungen in Deutschland. Neben aktuellen Trends in der Arbeitswelt beleuchtet sie die Arbeitsbedingungen von Frauen und Selbstständigen näher und vergleicht sie mit anderen Gruppen von Erwerbstätigen. Die Ausgabe 2011 im Taschenformat kann in kleinen Mengen kostenlos bezogen oder auf der BAuA-Homepage als PDF-Datei heruntergeladen werden.

www.baua.de/publikationen

Papa schwebt auf einer Wolke

Abgelenkt? Risiko Raus! auch auf Autobahnplakaten.

Die Kampagne „Risiko Raus!“ der Berufsgenossenschaften ist seit einigen Wochen auch an den Autobahnen präsent. Drei verschiedene Motive im Stil von Kinderzeichnungen zeigen, dass Unaufmerksamkeit und Risikobereitschaft im Straßenverkehr tragische Folgen haben können. Die Bilder wurden – in Absprache mit Kinderpsychologen – den Zeichnungen nachempfunden, die Kinder im Vorschul- oder Grundschulalter machen, die ein schweres Unfallereignis in der Familie erleben mussten. Die Plakate sollen Fahrerinnen und Fahrer daran erinnern, dass schon eine Sekunde Unaufmerksamkeit oder Müdigkeit beim Fahren zu schwerwiegenden Unfällen führen kann.

Behördenrufnummer 115

Schnelle Auskunft auch zu maritimen Themen

Wer die 115 – Deutschlands einheitliche Behördenrufnummer – wählt, wird dort zukünftig auch Informationen rund um das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und seine Leistungen erhalten. Die Rufnummer, die seit dem 14. April im Regelbetrieb läuft, vernetzt telefonische Servicecenter der Kommunen, Länder und Bundesbehörden. Oberstes Ziel: ein einfacher Zugang zu Auskünften über Leistungen der öffentlichen Verwaltung. Wer aktuelle Informationen über Wassertemperaturen von Nord- und Ostsee und die Gezeiten für die deutsche Nordseeküste haben möchte oder Hinweise zu BSH-Seekarten und Antragsverfahren benötigt – kann dies zukünftig bei der 115 erfragen.

TICKER

BG Verkehr

Konstituierende Sitzung

Die Konstituierende Sitzung der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft findet am 11. Oktober 2011 um 9.00 Uhr statt.
Sitzungsort: Sofitel Hamburg
Alter Wall 40, 20457 Hamburg
Die Sitzung ist öffentlich.

Aktualisierte Satzung

Von der Vertreterversammlung der BG Verkehr wurde am 1. Juni 2011 der zweite Nachtrag zur Satzung beschlossen. Bei den Änderungen handelte es sich größtenteils um redaktionelle Korrekturen. Die Satzung mit Stand August 2011 steht im Internet als Download zur Verfügung.

Informationen für Führungskräfte

Burn-out erkennen

Burn-out ist in aller Munde. Und so manche Führungskraft fragt sich: Wie erkenne ich Burn-out bei meinen Mitarbeitern? Und was ist mit mir los? Bin ich nur ein bisschen überarbeitet oder ist das schon Burn-out? Die Broschüre „Burn-out erkennen, verstehen, bekämpfen“ von der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft informiert über die Symptome und bietet einen Quick-Check an. Sie steht im Internet zum Herunterladen zur Verfügung.
www.vbg.de/Downloads und Medien

Verkehrsverhalten

Training hat positive Wirkung

Welche Auswirkungen haben Tagesseminare mit integriertem Fahrtraining auf das Verkehrsverhalten? Dieser Frage ging Juliane Schupa von der Friedrich-Schiller Universität Jena in ihrer Diplomarbeit nach. Das Ergebnis: Die Seminare haben nicht nur eine hohe Akzeptanz, der Erkenntnisgewinn der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist auch sehr hoch. Selbst Unternehmen mit hoch entwickelten Sicherheitsstandards konnten positive Veränderungen bei den berufsbedingten Verkehrsunfällen verzeichnen. Schupa wurde für Ihre Studie mit dem Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates ausgezeichnet.

Gesucht: Thüringens sicherster Busfahrer

Wettbewerb startet am 19. Oktober in Nohra

Während des Wettbewerbs beweisen Thüringens Busfahrer ihre theoretischen und praktischen Fähigkeiten.

Welche Busfahrerin oder welcher Busfahrer in Thüringen vereint am besten fahrerisches Können und verantwortungsbewusste Fahrweise und fährt partnerschaftlich, vorausschauend und rücksichtsvoll? Die Antwort wird es in dem Wettbewerb „Thüringens sicherster Busfahrer“ am 19. Oktober 2011 geben. Veranstaltungsort ist das ADAC-Fahrsicherheits-Zentrum Nohra, Gebreitestraße 2, in Nohra.

Zu dem Wettbewerb rufen der ADAC, der Verband Mitteldeutscher Omnibusunternehmer und die BG Verkehr gemeinsam auf. Mit der Aktion soll verantwortungsbewusstes, sicheres und energiesparendes Fahren ausgezeichnet und auf die wichtige Rolle der Busfahrerinnen und Busfahrer aufmerksam gemacht werden. Schirmherr Chistian Carius, Thüringens Minister für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, unterstützt die Aktion: „Mehr Sicherheit auf Thüringer Straßen ist mir ein wichtiges und unverzichtbares Anliegen. Ich bin gespannt, wer Thüringens sicherste(r) Busfahrer(in) wird. An Kandidatinnen und Kandidaten wird es, hoffe ich, nicht mangeln.“

Als erster Preis winkt eine Flugreise für zwei Personen zu einer Scania Werksbesichtigung mit Übernachtung und Rahmenprogramm.

www.thueringens-sicherster-busfahrer.de/

Crashtest mit Lkw

ADAC fordert Einbau moderner Notbrems-Assistenten

Nach Angaben des ADAC starben 2009 58 Menschen an den Folgen von Lkw-Auffahrunfällen, rund 4.500 Menschen wurden verletzt. Die Folgen eines Auffahrunfalls demonstrierte der ADAC mit einem Crashtest, bei dem ein Leicht-Lkw mit 5,5 t und 70 km/h auf zwei stehende Pkw auffuhr. Die beiden stehenden Autos wurden dabei völlig zerstört. Die Insassen hätten laut ADAC tödliche Verletzungen erlitten, bei dem Einsatz eines automatischen Notbrems-Assistenzsystems im auffahrenden Lkw wäre der Unfall deutlich milder verlaufen.

Hintergrund für den Crashtest ist eine geplante Gesetztesänderung: Ab 2013 sollen alle neuen Lkw-Typen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht und ab 2015 alle neu zugelassenen Lkw mit einem Notbrems-Assistenten ausgestattet sein. Allerdings müssen Notbrems-Assistenten derzeit nur Unfälle mit Vorausfahrenden verhindern und vor einer Kollision mit einem stehenden Fahrzeug die Geschwindigkeit um mindestens 10 km/h reduzieren. Diese Anforderungen gehen dem ADAC nicht weit genug. Moderne Notbrems-Assistenzsysteme seien in der Lage, die Geschwindigkeit um 40 km/h zu reduzieren.

Die BG Verkehr startete bereits vor rund zwei Jahren die Kampagne „SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH“ und förderte verschiedene Assistenzsysteme. Dabei war unter anderem auch der Notbrems-Assistent.

www.adac.de
www.fahrer-assistenz-systeme.de

Gefahr an Bahnübergängen wird unterschätzt

Jedes Jahr kommt es an Bahnübergängen zu mehreren Tausend Unfällen. Mit der Aktion „Geblickt? Sicher drüber“ engagieren sich die Verwaltungs-Berufsgenossenschaft als zuständige Unfallversicherung, der ADAC und die Deutsche Bahn AG gemeinsam für sinkende Unfallzahlen. Ziel der Gemeinschaftsaktion ist es, die Verkehrsteilnehmer für die Gefahren zu sensibilisieren und an Regeln zu erinnern, die eigentlich für jeden Verkehrsteilnehmer selbstverständlich sein sollten. Zwei Faltblätter weisen getrennt nach Eisenbahn- und Straßenbahnbereich auf die an Bahnübergängen vorhandenen Risiken hin. Sie stehen zusammen mit zwei Faltblättern und einem Film bei der Verwaltungs-BG zum Herunterladen zur Verfügung.

© Stefan Simonsen / ddp

Kennen Sie die Regeln an Bahnübergängen?

www.vbg.de/sicherheitsreport/13bahnuebergaenge.html

Mobile Kommunikation am Fahrerarbeitsplatz

Tipps für Einkauf und Nutzung

© DVR

Immer häufiger nutzen Berufskraftfahrer digitale Systeme, um mit Leitstellen und Disponenten zu kommunizieren, zu navigieren oder um wichtige Informationen zu erhalten. Die BG Verkehr und das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) geben in einer handlichen Broschüre Tipps für den Einkauf geeigneter Systeme und deren sichere Nutzung.

Die Broschüre enthält Hinweise für den Einkauf von Bedienelementen und Displays und erläutert Vor- und Nachteile verschiedener Ausführungen und Gestaltungsgrundsätze, zum Beispiel von Tasten und Bildschirmen. Sie enthält aber auch Hinweise zur Arbeitsorganisation und geht auf die richtige Positionierung und Befestigung von Geräten der Informations- und Kommunikationstechnologie an Fahrerarbeitsplätzen ein.

Die Broschüre „Informations- und Kommunikationstechnologie an Fahrerarbeitsplätzen“ steht als PDF-Datei zum Herunterladen zur Verfügung; ebenso die 2009 erschienene Berufsgenossenschaftliche Information „Informationen zum Einsatz von Kommunikations- und Informationssystemen an Fahrerarbeitsplätzen“ (BGI 8696).

www.bg-verkehr.de/Medienshop
http://publikationen.dguv.de

Theorie und Praxis der Ladungssicherung

BG Verkehr beteiligt sich am 3. Praxisseminar Ladungssicherung

© Rocco Swantusch

Ladungssicherung gehört zu den Pflichten, die gern etwas stiefmütterlich behandelt werden.

Lkw-Fahrer riskieren nicht nur ihre eigene Gesundheit und die Sicherheit anderer, ihnen drohen auch Geldbußen und Punkte in Flensburg, wenn sie die Ladung unzureichend sichern. Aber auch Transportunternehmer und Verlader stehen in der Verantwortung. Deshalb ist die BG Verkehr Mitinitiator des Praxisseminars Ladungssicherung am 26. und 27. Oktober in München. Es richtet sich an Personen mit dem Verantwortungsbereich Ladungssicherung bei Transportunternehmen, Speditionen, Verladern und Kontrollbehörden. Der Praxistag bietet Kurzvorträge zu Ladungssicherungsnormen, zur Unfallverhütung und zur Kontrollpraxis des Bundesamtes für Güterverkehr. Geplant ist außerdem eine Praxisvorführung des Lang-Lkw. Die Teilnehmer können sich außerdem an verschiedenen Stationen über Sicherungsmethoden und -risiken informieren und eine Demonstration mit dem Gurtschlitten der BG Verkehr erleben.

Mitglieder der BG Verkehr zahlen für die Teilnahme einen ermäßigten Preis. Frühbucher erhalten bis zum 26. September eine Ermäßigung von 50 Euro.

Programmablauf und Anmeldung unter www.verkehrsrundschau.de, Veranstaltungen

DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Unterschätzt

Wenn Sie im Wald einem Drei-Meter-Grizzly begegnen, der sich vor Ihnen drohend aufrichtet und Sie anbrüllt, führen Sie wahrscheinlich in Sekundenbruchteilen eine ziemlich realistische Gefährdungseinschätzung durch. Merkwürdig, dass wir eine lebensgefährliche Bedrohung oft nur wahrnehmen, wenn sie groß oder laut ist oder wenigstens blinkt. Und so fragt sich, was den Seemann, dessen Akte ich gerade lese, bewogen haben mag, den Trennschleifer in die Hand zu nehmen, dessen Kabel ganz offensichtlich beschädigt war. Eine automatische Handbewegung während der Arbeit, um das Kabel zur Seite zu nehmen und schon war der Kontakt zum Stromleiter hergestellt. Feuchte Umgebung, Stahlboden – beste Bedingungen für den unsichtbaren Grizzly, zumal sich die Hand des Betroffenen noch um das Kabel verkrampfte. Wenn jetzt wenigstens der FI-Schalter funktionsfähig gewesen wäre ...

Elektrischer Strom ist ein derart alltäglicher Begleiter, dass wir seine Gefahren kaum noch wahrnehmen. Aber wenn er zuschlägt, ist er so tödlich wie der Grizzly. In unseren Wäldern gibt es schon lange keine Bären mehr, aber schauen Sie doch mal in Ihrem Betrieb nach, oder zu Hause!

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Vor 100 Jahren entstanden in Deutschland die ersten Flugplätze. Was auf der grünen Wiese begann, ist zu einem bedeutenden Zweig der Logistik- und Verkehrsindustrie geworden.

Zwischen Landung und Start

Der Köln Bonn Airport: mehr als 120.000 Flugbewegungen pro Jahr.

Damit der Betrieb am Köln Bonn Airport rund um die Uhr reibungslos funktioniert, sind mehr als 12.400 Menschen in 135 Betrieben und Behörden beschäftigt. Von großer Bedeutung sind die Luftfracht-Logistikzentren von UPS (Luftfrachtdrehkreuz Europa) und Fed-Ex (Luftfrachtdrehkreuz Osteuropa). Die Betreibergesellschaft Flughafen Köln-Bonn GmbH beschäftigt allein 1.929 Mitarbeiter. Als wichtigster Dienstleister im gesamten Bereich des Flugvorfeldes ist sie für fast alles zuständig, was zwischen Landung und Start passiert.

Follow me – nach der Landung

Gleich nach der Landung übergibt der Fluglotse im Tower die Maschine an einen Mitarbeiter der Vorfeldaufsicht. Das typische gelb-schwarz-karierte Fahrzeug nimmt den Neuankömmling in Empfang. „Follow me“ leuchtet es deutlich auf dem Dach des Pkw. Und tatsächlich folgt die Maschine, die vor wenigen Minuten noch mit 800 Stundenkilometern in 12.000 Metern Höhe durch die Luft sauste, langsam dem Wagen bis an die vorgesehene Parkposition. Hier steigt der Mann der Vorfeldaufsicht aus und winkt das Flugzeug auf den letzten Metern auf die genaue Position.

Die Passagierbrücke steht schon bereit, um an die Flugzeug-Tür herangefahren zu werden. Der Abstand zwischen geöffneter Tür und der Brücke ist nicht ungefährlich. Das Gleiche gilt für die Fahrgasttreppen. Die Abstimmung zwischen dem Kabinenpersonal und den Mitarbeitern des Flughafens ist daher sehr wichtig.

Meine Begleiter Sabine Clemens und Harald Maurer aus der Abteilung Arbeits- und Gesundheitsschutz des Flughafens weisen mich auf die zentrale Bedeutung der Vorfeldaufsicht hin: „Die Vorfeldaufsicht ist die höchste Instanz auf dem Vorfeld und den Start- und Landebahnen. Sie ist allen Fahrzeugen und Mitarbeitern in diesem Bereich weisungsberechtigt.“

Werner Klein fährt seit 22 Jahren auf dem Flughafen Köln-Bonn. Er hat wie alle seine Kollegen nach dem Lkw-Führerschein eine Vorfeldfahrprüfung abgelegt, da es hier viele Besonderheiten gibt. Über Funk hält er Kontakt zu Cockpit und Tower.

Das Flugvorfeld ist eine Welt für sich: Das Miteinander der vielen verschiedenen Fahrzeuge unterliegt besonderen Sicherheitsbestimmungen. Der Rampagent koordiniert als Vertreter der Fluglinie die unterschiedlichen Arbeiten während der Bodenzeit.

Sobald die Maschine steht, sind die Bremsklötze schon unter den Rädern verkeilt. Noch erzeugen die Triebwerke einen ohrenbetäubenden Lärm. Nachdem sie ausgeschaltet sind, übernimmt ein Generator oder eine Landleitung, die über die Gangway verläuft, die Versorgung des Flugzeuges mit elektrischem Strom. Eine Vielzahl von Spezialfahrzeugen fährt an das gerade angekommene Flugzeug heran.

Wasser marsch!

Am schnellsten sind die Fäka- und Frischwasser-Lkw. Norbert Haspel fährt schon seit vielen Jahren auf dem Flughafen Köln-Bonn „Das Absaugen des Brauchwassers ist schnell erledigt und ist in der Regel eine saubere Sache. Es kommt aber vor, dass sich leichter Überdruck aufbaut. Dann bin ich froh, dass ich Handschuhe und ein Plexiglasvisier trage.“ Allerdings kann die Persönliche Schutzausrüstung bei sommerlicher Hitze eine zusätzliche Belastung sein. „Für mehr Sicherheit muss man eben auch kleinere Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen. Außerdem sind die moderne Berufskleidung und die Persönliche Schutzausrüstung in den letzten Jahren erheblich verbessert worden“, bemerkt Hans Dieter Metzen, der erfahrene Leiter der Arbeitssicherheit am Köln Bonn Airport. Genauso schnell wie Norbert Haspel das Brauchwasser der Maschine abgesaugt hat, sorgt Dietmar Esch mit seinem Frischwasser-Lkw für das Auffüllen der Frischwassertanks.

Gepäck

Noch haben nicht alle Passagiere das Flugzeug verlassen, da ist das Gepäck-Team schon dabei, Koffer und Taschen aus dem Flugzeugrumpf zu transportieren. Über fahrbare Gepäckbänder geht es auf die kleinen Gepäckwagen. Trotz aller Technik, ist das für Metin Yazgili und Serdal Dayakli eine anstrengende Arbeit. Auf engstem Raum ziehen und heben sie Koffer und Taschen. Peter Biedebach, der zuständige Technische Aufsichtsbeamte der BG Verkehr, erklärt mir am Flugzeug: „Zum Glück gibt es jetzt die neuen Rampsnakes und Powerstows, flexible automatische Rollenfördersysteme, die bis weit in den Laderaum reichen. Eine recht teure Technik, die sich aber mit Sicherheit in den kommenden Jahren durchsetzen wird und die Arbeit erheblich erleichtert.“ Mit großer Routine und in kürzester Zeit wird der Laderaum bis auf den letzten Koffer entladen. Nach wenigen Minuten ist das gesamte Gepäck in kleinen Schleppzügen verstaut und unterwegs zu den Passagieren, die an den Gepäckausgabebändern ungeduldig warten.

Tanken

Verschiedene Unternehmen liefern das Flugbenzin. Neben den bekannten Mineralölkonzernen gibt es einige auf die Flugzeugbetankung spezialisierte Firmen. Das Manövrieren der großen Sattelschlepper inmitten des Vorfeldbetriebes erfordert große Vorsicht und besonderes Geschick von den Fahrern. Geschultes Personal fährt die Tankwagen und betankt die Flugzeuge mit einer genau berechneten Menge Kerosin.

Catering

Damit die Flugbegleiter ihre Passagiere auf dem nächsten Flug mit Getränken und Snacks verwöhnen können, kommen die Wagen der Cateringunternehmen ans Flugzeug. Der komplette Container wird auf Höhe der Flugzeugkabine gehoben. Genau wie beim Heranfahren der Fahrgastbrücken und Treppen gilt beim Öffnen der Türen besondere Vorsicht: Die Geländer müssen bis an den Rumpf des Flugzeugs herangeführt werden. Die leeren Rollwagen der Flugbegleiter werden aus- und die frisch befüllten werden eingeladen. Auch die Arbeit des Cateringfahrers ist nach kaum 15 Minuten abgeschlossen.

Werkstatt

Es bleibt etwas Zeit, um über das Vorfeld in die Werkstätten der Flughafenbetriebsgesellschaft zu fahren. Auf den farblich genau gekennzeichneten Fahrzeugfahrbahnen fahren wir zur Fahrzeugschleuse, die uns den Weg zu den großen modernen Werkstatträume öffnet. Sicherer Vorfeldverkehr wird nicht nur durch qualifizierte Mitarbeiter sichergestellt, sondern auch durch regelmäßige fachgerechte Wartung der verschiedenen Fahrzeuge. Ob Flughafenbus, Hubschlepper oder kleiner Gepäckschlepper, Hubert Weiler und seine Kollegen können hier den gesamten Flughafenfuhrpark reparieren und warten. Draußen stehen gewaltige Winterdienstfahrzeugen, unter anderem fallen mir dort ein gigantischer Flugzeugenteiser und mehr als 20 große Schneeräumfahrzeuge auf. Jetzt mitten im Sommer ist es kaum vorstellbar, dass die Sicherung des Flughafenbetriebs im Winter die größte Herausforderung für alle Mitarbeiter und die Spezialfahrzeuge ist.

Fluggastbrücke, Catering und Push back: Das Flugzeug wird rückwärts auf das freie Vorfeld geschoben.

Beladen

Wie lange ein Flugzeug zwischen Landung und Start auf der Parkposition verbleibt, ist von vielen Faktoren abhängig: Flugpläne, Verspätungen, Wartungsarbeiten, Crew-Wechsel. Der Zwischenstopp einer Maschine kann mehrere Stunden oder nur 20 bis 25 Minuten dauern. „In der Regel muss es schnell gehen“, erzählt einer der Lader. „Denn Geld verdienen die Flugzeuge nicht am Boden sondern in der Luft.“ Gerade habe ich mich an die bunten Gepäckstücke, die aus dem Flugzeugrumpf kommen, gewöhnt, da geht alles den umgekehrten Weg. Neuer Flug, neue Passagiere, neues Gepäck. Fast zehn Millionen Passagiere werden hier jedes Jahr abgefertigt. Das sind mindestens zehn Millionen Gepäckstücke, die die Lader am Köln Bonn Airport bewegen.

Bremsklötze weg – Push back

Während das Flugzeug mit eigener Kraft bis auf die endgültige Parkposition gekommen ist, benötigt es für den Weg zum Start die Hilfe eines Schleppers. „Die Jobs werden uns elektronisch zugeteilt“, sagt Werner Schneider. „Wir wissen genau, wann wir welches Flugzeug von welcher Position an welchen Punkt schieben sollen. Auf dem Vorfeld müssen wir die Verbindung mit dem Flugzeug lösen, die Funkverbindung abkoppeln und dem Cockpit das Klarzeichen geben.“ Dank Klimaanlage ist das rundum verglaste Führerhaus erträglich heruntergekühlt. „In alten Zeiten wurde es heiß wie in einem Tropenhaus“, erinnert sich Werner Klein. Er berichtet, dass die Mitarbeiter bei der Bestellung und Konzeption neuer Fahrzeuge mitentscheiden. So verwundert es nicht, dass jede neue Schleppergeneration deutliche Verbesserungen in Bezug auf Ergonomie und Sicherheit aufweist.

Start

In der Ferne sehe ich, wie das Flugzeug, das eben noch nur mit Hilfe des Schleppers von der Stelle kam und von den vielen fleißigen Vorfeldfahrzeugen umringt war, immer schneller in die Höhe steigt. Vielleicht unterwegs nach Mallorca, Istanbul, Rom oder Kreta ... Hier am Boden bleibt den Mitarbeitern keine Zeit für solche Gedanken, denn Flugzeuge aus München, Paris und Warschau warten auf eine schnelle Abfertigung.

Übrigens: Vom 11. bis 14. Oktober findet in München die Fachmesse inter airport europe statt. Dort treffen sich Anbieter und Käufer von Flughafenausrüstung, Technologie und Services aus aller Welt.

Text und Fotos: Kirk Williams

Dafür geben wir Ihr Geld aus

Rund 654 Millionen Euro gab die BG Verkehr 2010 aus. Aber was genau wurde davon bezahlt? Welche Leistungen stecken dahinter? Mehr dazu erfahren Sie auf den folgenden Seiten.

Ambulante Behandlung

Die BG Verkehr registrierte 2010 insgesamt 67.496 meldepflichtige Unfälle, in 1.710 Fällen wurde ein Anzeige auf Verdacht einer Berufskrankheit gestellt. Jeder Unfall und viele Erkrankungen, bei denen ein beruflicher Hintergrund vermutet wird, führen zum Besuch eines oder auch mehrerer Ärzte. Sei es, dass ein einfacher Schnitt versorgt wird, ein Hals-Nasen-Ohren-Arzt das Hörvermögen testet, die verletzte Schulter geröntgt oder die Weiterbehandlung des komplizierten Beinbruchs vom Orthopäden sichergestellt wird. Für alle diese ambulanten Behandlungen einschließlich der übernommenen Kosten für Zahnersatz brachte die BG Verkehr 2010 insgesamt rund **64,6 Mio. Euro** auf.

Stationäre Behandlung

Bei vielen Unfällen, die der BG Verkehr gemeldet werden, trugen die Versicherten nur leichte Verletzungen davon. Das sind Verstauchungen, Schnittverletzungen oder Prellungen. Daneben kommt es gerade im Transport- und Verkehrsgewerbe oft aber auch zu schweren Unfällen. Sie erfordern langwierige Klinikaufenthalte oder auch Behandlungen in Spezialkliniken, in manchen Fällen ist nach nach Ende des Klinikaufenthaltes häusliche Krankenpflege erforderlich. Für stationäre Aufenthalte und häusliche Krankenpflege brachte die BG Verkehr 2010 insgesamt **71,7 Mio. Euro** auf.

Sonstige Behandlungskosten

Im direkten Zusammenhang mit der Wiederherstellung der Gesundheit stehen viele weitere Leistungen der BG Verkehr. Dazu zählen vor allem Rehamaßnahmen, aber auch ärztliche Beratungen oder die Übernahme von Transport- und Reisekosten. Neben medizinischen Maßnahmen übernimmt die BG Verkehr auch Leistungen zur sozialen Rehabilitation, um Versicherten mit Behinderung die Teilnahme am Leben in der Gemeinschaft zu ermöglichen. Das kann die an die Behinderung angepasste Zusatzausstattung für das Auto oder auch ein Aus- oder Umbau im Wohnbereich sein. Auch Sozialversicherungsbeiträge für Verletztengeldzahlungen werden übernommen. Diese Leistungen hatten 2010 zusammen ein Volumen von **44,3 Mio. Euro**.

Verletztengeld

Im Krankheitsfall haben Arbeitnehmer sechs Wochen Anspruch auf Entgeltfortzahlung. Ist die Ursache für die Erkrankung auf einen Arbeitsunfall oder eine berufsbedingte Erkrankung zurückzuführen, erhalten sie im Anschluss an diese sechs Wochen Krankengeld. Dieses so genannte Verletztengeld wird von den Krankenkassen im Auftrag der Berufsgenossenschaft ausgezahlt. Es beträgt 80 Prozent des entgangenen regelmäßigen Bruttoentgelts aber nicht mehr als

Nach einem Arbeitsunfall folgt oft eine lange Krankheitsgeschichte, bevor Unfallopfer sich die Frage stellen können, wie die Rückkehr in das Berufsleben aussehen kann. Sie werden auf diesem Weg von Reha-Beratern der BG Verkehr unterstützt.

das regelmäßige Nettoarbeitsentgelt. Für versicherte Arbeitgeber errechnet sich das Verletztengeld nach der Versicherungssumme. Für Verletztengeld brachte die BG Verkehr **49,6 Mio. Euro** auf.

Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben

Die Berufsgenossenschaften handeln nach dem Grundsatz „Reha vor Rente“. Das heißt, zunächst wird mit allen geeigneten Mitteln versucht, die Gesundheit und Arbeitsfähigkeit der Versicherten wieder herzustellen. Das gelingt nicht in jedem Fall. Manchmal bleibt eine Behinderung zurück, die eine Rückkehr in den zuvor ausgeübten Beruf unmöglich macht. In diesen Fällen finanziert die BG Verkehr Umschulungen, zusätzliche Qualifizierungen oder auch Anpassungen an einen neuen Arbeitsplatz. Während der Übergangszeit erhalten die Versicherten ein Übergangsgeld, um den durch den Unfall erlittenen Minderverdienst auszugleichen. Für Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben brachte die BG Verkehr 2010 insgesamt **6,8 Mio. Euro** auf.

Renten, Sterbegeld und Abfindungen

Bei der BG Verkehr erhielten im vergangenen Jahr 44.208 Versicherte eine Rente. Wie alle Leistungen sind auch die Rentenansprüche gesetzlich geregelt. Ein Rentenanspruch besteht, wenn ein Versicherter in seiner Arbeitsfähigkeit so beeinträchtigt ist, dass er nicht mehr im vollen Umfang erwerbstätig sein kann. Rentenleistungen beginnen bei einer Minderung der Erwerbsfähigkeit von 20 Prozent. Eine Vollrente in Höhe von zwei Dritteln des Jahresarbeitsverdienstes wird bei einer Erwerbsminderung von 100 Prozent gezahlt. Die Höhe der Rentenleistungen der BG Verkehr betrug **265 Mio.** Euro. Dazu kommen weitere Leistungen wie Beihilfen an Hinterbliebene, Sterbegeld und Abfindungen in Höhe von **7,4 Mio. Euro**.

Prävention und Erste Hilfe

Neben der Entschädigung von Arbeitsunfällen und berufsbedingten Erkrankungen ist die wichtigste Aufgabe der BG Verkehr die Prävention. Sie übt Aufsichtsfunktionen aus, übernimmt jedoch vor allem die Information und Beratung der Mitgliedsunternehmen in allen Fragen rund um Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Das geschieht durch Beratungen vor Ort und mit einem umfangreichen Angebot an Fachseminaren. Darüber hinaus werden Unfallverhütungsvorschriften, Informationsbroschüren, Unterweisungshilfen und viele andere Medien für die Präventionsarbeit erstellt. Das Gesamtvolumen der Präventionsarbeit betrug 2010 **29,2 Mio. Euro**.

Verwaltungs- und Verfahrenskosten

Wie in anderen Unternehmen auch fallen bei der BG Verkehr Kosten für Gehälter, Versorgungsbezüge, Fürsorgeleistungen, Sachkosten für Grundstücke, Gebäude und Einrichtung an. Zusammen mit den Kosten der Selbstverwaltung betragen diese Ausgaben insgesamt **54,9 Mio. Euro**. Der Anteil der Verwaltungskosten an allen Ausgaben beträgt 8,39 Prozent. Das ist im Vergleich zu privaten Versicherungen ein geringer Anteil, denn die BG Verkehr muss weder Werbungskosten ansetzen noch Dividenden ausschütten. Weitere **1,1 Mio. Euro** entstehen für Verfahrenskosten – dazu gehören unter anderem Kosten der Rechtsverfolgung, für Unfalluntersuchungen und für die Auszahlung von Renten.

Sonstige Ausgaben

Neben den Ausgaben für Leistungen, Prävention und Verwaltung sind einige weitere Rechnungsposten in der Umlagerechnung der BG Verkehr zu berücksichtigen. Dabei handelt es sich unter anderem um offene Beitragsforderungen aus dem Vorjahr, Aufwendungen für das Beitragsnachlassverfahren, Anteile der BG Verkehr zur Finanzierung des DDR-Altlastenausgleichs sowie Zuführungen zu den Betriebsmitteln. Die Höhe dieser Ausgaben beträgt **59,3 Mio. Euro**. **(uk)**

Die Umlagerechnung und die Bilanz der BG Verkehr finden Sie im Internet unter www.bg-verkehr/bg-verkehr/Statistik

© © Tyler Olson (1); deanm 1974 (1); Footoimpressionen (1) / Fotolia

Senken Sie Ihren Beitrag

Wer keine Unfälle hat, zahlt auch weniger. So funktioniert das Beitragsausgleichsverfahren der BG Verkehr.

Die Firma Rolf Lang ist bei der BG Verkehr versichert. Es ist ein kleineres Omnibusunternehmen und beschäftigt sechs Mitarbeiter. Michael Lang, Sohn des Firmengründers, führt die Geschäfte. Er ist stolz darauf, dass es in seiner Firma in den letzten drei Jahren keinen einzigen Arbeitsunfall gab. Das ist bei sechs Mitarbeitern und über drei Jahre nicht selbstverständlich. Als Anerkennung seiner Bemühungen versteht er es deshalb auch, dass er jeweils einen Nachlass auf seinen Mitgliedsbeitrag in Höhe von fünf Prozent bekommen hat. Bei der BG Verkehr mussten zuletzt rund 14.000 Mitgliedsunternehmen einen Zuschlag auf den Mitgliedsbeitrag bezahlen. Einen Nachlass erhielten rund 120.000 Unternehmen.

Berechnet werden die Nachlässe und Zuschläge nach einem Beitragsausgleichsverfahren. Der Gesetzgeber hat vorgeschrieben, dass die Berufsgenossenschaften Anreizsysteme für Prävention in ihre Beitragsberechnung aufnehmen. Bei der ehemaligen BG für Fahrzeughaltungen (BGF) wurde das Verfahren von den Mitgliedern der Vertreterversammlung 1999 in der jetzigen Form beschlossen. Ziel ist es, die Unternehmer zu belohnen, die sich in der Unfallverhütung engagieren, und die Unternehmer, die eher nachlässig mit dem Schutz der Mitarbeiter umgehen, für ein stärkeres Engagement zu gewinnen. Bei der ehemaligen See-BG gibt es seit 1965 ein reines Zuschlagsverfahren.

Rund 85 Prozent der Ausgaben der BG Verkehr entfallen auf Kosten für Behandlung, Rehabilitation und Renten. Die Kosten im spürbaren Umfang zu senken, ist nur dann möglich, wenn die Zahl der Unfälle gesenkt werden kann. Gefragt sind dabei alle: Im Fall von Michael Lang die Busfahrer, die Vorsicht walten lassen, der Unternehmer, der regelmäßig schult und sichere Arbeitsmittel zur Verfügung stellt und der Technische Aufsichtsbeamte der BG Verkehr, der bei der Prävention unterstützt und berät.

So funktioniert das Beitragsausgleichsverfahren

Alle Unternehmen der früheren BGF, die der BG seit mindestens drei vollen Jahren angehören und im abgelaufenen Umlagejahr keine anzeigepflichtigen oder entschädigten Unfälle aufweisen, erhalten fünf Prozent Nachlass auf ihren Beitrag. Unternehmen und Versicherte, bei denen es anzeigepflichtige oder entschädigte Unfälle gibt und deren Eigenunfallbelastung die durchschnittliche Unfallbelastung aller Mitgliedsunternehmen nicht um mindestens 10 Prozent unterschreitet, werden Zuschläge auf den Beitrag auferlegt. Diese Zuschläge betragen 110,- Euro für jeden anzeigepflichtigen Arbeitsunfall und 550,- Euro für jeden entschädigten Arbeitsunfall.

Überdurchschnittlich belastete Unternehmen und Versicherungen werden also „zur Kasse gebeten“, um sie zu bewegen, der Unfallverhütung mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Damit Zuschläge und Umlagebeitrag aber in einem vernünftigen Verhältnis zueinander stehen, darf die Summe der Zuschläge nicht größer sein als 50 Prozent des eigentlichen Umlagebeitrages. Ist das der Fall, wird der Zuschlag gekappt. Auch Unternehmen, bei denen es anzeigepflichtige oder entschädigte Unfälle gibt, deren Eigenunfallbelastung aber die durchschnittliche Unfallbelastung aller Mitgliedsunternehmen um mindestens 10 Prozent unterschreitet, erhalten einen Nachlass. Dieser Nachlass wird dann allerdings um 110,- Euro für jeden anzeigepflichtigen Arbeitsunfall und 550,- Euro für jeden entschädigten Arbeitsunfall reduziert. Der rechnerische Nachlass von fünf Prozent wird also „abgeschmolzen“.

Damit es im Beitragsausgleichsverfahren gerecht zugeht, werden Unfälle ausgenommen, die durch höhere Gewalt oder durch Personen verursacht wurden, die nicht zum Unternehmen gehören. Den tatsächlichen Sachverhalt der Unfälle kennt aber nur der Unternehmer. Deshalb kann er einen Antrag stellen, dass die auf diese Weise verursachten Arbeitsunfälle unberücksichtigt bleiben. Wegeunfälle und Berufskrankheiten bleiben im Beitragsausgleichsverfahren generell unberücksichtigt.

Lkw-Fahrer Herrmann Seiz und Vorarbeiter Klaus Ditrichsbruckner arbeiten bei Veolia Umweltservice Süd GmbH & Co. KG in Neuötting. Sie sind stolz auf die geringe Zahl an Arbeitsunfällen in ihrer Niederlassung. Jeder Tag ohne Unfall wird gezählt.

Der Unternehmer wird nach dem Unfall informiert

Ein Unfall muss der BG Verkehr mitgeteilt werden, wenn er eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen verursacht. Meistens erfährt die BG Verkehr durch einen Arztbericht oder eine Unfallanzeige davon. Sie informiert danach das betroffene Unternehmen mit einem Brief, dass der Unfall sich auf das nächste Beitragsausgleichsverfahren auswirken wird. In dem Schreiben ist genau beschrieben, unter welchen Voraussetzungen Unfälle nicht berücksichtigt werden. Zuständig für Anfragen sind die Unfallabteilungen in den Bezirksverwaltungen der BG Verkehr. Welche Bezirksverwaltung das jeweils ist, steht zusammen mit den Kontaktdaten in der Benachrichtigung. Wer ein solches Schreiben erhält, sollte den Sachverhalt genau prüfen. Wurde der Unfall zum Beispiel durch das alleinige Verschulden einer nicht zum Unternehmen gehörenden Person verursacht, muss sich das betroffene Unternehmen an die Unfallabteilung wenden und das nachweisen – zum Beispiel durch den Polizeibericht.

Der Beitragsbescheid enthält alle Informationen

Das eigentliche Beitragsausgleichsverfahren wird rückwirkend für das abgelaufene Umlagejahr durchgeführt. Der Beitragsbescheid, der jeweils Mitte April verschickt wird, enthält alle Berechnungsfaktoren. Konnte nur ein reduzierter Nachlass gewährt werden oder mussten sogar Zuschläge erhoben werden, befinden sich die Angaben dazu in einer Anlage zum Beitragsbescheid. Eine Liste der Unfälle befindet sich in einer weiteren Anlage. Der Unternehmer kann also genau prüfen, ob die BG Verkehr von den richtigen Voraussetzungen ausgegangen ist. Hält er Korrekturen für erforderlich, kann er sich direkt an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Mitgliederabteilung wenden.

Bernd Fürböter

WIE WIRD DIE UNFALLBELASTUNG IM BEITRAGSAUSGLEICHSVERFAHREN BEMESSEN?

Je nach Schwere werden Arbeitsunfälle mit Belastungseinheiten versehen. Für einen Arbeitsunfall, der zu einer Arbeisunfähigkeit von mehr als drei Tagen führt, wird eine Belastungseinheit berechnet. Für einen Arbeitsunfall, der im Umlagejahr erstmals zu einer Renten- oder Sterbegeldzahlung führt, werden fünf und für einen tödlichen Arbeitsunfall zehn Belastungseinheiten veranschlagt. Für einen Arbeitsunfall können also maximal 16 Belastungseinheiten anfallen. Die Belastungseinheiten werden jeweils in dem Umlagejahr berücksichtigt, in dem der Unfall angezeigt bzw. entschädigt oder in dem der Tod als Unfallfolge festgestellt oder anerkannt worden ist.

Die Eigenunfallbelastung eines Unternehmens ergibt sich aus der Gegenüberstellung seiner Belastungseinheiten zu seinem Umlagebeitrag. Die durchschnittliche Unfallbelastung aller Unternehmen ergibt sich aus der Gegenüberstellung der Belastungseinheiten aller Unternehmen zum Umlagesoll der Berufsgenossenschaft.

Liegt die Eigenunfallbelastung eines Unternehmens mindestens zehn Prozent unter der durchschnittlichen Unfallbelastung aller Unternehmen, besteht eine grundsätzliche Nachlassberechtigung. Der Nachlass beträgt maximal fünf Prozent des Beitrages. Ab dem Umlagejahr 2011 beträgt der Nachlass auf den Beitrag für die Unternehmer-, Zusatz- und freiwillige Versicherung maximal 25 Prozent.

Was verbirgt sich in den Containern? Die ordnungsgemäße Kennzeichnung nach einer Begasung (siehe Beispiel unten) schützt vor unangenehmen Überraschungen.

Giftgas im Container

Täglich sind Millionen von Containern unterwegs. Damit ihre kostbare Fracht keinen Schaden nimmt, setzen Lieferanten oft Giftgase gegen Ungeziefer oder Schimmelpilze ein. Dass diese Nervengifte auch für Menschen gefährlich werden können, zeigt ein aktueller Unfallbericht.

Was ist passiert?

In einem Mitgliedsunternehmen wurde ein Container mit Polstermöbeln aus Fernost angeliefert. Dieser Container war zum Schutz vor Ungeziefer mit Brommethan begast und noch vor dem Versand zur Entgasung belüftet worden. Darüber lag ein im Versandland ausgestelltes Zertifikat vor. Die Entladung im Mitgliedsunternehmen begann ungefähr sechs Wochen später (diese und längere Zeitspannen sind durchaus üblich, bis ein Container nach der Seebeförderung, dem Umschlag im Seehafen und der Weiterbeförderung auf dem Land seinen Zielort erreicht hat).

Als die Mitarbeiter den Container öffneten, bemerkten sie einen süßlichen Geruch. Sie unterbrachen die Arbeit und der Container wurde auf einer Freifläche des Betriebsgeländes zur natürlichen Belüftung abgestellt. Aber auch beim nächsten Versuch musste die Entladung wegen des Geruchs abgebrochen werden. Nach einer weiteren Belüftung wurde die Luftqualität im Container gemessen. Diese Messung wurde mit einer Freigabe gemäß der Technischen Regel für Gefahrstoffe „Begasungen“ (TRGS 512) bescheinigt.

Am Morgen nach Ausstellung der Freigabebescheinigung begannen die Beschäftigten, den Container zu entladen. Die Arbeit wurde abgebrochen, als sich bei mehreren Personen gesundheitliche Beeinträchtigungen zeigten. Grund: Aus den Waren oder Verpackungen waren vermutlich erneut Gase entwichen – man spricht bei diesem Vorgang vom Nachgasen. Das Nachgasen kann auch bei der Lagerung und dem weiteren Umschlag zu Gefährdungen führen, die keineswegs harmlos sind: Das Nervengift Brommethan zum Beispiel kann schon nach kurzem Kontakt Schwindelgefühle und Verhaltensauffälligkeiten verursachen, bei einer akuten Vergiftung reichen die Sym-

JEDEN CONTAINER EINZELN BEWERTEN

Kein Importcontainer gleicht dem anderen! Aus dem Ergebnis einer Gefährdungsbeurteilung oder einer Freigabe-Messung lassen sich deswegen nie Maßnahmen für weitere Container ableiten -–auch dann nicht, wenn die Container aus demselben Herkunftsland kommen oder ähnliche Waren enthalten. Es gilt die Regel: Jeder Container muss einzeln bewertet werden!

ptome von Kopfschmerzen und Erbrechen bis hin zu Krämpfen und Herzstillstand.

Alle Beteiligten kamen ins Krankenhaus und wurden bis zu vier Tage behandelt. Die Feuerwehr nahm die weitere Entladung des Containers unter Vollschutz vor. Die Ware wurde in einem gut belüfteten und verschlossenen Raum sichergestellt.

Wo liegen die Probleme?

Das Begasen von Containern ist im internationalen Warenverkehr üblich, um die Waren vor Schädlingen zu schützen und das Wachstum von Schimmelpilzen u. Ä. zu verhindern. Dazu werden giftige Gase eingesetzt, vor allem Brommethan, Phosphorwasserstoff und Sulfuryldifluorid. Die Anwendung von Brommethan ist in der EU untersagt – aber auch zulässige MIttel wie z. B. Cyanwasserstoff (Blausäure) weisen ein hohes Gefährdungspotenzial auf. Wie das aktuelle Beispiel zeigt, sollte die Gefährdung der Beschäftigten, die die Container entladen, die Waren weiter umschlagen und schließlich auspacken, auf keinen Fall unterschätzt werden!

Bei ordnungsgemäßem Vorgehen werden begaste Container gekennzeichnet. Aus den Beförderungspapieren gehen Informationen über eine Begasung, das verwendete Mittel und bereits durchgeführte Belüftungen hervor. So kann der Empfänger vor dem Öffnen und Entladen die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen in die Wege leiten. Leider kommt es immer wieder vor, dass importierte Container nicht gekennzeichnet sind und eine Begasung in den Beförderungspapieren verschwiegen wird.

Es können aber auch Industriechemikalien im Container enthalten sein. Darunter versteht man Chemikalien, die während der Beförderung den Waren oder den Verpackungen entweichen. Auch sie können der Gesundheit schaden. Ein typisches Beispiel für eine solche Ware sind Schuhe, denn die Sohlen und Leisten werden durch Klebstoffe miteinander verbunden, die während der Beförderung Gase freisetzen können. Weil der Container fest geschlossen ist, erreicht die Konzentration bedenkliche Werte.

Was ist zu tun?

Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung muss vor Öffnen jedes Containers bewertet werden, ob eventuell eine Begasung vorgenommen wurde. Zur Orientierung dienen folgende Fragen:

- Woher kommt der Container?
- Enthält er leicht verderbliche oder für Schädlingsbefall anfällige Waren?
- Weisen Indizien wie verklebte Lüftungsschlitze oder Türdichtungen auf eine Begasung hin?
- Wurde Holz zur formschlüssigen Ladungssicherung verwendet? (Das Stauholz besteht oft aus frischen Hölzern, deswegen wird im Container Gas gegen Insekten und Larven eingesetzt.)
- Sind die enthaltenen Waren typisch für das Entweichen von Industriechemikalien?

Kann nicht ausgeschlossen werden, dass Begasungsmittel oder Industriechemikalien im Container enthalten sind, ist eine Überprüfung vorzunehmen. Es gibt zwei Möglichkeiten für orientierende Messungen: Prüfröhrchen oder direkt anzeigende Messgeräte. Der Container kann dabei geschlossen bleiben, weil Prüflanzen durch die Türdichtungen geschoben werden. Weist das Ergebnis auf eine Belastung hin, muss der Container auf jeden Fall durch eine wirksame technische Belüftung entgast werden.

Wichtig: Die Freigabe zum Öffnen und Betreten eines Containers darf nur von Personen vorgenommen werden, die mindestens die Sachkunde nach Anlage 1c der TRGS 512 erworben haben! Dabei ist zu beachten, dass jede Freigabebescheinigung nur für einen begrenzten Zeitraum gültig sein kann.

Die BG Verkehr hat zum Thema einen Flyer aufgelegt, den Sie in unserem Medienshop im Internet oder über den Fax-Abruf auf S. 31 bestellen können. **(dp)**

Weitere Informationen: Informationsportal „Gefährliche Container“ der DGUV:
www.dguv.de/ifa/de/pra/container/index.jsp
Dort unter anderem die Checklisten zum Download:
„Vor der Bestellung zu beachten“
„Vor und bei der Entladung zu beachten“

Spieglein, Spieglein ...

Ohne Frontspiegel hätte der Fahrer keine Chance, die Fußgängerin zu sehen.

Blick links, rechts, nach vorne, zur Seite, nach hinten – abbiegen. Wirklich alles gesehen?

Aktuelle Untersuchungen zeigen: Lkw-Unfälle ereignen sich auffällig häufig beim Spurwechsel und beim Abbiegen. Auf die Einstellung der Spiegel sollte deswegen größte Sorgfalt gelegt werden.

Erinnern Sie sich an das erste Mal, als Sie in einem Lkw saßen? Sie waren von diesem Ausblick überwältigt. Man sieht fast bis zum Horizont und thront förmlich über den Autofahrern. Erst als Sie das Gefährt in Bewegung setzten, wurden Ihnen die gewaltigen Abmessungen bewusst. Und spätestens beim ersten Rechtsabbiegen war es vorbei mit der Panoramaidylle. Dort, wo Sie eigentlich hätten hinsehen wollen und auch müssen, versperrten Ihnen das Armaturenbrett und die rechte Tür die Sicht. Mit Unbehagen tasteten Sie sich in die Kreuzung hinein. Ist dort ein Fußgänger oder Radfahrer unterwegs, der auf seine Vorfahrt vertraut? Gott sei Dank saß der Fahrlehrer, der im Notfall hätte eingreifen können, auf dem Beifahrersitz. Und weiter ging's mit der nächsten Herausforderung: Spurwechsel zum Überholen oder Linksabbiegen. Plötzlich erkennt man, dass man einige Meter mehr im Rücken hat als im Pkw.

Mehr Spiegel – bessere Sicht

Auch dem Gesetzgeber sind die Sichtlücken (tote Winkel) bekannt. Er schreibt deshalb für alle Kraftfahrzeuge Spiegel, sogenannte Einrichtungen für die indirekte Sicht, vor. Seit 2006 gilt für alle Neufahrzeuge die EG-Richtlinie 2003/97/EG, nach der den Fahrern bis zu sechs Spiegel zur Verfügung stehen. Bis zum 31. März 2009 mussten bei vielen Fahrzeugen Spiegel nachgerüstet werden (EG-Richtlinie 2007/38/EG). Nicht nur die Anzahl der Spiegel stieg, sondern auch deren Eigenschaften änderten sich. Stärkere Spiegelwölbungen ermöglichen größere Sichtfelder, vor allem zur Seite hin. Optisch bedingt erscheinen jetzt aber Personen und Fahrzeuge kleiner als bisher. Wer noch die Abbildung der alten Spiegel gewohnt ist, schätzt Abstände unter Umständen zu groß ein: Viele Fahrer berichteten anfänglich über das unsanfte Anfahren an eine Rampe ... Mittlerweile hat sich die Neuerung eingebürgert und findet große Zustimmung bei den Fahrern. Vor allem die Einführung der Frontspiegel (Spiegelfeldklasse VI) hielten viele für überfällig. Die Führerhäuser wuchsen von Modell zu Modell in die Höhe. Die direkte Sicht vor den Fahrzeugen schrumpfte immer weiter. Die Frontspiegel ermöglichen, andere Verkehrsteilnehmer unmittelbar vor dem Lkw wahrzunehmen.

Alles im grünen Bereich?

Dass diese unverzichtbaren Hilfsmittel die kritischen Fahrsituationen nicht vollständig entschärfen können, zeigt die Unfallstatistik: Im Jahr 2009 ereigneten sich ca. 30 Prozent aller Unfälle von Güterkraftfahrzeugen beim Ein- und Abbiegen sowie Kreuzen. Auffällig sind die Unfälle beim Spurwechsel auf der Autobahn mit ca. 20 Prozent der Unfälle von Güterkraftfahrzeugen. Einzelfälle greift die Presse gerne auf: Überschriften wie „Lkw rammte beim Spurwechsel Pkw“ oder „Schwerer Abbiegeunfall mit Lkw“ sind leider häufig. Die Ursachen solch tragischer Vorfälle sind vielfältig. Manche Radfahrer z. B. nehmen die Verkehrsregeln im Kreuzungsbereich nicht so ernst. Die Kampagne „Risiko Raus!“ greift deshalb das Thema „Toter Winkel“ auf und bietet umfangreiche Informationen für Radfahrer und Schulkinder an. Wenn ein Lkw-Fahrer aller-

Unterweisungskarten für die betriebliche Unterweisung

Zahlreiche Themen der „Risiko raus!"-Kampagne sind Alltag der Präventionsarbeit der BG Verkehr. Die Sicherheit im Verkehr hängt vom umsichtigen Verhalten aller Teilnehmer ab. Als Möglichkeit zur Sensibilisierung und Anleitung der Beschäftigten haben sich die Unterweisungen im Unternehmen bewährt. Achtung: Je nach Gefährdung müssen sie bedarfsgerecht, mindestens aber einmal jährlich, durchgeführt werden!

Die BG Verkehr hat im Rahmen der Kampagne „Risiko raus!" eine Reihe von Medien entwickelt, die Unternehmern und Vorgesetzten bei der Unterweisung helfen. Für Kurzunterweisungen – am besten am Objekt – bieten sich die Unterweisungskarten an. Auf ihnen wird jeweils ein Thema knapp und praxisorientiert dargestellt. Der Fahrer kann die Tipps sofort ausprobieren. Für den sicheren Umgang mit Fahrzeugen gibt es Karten zu den unten genannten Themen (für Mitgliedsunternehmen drei Exemplare kostenlos).

Unterweisen leicht gemacht

Karte 6: Kuppeln von Gelenkdeichselanhängern (Mehrachsenanhängern)
Karte 10: Rückwärtsfahren und Einweisen
Karte 11: Richtig sitzen
Karte 12: Der Kurzcheck vor der Abfahrt
Karte 13: Fahrzeug sicher abstellen
Karte 14: Abstand halten
Karte 15: Spiegel richtig einstellen

Falls Sie bei der Unterweisung gern mit kleinen Filmsequenzen arbeiten, stehen aus der bekannten Napo-Serie verschiedene Filmsequenzen in „Sicher unterwegs" zur Verfügung. Sie machen auf humorvolle Weise deutlich, dass der innerbetriebliche Transport gut durchdacht und organisiert sein muss. Interessierte können die Filme auf der Internetseite der DGUV herunterladen: www.dguv.de/inhalt/medien/dguv_filme/index.jsp

Die Unterweisungskarten erhalten Sie über den Fax-Abruf auf Seite 31 oder den Medienkatalog im Internet : www.bg-verkehr.de

© MAN AG

dings zu Protokoll gibt „Den Radfahrer konnte ich nicht sehen, obwohl ich in alle Spiegel geschaut habe", stellt sich die Frage: Waren die Spiegel überhaupt richtig eingestellt? Dies wird ein Sachverständiger klären müssen. Eine mehr oder weniger große Verantwortung trägt aber immer der Fahrer. Letztendlich muss man an alle Verkehrsteilnehmer appellieren, Rücksicht zu nehmen und an die begrenzten Sichtmöglichkeiten des Lkw-Fahrers zu denken. Eine optimale Spiegeleinstellung, saubere Spiegelflächen und Scheiben, keine Einschränkung der Sicht durch Gegenstände auf dem Armaturenbrett oder Wimpel an der Windschutzscheibe, aber auch gut sichtbare Kleidung von Radfahrern und Fußgängern sind die besten Voraussetzungen, unfallfrei anzukommen.

Ein Abbiegeassistent überwacht den rechten Seitenraum, registriert Bewegungen und warnt den Fahrer.

Möglichkeiten nutzen

Nun zurück zur ersten Fahrstunde: Vor dem Start mussten bestimmte Routinearbeiten eingeübt werden – hierzu gehörte auch das Einstellen der Spiegel. Diese Zeit liegt oft schon lange zurück. Sicher, als Profi entwickelt man ein Gefühl für die Spiegeleinstellung. Aber reizen Sie das Potenzial der neuen Spiegel tatsächlich aus? Es liegt außerdem im Interesse jedes Unternehmers, dass seine Fahrzeuge schadens- und unfallfrei durch den Straßenverkehr bewegt werden. Nicht nur um der Formalie Unterweisung gerecht zu werden, sondern auch um den Fahrern Hinweise an die Hand zu geben, mit denen sie die Spiegelsysteme optimal nutzen können, hat die BG Verkehr deswegen die Unterweisungskarte Nr. 15 „Spiegel richtig einstellen" entwickelt (siehe Fax-Abruf auf Seite 31).

Und das war's?

Aber auch Kritiker melden sich zu Wort: Kann ein Fahrer die vielen Spiegel am Fahrzeug wirklich beherrschen? In wenigen Augenblicken die Situation auf der rechten Seite seines Fahrzeuges durch die Kontrolle von vier Spiegeln sicher beurteilen? Ganz anders zum Beispiel die Einschätzung der Niederlande: Sie machen sich für einen weiteren Spiegel stark, den sogenannten DOBLI-Spiegel. Dieser soll den verbleibenden toten Winkel auf der rechten Seite des Lkw abdecken.

Andere Entwicklungen versprechen mehr Erfolg. So bieten Hersteller serienreife Kamera-Monitorsysteme an, die die Anforderungen der EG-Richtlinie 2003/97/EG erfüllen. Die Firma MAN entwickelte zum Beispiel einen zweifach ausgezeichneten Abbiegeassistenten, der die Fahrer optisch und akustisch warnt, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer im rechten Seitenbereich aufhalten. Wir von der BG Verkehr sind auf zukünftige Entwicklungen gespannt.

Günter Heider

© Reinhard T / Fotolia

© Mixage / Fotolia

Klima- und Luftqualität

Der Messtechnische Dienst der BG Verkehr untersuchte in einer groß angelegten Feldstudie die Klima- und Luftqualität in Omnibussen. Nach Auswertung der zahlreichen Messreihen steht fest: Die Belastung der Busfahrer durch Luftschadstoffe ist unbedenklich.

Fahrer von Omnibussen sind an ihrem Arbeitsplatz vielfältigen Belastungen ausgesetzt, zum Beispiel durch hohe Temperaturen im Sommer und niedrige Temperaturen im Winter, durch Abgase, Staub oder Biostoffe. Von wesentlicher Bedeutung im Hinblick auf die Auswirkungen ist die technische Ausstattung der Fahrzeuge. Zu nennen sind hier vor allem die Klimaanlage, aber auch die verwendeten Luftfilter für den Fahrzeuginnenraum.

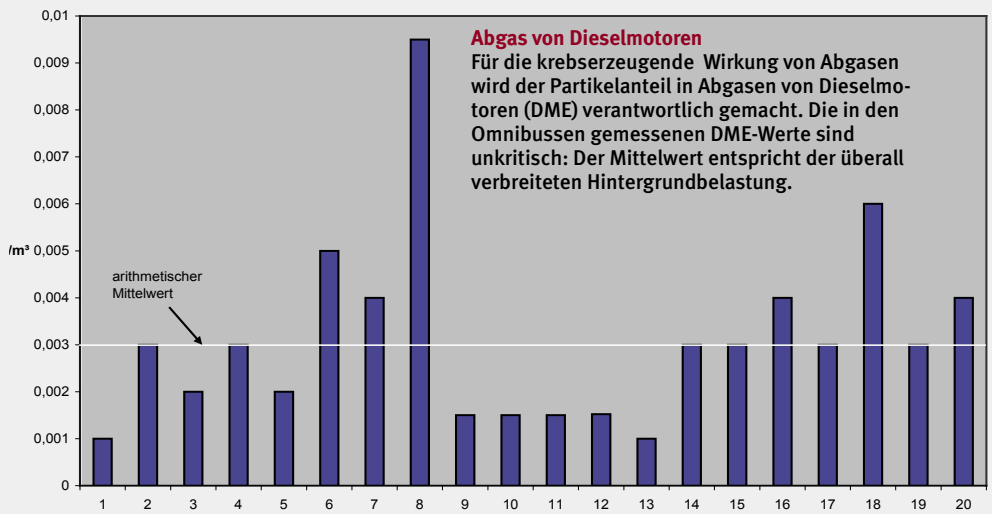
Ziel der breit angelegten Untersuchung der BG Verkehr in den Jahren 2009 und 2010 war die Erfassung relevanter Belastungsparameter am Fahrerarbeitsplatz Bus (ähnliche Studien wurden bereits in Entsorgungsfahrzeugen und auf Binnenschiffen durchgeführt). Die Messungen erfolgten sowohl unter sommerlichen als auch winterlichen Bedingungen und im Frühjahr. Darüber hinaus wurde darauf geachtet, zu Vergleichszwecken nach Möglichkeit immer einen klimatisierten und einen nicht klimatisierten Omnibus unter ähnlichen Einsatzbedingungen (Routen: städtisch, ländlich) und Wetterverhältnissen zu untersuchen. Insgesamt konnten ganzjährig zwanzig Messreihen in acht Betrieben durchgeführt werden.

Die Messungen erstreckten sich ausschließlich auf den Fahrerarbeitsplatz, fanden also nicht im Fahrgastraum statt. Die Messdauer im Bus betrug in Abhängigkeit von der Fahrtstrecke mindestens zwei und maximal acht Stunden. Die äußeren Bedingungen wie Temperatur und Luftfeuchtigkeit wurden entweder direkt gemessen oder online verfügbaren Wetterdiensten entnommen.

Schadstoffe, Mikroorganismen und Temperatur

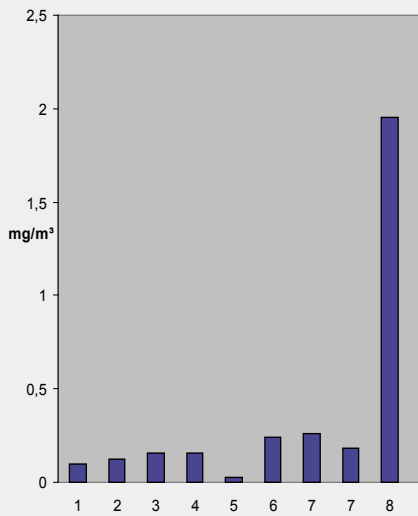
Fahrer von Omnibussen bewegen sich im Straßenverkehr und sind den dort vorkommenden Luftschadstoffen in der Regel über einen Zeitraum von etwa acht Stunden ausgesetzt. Von besonderem Interesse war daher die Ermittlung der Konzentration von Fahrzeugabgasen, Dieselmotoremissionen, Staub sowie leicht flüchtigen organischen Verbindungen. Zusätzlich wurde bei Messfahrten im Sommer auch die Schimmelpilzkonzentration in den Fahrzeugen untersucht. Außerdem wurde wie auch bei den vorangegangenen Studien geprüft, ob die Fahrerinnen und Fahrer durch Wärme oder Kälte belastet werden.

Messergebnisse Dieselmotoremissionen Kohlenstoff elementar



Abgas von Dieselmotoren
Für die krebserzeugende Wirkung von Abgasen wird der Partikelanteil in Abgasen von Dieselmotoren (DME) verantwortlich gemacht. Die in den Omnibussen gemessenen DME-Werte sind unkritisch: Der Mittelwert entspricht der überall verbreiteten Hintergrundbelastung.

Messergebnisse der



Mess-Sensoren (links im Bild) ermitteln die „Thermische Behaglichkeit“ des Fahrers während einer Fahrt im Winter.

Zu warm oder zu kalt?

Wird die Temperatur am Arbeitsplatz als unbehaglich empfunden, sagt dies nichts darüber aus, wie stark die tatsächliche Abweichung zu Klimabedingungen ist, die die meisten Menschen angenehm finden. Außerdem bleibt offen, ob eine Gefahr für die Gesundheit besteht, wenn jemandem die Temperatur nicht behagt. Grund dafür sind zwei Einflussgrößen, die ganz wesentlich darüber entscheiden, ob die klimatischen Bedingungen als angenehm empfunden werden oder nicht. Erstens: Zwischen der Hauttemperatur und der Körperkerntemperatur darf es keinen erheblichen Unterschied geben. Zweitens: Nur wenn die Energiebilanz des Körpers ausgeglichen ist, wird die Umgebungstemperatur als angenehm erlebt. Diese beiden Voraussetzungen sind nicht immer erfüllt – insbesondere nicht im sommerlichen Fahrbetrieb ohne Einsatz von Klimaanlagen.

Es wurden 20 Einzelmessungen zur „Thermischen Behaglichkeit“ durchgeführt. Die Messtermine verteilten sich in den Jahren 2009 und 2010 auf Frühjahr, Sommer und Winter, sodass sowohl Messungen bei gemäßigter als auch bei hoher und niedriger Temperatur durchgeführt werden konnten. Zur Untersuchung wurde nach einem wissenschaftlichen Verfahren der sogenannte PMV-Wert ermittelt (Predicted Mean Vote = vorausgesagtes mittleres Votum) bzw. der PPD-Wert (Previsible Percentage of Dissatisfied = vorausgesagter Prozentsatz Unzufriedener). Ergebnis: Die Klimatisierung der Fahrzeuge führt bei sommerlichen Temperaturen zu deutlich mehr Wohlbefinden. Nicht zu unterschätzen ist in diesem Zusammenhang der Einfluss der Sonneneinstrahlung, die bei Außentemperaturen auch unter 20°C zu einer starken Aufheizung des Fahrzeuges führen kann ("Treibhaus-Effekt"). Dies konnte bereits bei früheren Messungen auf Binnenschiffen und in Fahrzeugen der Entsorgungswirtschaft beobachtet werden. Bei gemäßigten Temperaturen im Frühjahr, aber auch bei niedrigen Temperaturen im Winter, spielt das Vorhandensein einer Klimaanlage für das Wohlbefinden der Fahrer dagegen keine Rolle.

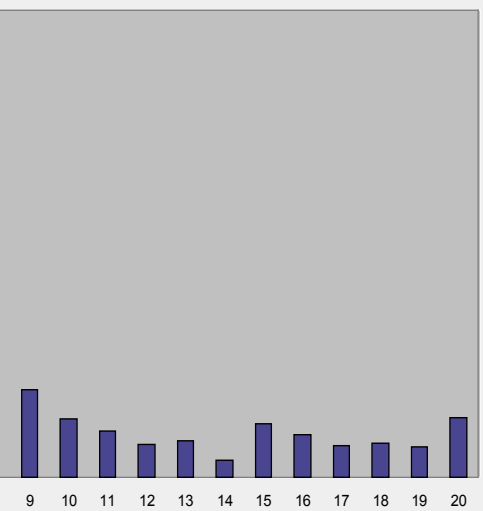
Fazit

Die Messungen haben gezeigt, dass die Belastung von Busfahrern durch Luftschadstoffe insgesamt gering ist. Weder bei Dieselmotoremissionen noch bei anderen Abgasbestandteilen oder Biostoffen wurden auffallend hohe Konzentrationen ermittelt. In aller Regel lagen die Messergebnisse unter oder nahe an der Bestimmungsgrenze des jeweiligen Messverfahrens bzw. im Bereich der überall vorhandenen Hintergrundbelastung. In jeweils einem Fall wurden bei Dieselmotoremissionen und VOC höhere Werte gemessen, die auf eine winterliche Inversionswetterlage zurückzuführen waren.

Problematisch ist die Belastung, die im Sommer bei hohen Außentemperaturen in nicht klimatisierten Fahrzeugen herrscht. In den anderen Jahreszeiten konnten sowohl in klimatisierten als auch in nicht klimatisierten Fahrzeugen für die persönliche Zufriedenheit Ergebnisse erreicht werden, die innerhalb der Behaglichkeitsgrenzen lagen. Starke Sonneneinstrahlung kann allerdings auch bei gemäßigten Außentemperaturen einen erheblichen Einfluss haben. Ohne Klimatisierung kommt es zu einer schnellen Erwärmung des Fahrzeuginneren.

Thomas Sye

Konzentration VOC



Flüchtige organische Verbindungen

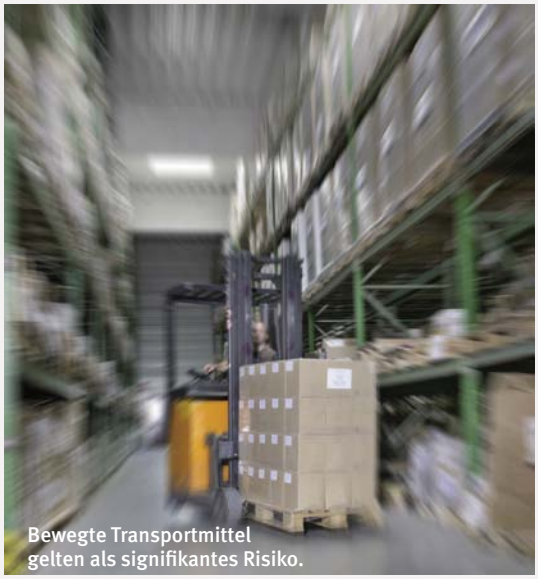
VOC (volatile organic compounts = flüchtige organische Verbindungen) ist die Sammelbezeichnung für flüchtige kohlenstoffhaltige Substanzen, die schon bei niedrigen Temperaturen als Gas vorliegen. Anhand der VOC-Konzentration lässt sich die Luftqualität in Innenräumen objektiv beurteilen. Als Quelle für die Freisetzung dieser Stoffe ist neben der Verwendung von Lösemitteln auch der Straßenverkehr zu nennen. In Fahrzeugen, die im Straßenverkehr betrieben werden, sind also VOC nachweisbar. Typischerweise werden Xylol, Toluol, Styrol und Benzol, aber auch Geruchsstoffe wie Limonen und alpha-Pinen gefunden. Die Summe der VOC soll in länger genutzten Räumen einen Wert von 1 bis 3 mg/m³ nicht überschreiten. Als Zielwert für Innenräume wird im langzeitigen Mittel ein Wert von 0,2 bis 0,3 mg/m³ angegeben.

Gut geplant

In einem Logistik-Center werden neue Arbeitsplätze zur Kommissionierung eingerichtet. Unter der Leitung der Fachkraft für Arbeitssicherheit berät ein „Sicherheitsteam“, wie man dort Unfälle vermeiden kann. Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden kurzfristig umgesetzt.

Die Deutsche Transport Compagnie (DTC) in Nürnberg lagert in ihrem Logistik-Zentrum etwa 7.800 Paletten Reinigungs- und Körperpflegeprodukte, die nach Kundenabruf versendet werden. Auf Wunsch des Empfängers müssen aus sortenrein gepackten Kartons gemischte verkaufsfertige Displays gepackt werden. Dafür wurden kurzfristig sechs neue Arbeitsplätze Kommissionierung eingerichtet. Das Arbeitssystem wurde innerhalb der 2.000 qm großen Umschlagfläche im Logistik-Center untergebracht.

Die Paletten werden von Lagerarbeitern mit Gabelstaplern angeliefert. Die Kommissionierer schneiden die Paletten auf, packen die Kartons ab, nehmen die Einzelprodukte heraus und legen sie nach Vorgabe in neue Displays ein. Sind die Displays fertig gepackt, werden diese auf einer Palette gestapelt. Die Palette wird wieder vom Lagerarbeiter übernommen, um sie versandfertig zu verpacken. Die Arbeitsplätze Kommissionieren wurden durch Mitarbeiter der Verwaltung besetzt, die dort jeweils einen Tag pro Woche arbeiten. Die neuen Arbeitsplätze sollten auf Wunsch der Geschäftsleitung durch die Fachkraft für Arbeitssicherheit (Sifa) bewertet werden. Die Sifa arbeitete dabei mit der Abteilungsleiterin Logistik, dem Lagermeister und dem Leiter Güterkraftverkehr (beide sind Sicherheitsbeauftragte), dem Qualitätsmanager, einem Lagerarbeiter und dem Betriebsrat zusammen.


Bewegte Transportmittel gelten als signifikantes Risiko.

© eyami / Fotolia

Auswertung und Handlungsbedarf

Nach einer Ortsbegehung wurden die Gefährdungsfaktoren analysiert (siehe Tabelle auf der rechten Seite). Die Analyse wurde mittels Risikobewertung (nach Nohl) ausgewertet, um die Schadenschwere und Eintrittswahrscheinlichkeit zu bestimmen. Dabei ergab sich Handlungsbedarf bei fünf Arbeitsprozessen, die anhand der Maßnahmenhierarchie in vorgegebener Reihenfolge abgearbeitet werden müssen.

1. Gefahrenquelle vermeiden oder beseitigen
2. Sicherheitstechnische Maßnahmen
3. Organisatorische Maßnahmen
4. Nutzung Persönlicher Schutzausrüstung
5. Verhaltensbezogene Sicherheitsmaßnahmen

© XJ6652 / Fotolia

Außerdem wurden drei weitere Ziele gesetzt:

- Durch die Veränderungen dürfen keine neuen Risiken entstehen.
- Die Kosten sollen berücksichtigt werden.
- Die Lösungen sollten so schnell wie möglich, spätestens aber in sechs Wochen, umgesetzt sein.

Lösungsmöglichkeiten

Zusammenstoß mit Flurförderzeug

Die vom Flurförderzeug ausgehende Unfallgefahr soll durch eine Sperrung des Kommissionierbereiches für Flurförderzeuge erreicht werden. In dem gesperrten Bereich dürfen Paletten nur mit Handhubwagen und nur nach Verständigung beider Mitarbeiter (Kommissionierer tritt mindestens einen Meter zurück) angeliefert oder abgeholt werden. Diese organisatorische Maßnahme reduziert die Gefährdung auf ein akzeptables Risiko.

Schnittverletzungen durch Messer

Der Lagermeister stellte das Muster eines speziell für Verpackungsmaterial gefertigten Schneidegerätes vor, dessen Klinge verdeckt ist und somit die Gefahrenquelle vollständig vermeidet. Diese Lösung gefiel allen Beteiligten so gut, dass sie sofort angenommen wurde. Sollte sich das Schneidegerät bewähren, wird es an alle Lagerarbeiter am Standort Nürnberg ausgegeben.

Verletzungsgefahr durch herabfallende Packstücke

Der Lagerarbeiter zeigte Arbeitshandschuhe, die er sich im Fachhandel privat gekauft hatte. Die Handschuhe sind für Verpackungs-, Transport- und Sortierarbeiten geeignet und haben eine sehr gute Griffigkeit. Kombiniert mit einer Unterweisung zum richtigen Heben und Tragen wird die Gefahr zwar nicht vermieden, aber mit Blick auf das sehr geringe Gewicht von fünf Kilogramm je Packstück auf ein akzeptables Risiko vermindert. Darüber waren sich alle einig und der Vorschlag wurde angenommen.

Da es sich um einen Vorschlag eines Lagerarbeiters handelt, können wir von einer hohen Akzeptanz ausgehen. Durch das Tragen von Handschuhen könnte es allerdings zu Hautirritationen an den Händen kommen – dem soll durch Ausgabe wasserlöslicher nachfettender Handcreme (siehe Hautschutzplan) entgegengewirkt werden.

NEU

Praktikumsberichte von Sicherheitsfachkräften im SicherheitsProfi (Folge 2)

Während ihrer Ausbildung machen angehende Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Sifa) ein Praktikum, zu dem sie einen ausführlichen schriftlichen Bericht vorlegen. Darin werden konkrete Überlegungen zur Verbesserung der Arbeitssicherheit im Unternehmen vorgestellt. Diese Ergebnisse sind auch für andere Betriebe interessant. Im SicherheitsProfi erscheint deswegen in loser Folge eine Zusammenfassung aktueller Praktikumsberichte. In der ersten Folge (Ausgabe 4/2011) wurde dargestellt, wie die Bedienung diverser Zusatzgeräte die Fahrer moderner Tankkraftwagen ablenkt und was sich dagegen tun lässt. Heute präsentieren wir den Bericht von Peter Dangelmayer zur Gefährdungsbeurteilung von Kommissionierarbeitsplätzen in der Deutschen Transport Compagnie in Nürnberg.

Zum Arbeiten in kalter Umgebung gab es zwei Vorschläge

- Das Lagerhaus muss in den Wintermonaten wie vorgeschrieben (ASR 6/2) auf mindestens 17 Grad Celsius geheizt werden. Diese Temperatur ist von Arbeitsbeginn bis Arbeitsende zu gewährleisten. Darüber hinaus sind Standflächen mindestens mit Läufern, Matten oder Rosten auszurüsten (ASR 8/1).
- Die Mitarbeiter der Kommissionierarbeitsplätze werden in den Wintermonaten mit geeigneter Kälteschutzkleidung ausgerüstet. Darüber hinaus sind Standflächen mindestens mit Läufern, Matten oder Rosten auszurüsten.

Maßnahmen

Die Geschäftsleitung entschied sich für den zweiten Vorschlag, der sofort genehmigt wurde. Auch alle nachstehend aufgeführten Maßnahmen wurden durch die Geschäftsleitung genehmigt.

- Markierung des Sperrgebietes für Flurförderzeuge im Kommissionierbereich sowie Unterweisung der Lagerarbeiter und Kommissionierer.
- Einkauf des Verpackungsschneiders (Kartonagen, Folien), Ausgabe durch Lagermeister, sobald Ware eingetroffen ist.
- Einkauf von Spezialhandschuhen für Verpackungs- und Sortierarbeiten mit hervorragendem Trockengriff. Ausgabe durch den Lagermeister, sobald Ware eingetroffen ist.
- Einkauf von ergonomischen Arbeitsmatten (stark isolierend, genoppte Oberfläche für ermüdungsfreies Stehen, abgeschrägte Kanten, um Stolpergefahr auszuschließen). Kälteschutzkleidung wird intern bevorratet und kann jederzeit durch den Lagermeister ausgegeben werden.
- Für alle Kommissionierarbeitsplätze werden diese Lösungen umgesetzt, zusätzlich sollen noch Unterweisungen zu den Themen „Richtiges Heben und Tragen“ sowie „Persönliche Schutzausrüstung“ ausgearbeitet und durch die Abteilungsleitung vermittelt werden. Wegen des täglichen Wechsels der Mitarbeiter muss die Abteilungsleitung vor Arbeitsbeginn eine Unterweisung über Fluchtwege, Feuerlöscheinrichtungen und verfügbare Erste-Hilfe-Einrichtungen durchführen und dokumentieren.
- Die Wirkungskontrolle erfolgt durch regelmäßige unangemeldete Begehungen. Für die Einhaltung der eingeführten Veränderungen bzw. Benutzung der PSA und der neuen Arbeitsmittel ist die Abteilungsleitung Logistik verantwortlich.

Fazit

Durch das systematische Vorgehen nach den sieben Handlungsschritten der Sifa konnte das Arbeitssystem sicherer gestaltet und den individuellen Leistungsvoraussetzungen der Mitarbeiter angepasst werden. Für die erfolgreiche Umsetzung war die gute Zusammenarbeit aller Beteiligten sehr wichtig. Dafür möchte ich mich an dieser Stelle bedanken. Darüber wurde deutlich, dass sich die Mitarbeiter sehr innovativ in den Arbeitsschutz einbringen und dadurch wesentlich die Akzeptanz bei den Kollegen fördern können.

Peter Dangelmayer

ERMITTLUNG DER GEFÄHRDUNGSFAKTOREN BEI DTC IN NÜRNBERG

Tätigkeit	Gefährdungsfaktoren	Gefahrenquelle	Gefahrenbringende Bedingung
		Mechanische Gefahrenquelle	
Anliefern der Palette	bewegte Transportmittel	Flurförderzeug	Zusammenstoß mit Mitarbeiter
Aufschneiden der Palettenfolie	gefährliche Oberflächen	Messer	Hineingreifen in Klinge
Palette abpacken und packen	unkontrolliert bewegte Teile	Packstücke	Herabfallen der Packstücke
		Physische Gefahrenquelle	
Palette abpacken und packen	Kombination aus statischer und dynamischer Arbeit	Packstück	Häufigkeit des Hebevorgangs
		Psychische Gefahrenquelle	
Palette abpacken und packen	Zeitvorgabe	Arbeitsorganisation	Zeitdruck
Kommissionieren der Ware	Zeitvorgabe	Arbeitsorganisation	Zeitdruck
Kommissionieren der Ware	Verantwortung	Arbeitsaufgabe	Überforderung
		Arbeitsumgebung als Gefahrenquelle	
Palette abpacken und packen	Klima	Kälte	Arbeiten in kalter Umgebung
Kommissionieren der Ware	Klima	Kälte	Arbeiten in kalter Umgebung

© XJ6652 (1); DeVice (1) / Fotolia

Unter Strom

Nässe, Luftfeuchtigkeit und leitfähige Oberflächen erhöhen an Bord die Gefahr eines Elektrounfalls. Deswegen dürfen nur Geräte benutzt werden, die in einwandfreiem Zustand sind. Denn Lebensgefahr besteht bereits bei geringen Stromstärken!

Trennschleifer, Kabeltrommeln, Bohrmaschinen, aber auch Elektromotoren, Steckdosen, Staubsauger und Kaffeemaschinen gehören selbstverständlich zum Arbeitsalltag an Bord. Dabei sollte niemand unterschätzen, welche Gefahr von beschädigten elektrischen Geräten ausgeht: Bei der Berührung von spannungsführenden Teilen kann sich ein Mensch schwer verletzten: Außer lebensgefährlichen Verbrennungen drohen die Schädigung innerer Organe, Atemstillstand und Herzversagen.

Häufige Unfallursachen ...

- Die Leitungsisolierungen sind schadhaft.
- Die Schutzleiter sind unterbrochen oder nicht angeschlossen.
- Während der Arbeit werden Leitungen beschädigt, die unter Spannung stehen.
- Spritzwasser oder Schmutz dringen in die Geräte ein.
- Beschädigte Geräte werden nicht sofort der Nutzung entzogen.

... und wie man sie vermeiden kann

1. Sichtkontrolle

- Nur Geräte verwenden, die mit einer gültigen Prüfplakette gekennzeichnet sind (das gilt auch für Verlängerungskabel und Kabeltrommeln).
- Werden Geräte oder Arbeitsmittel in Ländern außerhalb der Euro-

BESONDERE GEFAHREN DURCH STROM

Bei einem Elektrounfall kommt es oft zu Muskelverkrampfungen. Der Betroffene kann sich unter Umständen nicht mehr selbstständig aus dem Stromkreis lösen. Lebensgefahr besteht bereits bei geringen Stromstärken. Für Menschen ist Wechselstrom besonders gefährlich!

Sofortmaßnahmen bei einem Unfall

- Stromkreis unterbrechen
- Brücke informieren
- Erste-Hilfe-Maßnahmen einleiten
- Unbedingt funkärztliche Beratung einholen

Achtung: Die Helfer müssen stets auf Selbstschutz achten und dürfen kein unnötiges Risiko eingehen. Ihre Sicherheit geht vor!

© Angelika Bentin / Fotolia

päischen Gemeinschaft an Bord gebracht, müssen sie vor der Benutzung ebenfalls geprüft und gekennzeichnet werden.

- Vor der Benutzung kontrollieren, ob Kabel, Steckverbindungen und Gehäuse sichtbare Mängel aufweisen.
- Prüfen, ob die Zugentlastung und der Knickschutz der Kabel einwandfrei sind.
- Kontrollieren, ob Schutzabdeckungen und Handgriffe ordnungsgemäß angebracht sind.
- Nur Werkzeugteile (Bohrer, Trennscheiben, Bürsten) verwenden, die für das Gerät geeignet und sicher eingespannt sind.

Achtung: Reparieren Sie beschädigte Geräte niemals selbst, sondern melden Sie die Schäden sofort dem verantwortlichen Offizier!

2. Vorbereitung

- Wer mit elektrischen Geräten arbeitet, muss einen sicheren Stand haben und die Werkzeuge sicher ablegen können.
- Die Kabel sollen umsichtig verlegt, festgebunden und mit Kabelabdeckungen gesichert werden.
- Zuleitungen dürfen keine Stolperstellen bilden und nicht unter Zug stehen, sie sollen nicht über scharfe Kanten, Ecken oder bewegliche Teile geführt werden und nicht gequetscht werden.
- Kabeltrommeln und Steckverbindungen müssen so aufgestellt oder abgelegt werden, dass sie vor Feuchtigkeit und Staub geschützt sind.
- Es ist unzulässig, mehrere Kabeltrommeln oder Verlängerungsleitungen miteinander zu verbinden, denn das kann zu Überlastungen führen und die Schutzeinrichtungen unwirksam machen.
- Mehrfachsteckdosen nicht mit weiteren Mehrfachsteckdosen verbinden.

Achtung: Führen Sie die Vorbereitung gewissenhaft aus, auch wenn Sie unter Zeitdruck stehen!

3. Einsatz

- Geräte und Maschinen müssen mit dem dafür vorgesehenen Schalter ein- und ausgeschaltet werden.
- Anschlussstecker erst herausziehen, nachdem das Gerät ausgeschaltet wurde.
- Stecker nicht am Zuleitungskabel aus der Steckdose ziehen.
- Sicherheitseinrichtungen der Geräte weder umgehen noch manipulieren.
- Keineswegs nasse Geräte benutzen.
- Elektrische Geräte nicht mit nassen Händen anfassen.
- In feuchten Räumen dürfen nur Geräte eingesetzt werden, die dafür speziell geeignet sind.
- In explosionsgefährdeten Räumen (Tanks, Gefahrstofflager) nur elektrische Geräte, z. B. Handleuchten, mit entsprechendem Explosionsschutz nutzen.
- Elektrische Betriebsstätten oder Schaltanlagen nie ohne Anweisung des verantwortlichen Offiziers betreten.

Achtung: Die Gefahr eines Elektrounfalls an Bord ist durch den häufigen Kontakt mit metallischen Bauteilen deutlich erhöht.

Weitere Informationen zum Download http://publikationen.dguv.de (nur bei der DGUV erhältlich):
BGI 594 „Einsatz von elektrischen Betriebsmitteln“
BGI 600 „Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz“
BGI 8524 „Prüfung ortsveränderlicher elektrischer Betriebsmittel“

MELDUNGEN

Dienststelle Schiffssicherheit zieht um

Die Dienststelle Schiffssicherheit zieht am 19. September um. Die neuen Verwaltungsräume befinden sich nur wenige Meter vom alten Standort entfernt in der Brandstwiete 1 in 20457 Hamburg im 4. OG. Die Telefonnummern bleiben unverändert. Der Umzug ist erforderlich, weil das Seehaus im Zuge der Fusion nicht mehr rentabel zu bewirtschaften war und verkauft wurde.

Das Seehaus in der Reimerstwiete soll abgerissen werden. Dort entsteht ein neuer Wohnkomplex.

Bordpersonal in Zahlen

Zum Stichtag 30. Juni 2011 meldet die Rentenversicherung Knappschaft Bahn See für das Bordpersonal unter deutscher Flagge die aktuellen Zahlen:
15.214 Seeleute waren auf Handelsschiffen (mit Küsten- und Hochseefischerei) unter deutscher Flagge versichert. Davon sind 7.521 Deutsche und 7.693 ausländischer Herkunft.

See & Sicherheit 2010

Die Mitgliederzeitschrift der See-BG wurde nach der Fusion in das neue Magazin „SicherheitsProfi“ der BG Verkehr integriert. Wer die „See-Seiten“ verpasst hat, kann jetzt den Sammelband 2010 bestellen (siehe Fax-Abruf auf Seite 31) oder als PDF-Datei im Internet herunterladen:

www.bg-verkehr.de/medien/sicherheitsprofi/2010

Sicheres Arbeiten während der Werftliegezeit

Instandsetzungsarbeiten, Pflege des Unterwasserschiffes, Erhöhung des Lukensülls, Reparaturen an der Maschinenanlage oder Termine der Schiffsuntersuchungskommission – Gründe für einen Werftaufenthalte gibt es viele. Und vieles, was es dann zu beachten gibt.

Um die Werftzeit effektiv zu nutzen, wird versucht, möglichst viele Termine in diesen Zeitraum zu legen. Zunächst wird der Schiffseigner mit der Werft, der Elektrofirma und den Teilelieferanten die notwendigen Arbeiten absprechen und Verträge schließen. Hierbei sollte er den Arbeitssicherheitsaspekt nicht vernachlässigen. In vielen Fällen übernehmen auch die eigenen Mitarbeiter einen Anteil an den Arbeiten, zum Beispiel Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an den Maschinenanlagen oder Reinigungs- und Konservierungsarbeiten.

Der Eigner oder sein Vertreter hat festzulegen, wie die Zusammenarbeit mit den Werftmitarbeitern oder Fachfirmen zu erfolgen hat. Dies beginnt z. B. schon beim Aufslippen oder Eindocken des Schiffes.

Für die Arbeiten, die vom eigenen Personal durchgeführt werden, ist eine Gefährdungsbeurteilung erforderlich, bei der danach zu fragen ist, welcher Gefährdungen sich durch die Besonderheiten ergeben und welche Maßnahmen zur Abwendung zu ergreifen sind. Das Bordpersonal muss in die spezifischen Bedingungen und Festlegungen zum Arbeitsschutz auf der Werft eingewiesen und entsprechend unterwiesen werden. Zum Beispiel gilt in der Regel, dass auf dem Werftgelände Sicherheitsschuhe zu tragen sind. Im Bereich der Helling, der Schiffbauhallen und überall wo Kranarbeiten durchgeführt werden, ist ein Schutzhelm Pflicht. Ein Problem stellen die Zugänge zum Schiff und die sichere Begehbarkeit der Verkehrswege, insbesondere der Gangborde, dar. Noch immer werden ungeeignete Leitern, Leitern ohne Sicherung gegen Umfallen, als Verkehrs- oder Transportweg zum Schiff genutzt. Sie sind unbedingt durch transportable Treppen oder Arbeitsbühnen mit Absturzsicherung zu ersetzen. Da die Absturzhöhen an den Außenkanten der Gangborde und Decks weit mehr als 1 m betragen, müssen hier „an Land“ Geländer vorhanden sein.

© Kotterba

Bei Reinigungs- und Konservierungsarbeiten Gehör- und Augenschutz nicht vergessen!

© Kotterba

Die Gefährdungsbeurteilung gibt auch Hinweise auf Schutzmaßnamen beim Umgang mit Farbe.

Nicht zu unterschätzen sind geöffnete Montageöffnungen oder Bodenluken. Hier besteht die Gefahr des Hineinstürzens! Deshalb solche Öffnungen stets absperren oder absichern. Wichtig ist auch eine ausreichende und möglichst blendfreie Beleuchtung. Sollen Leerzellen, Wallgänge oder Tanks begangen werden, ist immer zu prüfen, ob ausreichend Sauerstoff und keine schädlichen Gase im Raum sind. Erst nach Freigabe durch eine beauftragte Person dürfen sie betreten werden.

Typische Arbeiten für die Besatzung sind Entrostungs- oder Konservierungsarbeiten. Bei der Rost- bzw. Farbentfernung werden oftmals druckluftbetriebene Nadler benutzt, die eine erhebliche Lärmbelastung verursachen. Hier ist Gehörschutz unbedingt notwendig. Ebenso sollte stets ein Augen- bzw. Gesichtsschutz getragen werden.

Wichtig ist die Gefährdungsbeuteilung auch für den Umgang mit Farben und deren Lösemittel. Welche Gefährdungen gehen von diesen Stoffen aus? Hier lohnt sich in jedem Fall der Blick in das zu jedem Produkt mitzuliefernde Sicherheitsdatenblatt. Sind sie eventuell durch solche mit einem niedrigeren Gefährdungspotenzial zu ersetzen? Wenn nein, ist Persönliche Schutzausrüstung, kurz PSA erforderlich. Zum Beispiel Handschutz, Augenschutz oder auch Atemschutz.

Dies sind nur einige Tipps zum sicheren Arbeiten auf der Werft. Es gilt immer der Grundsatz: Zuerst die möglichen Gefährdungen ermitteln, dann Maßnahmen festlegen und diese natürlich auch durchsetzen. **(rb)**

Persönliche Schutzausrüstung in der Binnenschifffahrt

Nicht nur bei Werftarbeiten an Land, sondern auch bei der Arbeit auf dem Schiff: Die richtige PSA schützt und kann Leben retten!

Vor Aufnahme einer Tätigkeit steht die Gefährdungsbeurteilung. Sie zeigt die Gefährdungen auf und gibt Hinweise, welche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr nötig sind. In erster Linie sollen bauliche oder technische Maßnahmen das Risiko einer Verletzung oder eine Beeinträchtigung der Gesundheit verhindern. Leider ist dies jedoch nicht immer möglich. Dann ist die Persönliche Schutzausrüstung gefragt. Doch welche Schutzausrüstung schützt bei welchen Tätigkeiten? Wie muss sie beschaffen sein? Und was muss man beim Einkauf beachten?

Informationen und Anregungen zum Einsatz, Gebrauch und zur Eignung von PSA finden Sie in der BGI 765 – Persönliche Schutzausrüstungen (PSA) in der Binnenschifffahrt. Sie weist darauf hin, dass die Rettungsweste beispielsweise bei allen Außenbordarbeiten, beim Benutzen des Beibootes oder bei der Arbeit und beim Aufenthalt an Deck, wenn die Gefahr des Überbordgehens besteht, getragen werden muss.

Da es sich bei der Rettungsweste um eine PSA gegen das Ertrinken, also eine tödliche Gefahr handelt, sind die Beschäftigten über den Gebrauch zu unterweisen. Die BG Verkehr bietet dazu auch ein Seminar an. Die Termine entnehmen Sie bitte der unten stehenden Tabelle.

Doch es gibt auch PSA, die gegen andere als tödliche Gefahren schützen: Gehörschutz gegen Schwerhörigkeit, Schutzschuhe gegen Fußverletzungen oder Ausrutschen oder auch Handschuhe gegen Lösemittel und mechanische Gefährdungen.

Über alle informiert die neu aufgelegte Broschüre. Sie kann über den Medienkatalog der BG Verkehr unter www.bg-verkehr.de bestellt werden.

Hochwasser an der Havel

Die enormen Regenmengen im Juli führten dazu, dass von der Müritz und den kleineren Seen in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg gewaltige Wassermengen in die Havel drückten. Dieser Umstand zwang das Wasser- und Schifffahrtsamt in Eberswalde, eine totale Sperrung für den Bereich zwischen der Schleuse Bredereiche und Liebenwalde (insgesamt 7 Schleusen) vom 1. bis zum 16.8.2011 auszusprechen. In diesem Bereich der Oberen Havel-Wasserstraßen war durch das ablaufende Wasser eine derart starke Strömung entstanden, dass jegliches Befahren unmöglich wurde. In einigen Bereichen war die Havel so angestiegen, dass das Flussbett für ein sicheres Befahren nicht mehr erkennbar war.

Mitgliedsbetriebe der BG Verkehr, die vom Vermieten von Sportbooten – also Motoryachten – an Freizeitkapitäne leben, kamen dadurch in erhebliche Schwierigkeiten.

SEMINARTERMINE FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

Seminartitel	Seminarnummer	Seminartermin	Seminarort
Fortbildungsseminar für Fahrgastschiffer: Sicheres Arbeiten durch sicheres Auftreten in Konfliktsituationen	BS-11-140	21.11. - 23.11.2011	08393 Meerane
Fortbildungsseminar für Schiffsführer: Handlungshilfen für die Umsetzung seiner Aufgaben	BS-11-144	28.11. - 30.11.2011	34508 Willingen, Sauerland
Rettungswestenseminar	BS-11-141	30.11. - 02.12.2011	34508 Willingen, Sauerland
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz auf Fähren	BS-11-145	05.12. - 07.12.2011	49406 Barnstorf
Einführungsseminar für Auszubildende und Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	BS-11-139	16.01. - 27.01.2012	47198 Duisburg
Rettungswestenseminar	BS-11-142	13.02. - 15.02.2012	34508 Willingen, Sauerland
Sicherheitsbeauftragte in Binnenschifffahrtsbetrieben	BS-11-137	27.02. - 01.03.2012	34508 Willingen, Sauerland
Suchtprävention im Betrieb: Handlungshilfen für Verantwortliche in Unternehmen der Binnenschifffahrt	BS-11-146	19.03. - 21.03.2012	36251 Bad Hersfeld
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt	BS-11-143	26.03. - 29.03.2012	34508 Willingen, Sauerland
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit in der Binnenschifffahrt	BS-11-136	16.04. - 18.04.2012	57392 Sellinghausen

Die Anmeldung erbitten wir schriftlich. Sie kann direkt über das Internet (www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-und-gesundheitsschutz/aus-und-fortbildung/seminare-der-bg-verkehr) oder per Brief, Fax oder E-Mail erfolgen (BG Verkehr, Referat Binnenschifffahrt, Postfach 210154, 47023 Duisburg, Tel. 0203 2952-112, Fax 0203 2952-135, E-Mail: ulrike.klein@bg-verkehr.de).

Ist diese Ladung ausreichend gesichert? Zur Berechnung gibt es in Europa unterschiedliche Grundlagen.

Hohes Niveau der Ladungssicherung muss erhalten bleiben

Europa wächst zusammen – auch im Güterverkehr. Das Zusammenwachsen erfordert eine Vereinheitlichung der Rahmenbedingungen, denn nur so ist Wettbewerb sinnvoll möglich.

Gerade für Länder mit hohen Standards bedeutet Vereinheitlichung der Rahmenbedingungen aber nicht selten ein Absenken des bestehenden Niveaus. Dies droht derzeit im Bereich der Ladungssicherung – und das darf nicht sein.

Wohl kaum ein Thema prägte die Entwicklung der Verkehrssicherheit in den letzten Jahren mehr als die Ladungssicherung. Auslöser war das Unfallgeschehen im gewerblichen Güterverkehr zu Beginn der 70er-Jahre. Mit den VDI-Richtlinien für die Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen und ihren inzwischen 19 Blättern zu ausgewählten Themen der Ladungssicherung, an denen die BG Verkehr intensiv mitgearbeitet hat, wurden technische Regeln geschaffen. Diese Regeln setzen sich neben den wissenschaftlich-technischen Grundlagen zur Ladungssicherung auch mit nichttechnischen Themen, zum Beispiel der Ausbildung, auseinander. Sie stellen wissenschaftlich fundiert und in der Praxis erprobt den Stand der Technik dar und sind geeignet, ein hohes Niveau der Ladungssicherung sicherzustellen. Parallel dazu wurde die Verpflichtung zur Ladungssicherung im Straßengütertransport 1971 in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen. Die intensive Aufklärungsarbeit der Unfallversicherer, unterstützt durch die Kontrolltätigkeit der Polizeibehörden, führte zu mehr Sensibilität in den Unternehmen und in der Folge zu einer deutlichen Verbesserung der Ladungssicherung in der Praxis.

Im Transitland Deutschland ist es aber notwendig, dass nicht nur die heimischen Transporteure diesem Niveau verpflichtet sind, sondern es muss international anerkannt und eingehalten werden. Eine Möglichkeit dazu bot die europäische Norm (EN 12195-1: 2003), in die auch der Stand der Technik aus den VDI-Richtlinien integriert wurde. Gleichzeitig ließ sie hinsichtlich ihrer Umsetzung national unterschiedliche Herangehensweisen an die Sicherung von Ladegütern zu und entsprach so dem Subsidiaritätsprinzip in Europa.

Nach der Überarbeitung dieser Norm droht nun aber ein Sicherheitsverlust. Auf Betreiben einiger Länder wurden Berechnungsmethoden unter Vernachlässigung allgemein anerkannter Regeln der Technik normiert, die in weiten Teilen unzureichend sind und im Widerspruch zu den Ergebnissen zahlreicher wissenschaftlicher und durch die Praxis bestätigter Untersuchungen stehen. Dies würde bei Anwendung dieser Norm und entsprechendem Sicherungsverfahren eine Absenkung des Sicherheitsniveaus um zum Teil mehr als 30 Prozent bedeuten. Das kann nicht sein und deshalb fordern Experten, dass das heute bereits bewährt gelebte und nach dem Stand der Technik erforderliche Sicherheitsniveau der Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen beibehalten werden muss. Bei der Erarbeitung neuer Normen, zum Beispiel der (möglichst kurzfristigen) Revidierung der EN 12195-1:2010 müssen der Stand der Technik und die wissenschaftlichen Erkenntnisse weiter zum Maßstab gemacht werden, fordern der Fachausschuss Verkehr der DGUV und die BG Verkehr gemeinsam.

„Nach der Überarbeitung der europäischen Norm droht ein Sicherheitsverlust."

Nur so kann der Anspruch der Bundesregierung zum 4. europäischen Verkehrssicherheitsprogramm umgesetzt werden, wonach „das Thema Betriebssicherheit von Lkw durch angemessene Ladungssicherung mit dem Ziel behandelt wird, einheitliche Regelungen auf der Grundlage der höchsten, in den Mitgliedsstaaten aufgestellten Anforderungen europaweit einzuführen und bis dahin das Niveau der Ladungssicherung in den Staaten, die die höchsten Anforderungen stellen, auch für den Transitverkehr beizubehalten“.

Michael Garz

Mehr Informationen: www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-und-gesundheitsschutz/brancheninfos/gueterkraftverkehr

Fünf Fragen an

Bettina Strasser, Sekretärin im Entsorgungsfachbetrieb Wallisch & Strasser in Tittmoning

Eine Sekretärin mit Lkw-Führerschein? Na klar: Bettina Strasser (37) kennt das Entsorgungsgeschäft von Kindheit an. Heute kümmert sie sich um den gesamten Büroablauf – dazu gehört natürlich auch die Abrechnung der BG-Beiträge (siehe S. 12).

Gibt es ein Fahrzeug oder ein Fortbewegungsmittel, zu dem Sie eine besondere Beziehung haben?
Ja, das ist das Abrollfahrzeug, auf dem mein Papa mir das Fahren beigebracht hat. Ich war schon mächtig stolz, dass ich einen 40-Tonner mit Anhänger fahren kann und bin damit mehrmals auf Langstrecke nach Frankfurt unterwegs gewesen.

Welche technische Erfindung im Transportbereich bewundern Sie?
Ich finde, das Automatik-Getriebe ist eine tolle Erfindung, damit ist ein Lkw viel einfacher zu fahren. Auch die Automatikschüttung bei den Müllfahrzeugen erleichtert die Arbeit bei der Tonnenentleerung sehr.

Hat ein Unglücksfall Sie besonders erschüttert?
Ja, es gab vor Jahren einen tödlichen Unfall, in den eines unserer Fahrzeuge verwickelt war: Eine Selbstmörderin hat sich in der Stadt vor den Wagen geworfen. Der Fahrer hatte keine Chance zu reagieren. Das hat uns alle sehr bedrückt und ich hatte großen Respekt, weil die Männer die Tour später trotzdem zu Ende gefahren sind.

Wie achten Sie bei der Arbeit auf Ihre Sicherheit und Gesundheit?
Wir im Büro achten sehr auf die korrekte Haltung an unserem Arbeitsplatz. Ein ergonomischer Bürostuhl, die richtige Sitzweise und die sinnvolle Anordnung der Arbeitsgeräte stehen im Vordergrund. Und außerdem sind wir viel in Bewegung, zum Beispiel um zwischendurch einen Ordner zu holen. Rückenprobleme sind bei uns kein Thema!

Und was mögen Sie an Ihrer Arbeit besonders gern?
Da steht an erster Stelle die gute Zusammenarbeit mit den langjährigen Kollegen. Wir haben Handykontakt zu jedem Lkw und können so die Wünsche unserer Kunden sehr kurzfristig erfüllen.

Die Idee: Feuerlöscher

Das im Mittelalter übliche Verfahren, um ein Feuer herumzureiten und die dort wütenden bösen Geister mit Zaubersprüchen oder magischen Holztellern zu vertreiben, konnte auf Dauer nicht überzeugen.

Nachdem im 18. Jahrhundert mit Feuerlöschbomben (kleine Fässchen voll Wasser), Löschdosen (Salpeter, Schwefel und Kohle in Pappkapseln) und Löschgranaten (Salzlösungen in Flaschen) experimentiert wurde, gelang dem Engländer George Manby 1816 der Durchbruch: Er erfand den ersten Handfeuerlöscher, der neben Wasser Druckluft enthielt und erhöhte dadurch die Reichweite des Löschgeräts im Vergleich zur einfachen Spritzenpumpe deutlich. Im 19. Jahrhundert war die feuerlöschende Wirkung von Kohlendioxid bereits bekannt, ebenso wurde Schaum als Löschmittel eingesetzt. Damit waren die Voraussetzungen für den modernen Feuerlöscher geschaffen: 1903 kam in Deutschland der erste Nasslöscher in Kegelform auf den Markt, 1907 folgte der erste Schaumlöscher (zur Schaumbildung wurden unter anderem Eiweißlösungen und Süßholzwurzelextrakt verwendet), 1912 folgte der erste Pulverlöscher. Am Prinzip hat sich bis heute wenig geändert: Das Pulver befindet sich im Behälter und wird durch eine CO^2-Druckpatrone ausgelöst. Obwohl die Verschmutzung durch das Löschpulver einen gewissen Nachteil darstellt, hat sich diese Form des Handfeuerlöschers in allen europäischen Industrieländern durchgesetzt.

© Simon Schoar / Wikimedia

Zu Lehrzwecken sichtbar gemacht: Ein Feuerlöscher von innen.

Für die Arbeitsicherheit gilt: Wer mindestens einen Mitarbeiter beschäftigt, muss für ausreichenden Brandschutz sorgen! **(dp)**

AUS UNFALLMELDUNGEN DER BG VERKEHR

Auf dem Rastplatz gab es eine Verpuffung, als der Lkw-Fahrer beim Kochen mit dem Gaskocher hantierte. Er erlitt Verbrennungen am rechten Arm und am Oberkörper.

Beim Öffnen einer Papierpresse war der Druck so groß, dass der Verschluss vom Verriegelungshebel zurückschlug. Dabei wurde bei dem Mitarbeiter der Daumen der linken Hand zwischen Verschluss und Auflage eingeklemmt. Die Arbeitshandschuhe verhinderten eine schwere Verletzung, der Mitarbeiter quetschte sich nur die Hand.

Beim Aufbau des Liftes bei einem Umzug sollten die Klappen des Transportkorbes heruntergeklappt werden. Ein Mitarbeiter hatte die Sicherung gelöst, die Klappen lösten sich aber nicht. Beim Herunterfahren klappten sie dann zur Seite und trafen den Liftbediener am Kopf. Er trug eine Platzwunde davon.

Der Mitarbeiter der Spedition hat im Schneidersitz einen Container am Bodenrand geschweißt. Dabei sind Schweißperlen gegen beide Unterschenkel geprallt. Sie verursachten Verbrennungen ersten Grades.

Der Kfz-Mechaniker stand zur Reparatur einer Hydraulikleitung an einem Müllfahrzeug auf einer Podestleiter. Er wollte einen Schritt zurücktreten, trat ins Leere und stürzte von der Podestleiter 1,5 m tief. Sein rechtes Handgelenk ist angebrochen, er erlitt außerdem Schürfwunden und Prellungen.

Der Hausmeister stolperte bei Arbeiten in der Grünanlage und stürzte rücklings. Dabei schlug ein Ast gegen den rechten Unterschenkel und verursachte eine tiefe Risswunde.

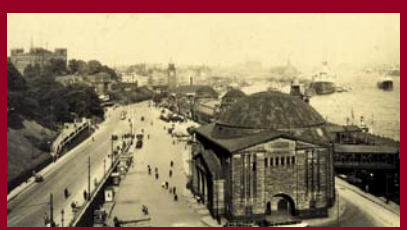
DIE ZAHL

rd. 73.000

Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr erhielten 2010 einen Beitragsnachlass, weil die Unfallbelastung unter der durchschnittlichen Unfallbelastung lag.

JUBILÄUM

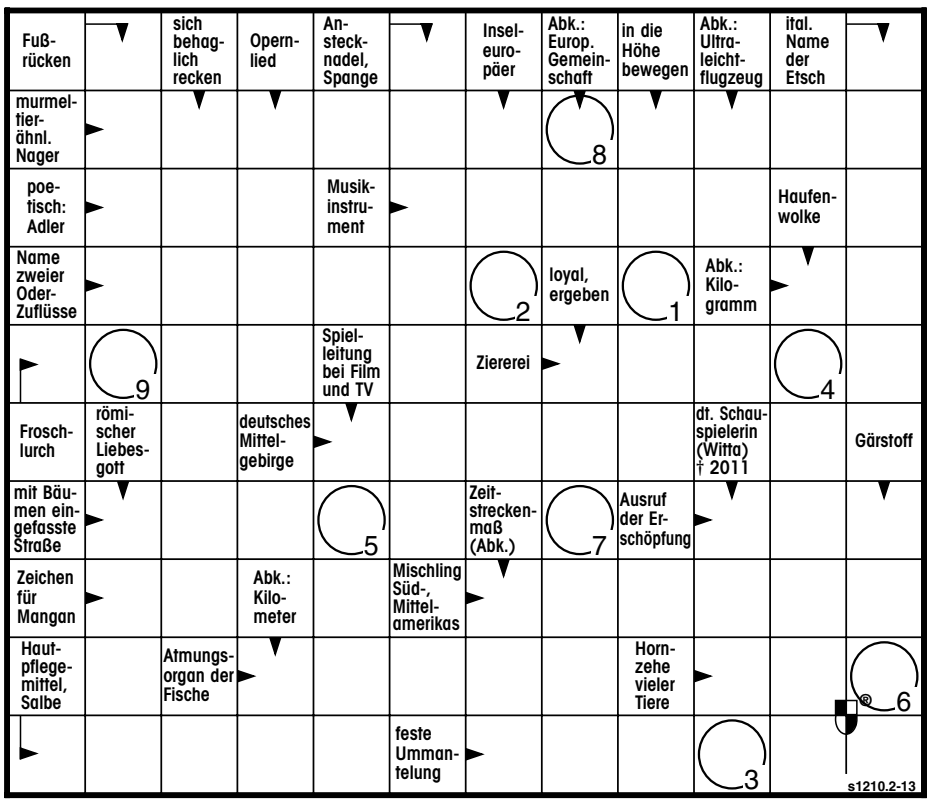
Ein Tunnel feiert Geburtstag



Ein Pferdefuhrwerk sollte mit aufgestellter Peitsche hindurchpassen, deshalb wurden die Tunnelröhren mit einem Durchmesser von sechs Metern geplant. Treppen, zwei Personenaufzüge und insgesamt vier Aufzüge mit zehn bzw. sechs Tonnen Zuladung führen 23,5 Meter hinab. Zeitgenossen fanden das Bauwerk eigenartig, als es im September 1911 eröffnet wurde. Heute, hundert Jahre später, ist dieses Bauwerk eine Touristenattraktion. Eine Ausstellung im Museum der Arbeit widmet sich diesem eigenartigen Bauwerk – dem alten Elbtunnel in Hamburg – bis zum 25. März 2012.

Museum der Arbeit, Wiesendamm 3, 22305 Hamburg, Öffnungszeiten: Mo. 13-21 Uhr, Di.-Sa. 10-17 Uhr, So. 10-18 Uhr

MITMACHEN UND GEWINNEN



1	2	3	4	5	6	7	8	9

Die Buchstaben von 1 bis 9 ergeben die Lösung.

Das Lösungswort senden Sie bitte an folgende Anschrift:

BG Verkehr
Redaktion SicherheitsProfi
22757 Hamburg

Einsendeschluss:
4. November 2011

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

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

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

Gewinner aus 4/2011

1. Preis 50 Euro
A. Sandt, Kiel
2. bis 5. Preis je 25 Euro
J. Geissler, Langen
R. Tittel, Liegau-Radeberg
M. Beer, Elsnig
W. Noatsch, Eisleben

Ihr nächster SicherheitsProfi: 4.11.2011

REPORTAGE
Busfahrer im Großstadtrevier

GESUND UND SICHER
Schnee – und wie man ihn wieder loswird

© VHH PVG / Kamil Kliem

© Michael Urban / ddp

Faxbestellung 040 3980-1040

Mit diesem Fax bestellen wir

☐ **kostenlose Sonderdrucke des SicherheitsProfi 6/2011**

☐ **See & Sicherheit 2010**
Die See-Seiten aus dem SicherheitsProfi als Sonderausgabe in einem Heft

☐ **Sicherheit beim Umgang mit begasten Containern**
Informationsflyer, für Mitglieder der BG Verkehr kostenlos

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

☐ Nr. 6: Kuppeln von Gelenkdeichselanhängern
☐ Nr. 10: Rückwärtsfahren und Einweisen
☐ Nr. 11: Richtig sitzen
☐ Nr. 12: Der Kurzcheck vor der Abfahrt
☐ Nr. 13: Fahrzeug sicher abstellen
☐ Nr. 14: Abstand halten
☐ Nr. 15: Spiegel richtig einstellen

Firmenname

zu Händen

Straße Postfach

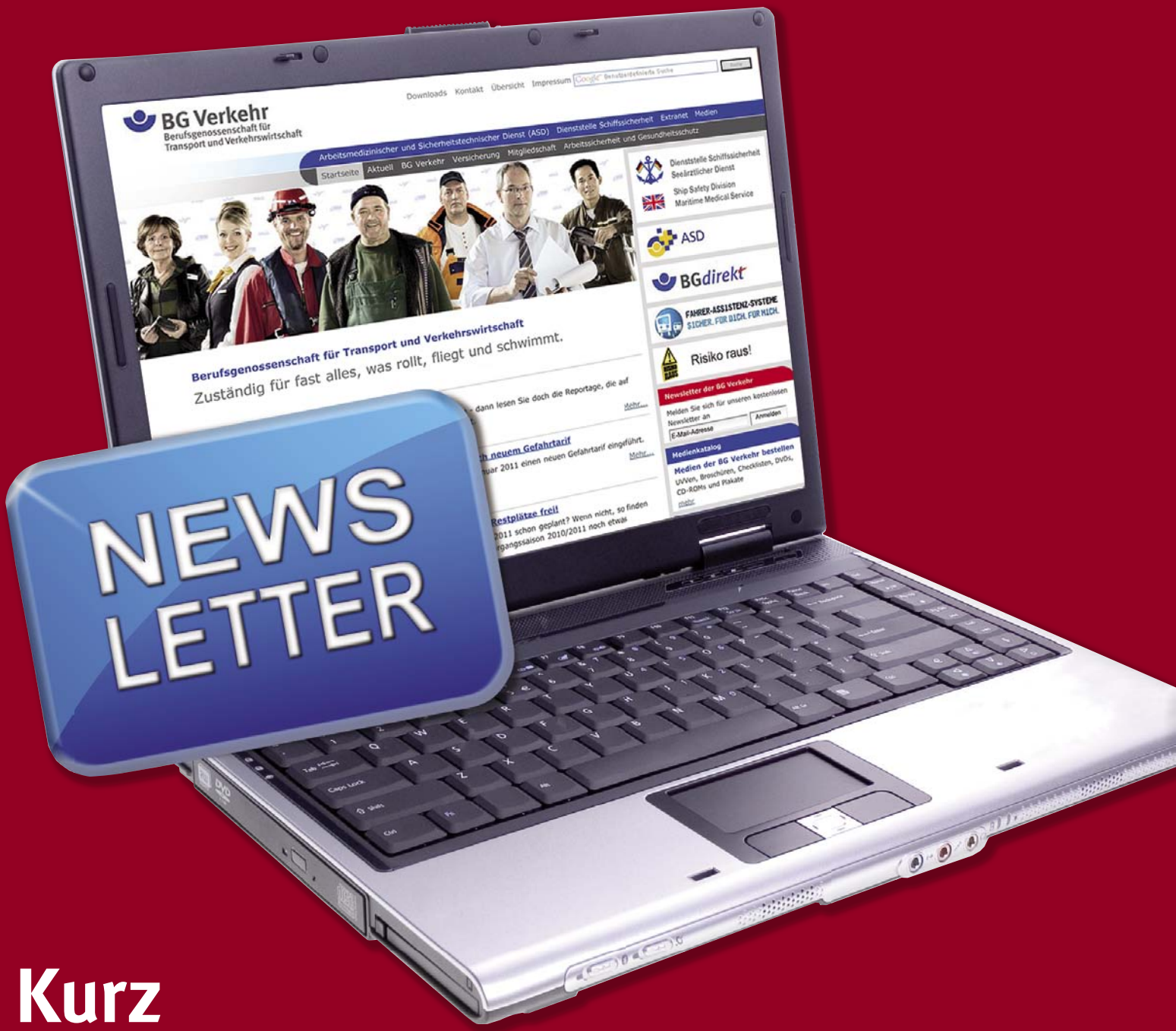
Ort

Datum Unterschrift

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

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

Der Newsletter der BG Verkehr



Kurz knapp kompakt

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

© fotolia / Fotman73

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