

SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

8 | 2011

PRÄVENTION
Hydraulik-Schlauchleitungen

Seite 16



VERSICHERUNG UND LEISTUNG
Versicherungsschutz im Ausland

Seite 24



REPORTAGE

Unterwegs mit einem Kurierdienst in Berlin

Seite 10



„Wir haben das Jahr 2011 genutzt, um nach der Fusion weiter zusammenzuwachsen.“

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Ein Blick zurück

Ein kluger Kopf hat einmal gesagt, nur wer einen Blick in die Vergangenheit wirft, gewinnt Perspektiven für die Zukunft. In diesem Sinne werfen wir für unsere Leser auf den Seiten 28 und 29 einen kleinen Rückblick auf das vergangene Jahr. Tatsächlich hat sich 2011 viel getan. Nachdem der Gesetzgeber 2008 mit dem Unfallversicherungsmodernisierungsgesetz die Forderung aufgestellt hatte, die Zahl der Berufsgenossenschaften auf neun zu reduzieren, konnte diese Forderung 2011 erfüllt werden. Aus den früher 26 gewerblichen Berufsgenossenschaften sind durch umfangreiche Fusionsprozesse neun branchenorientierte Unfallversicherungen hervorgegangen. Nun kommt es darauf an, der Politik zu vermitteln, dass wir

diesen Prozess als abgeschlossen betrachten. Neue Perspektiven haben sich durch die „Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie“ ergeben. Diese gilt es nun im Sinne einer schlagkräftigen Prävention weiterzuentwickeln. Unsere aus den Fusionsprozessen hervorgegangene BG Verkehr hat das Jahr 2011 genutzt, um weiter zusammenzuwachsen und Prozesse zu vereinheitlichen. Daran wird sicher auch die neue Selbstverwaltung mitwirken, die 2011 neu gewählt inzwischen ihre Arbeit in den verschiedenen Gremien aufgenommen hat.

Bei einem Rückblick auf das vergangene Jahr darf das Inkrafttreten der neuen Unfallverhütungsvorschrift zur arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Betreuung (DGUV Vorschrift 2) nicht fehlen. Mit ein wenig Sorge haben wir 2011 den Start der neuen und komplexen Vorschrift verfolgt. Sie ist für kleinere Unternehmen keine leichte Kost. Statt einer unverzüglichen und buchstabengetreuen Umsetzung in den Mitgliedsunternehmen lag uns daran, unsere Unternehmer zu beraten, zu informieren und ihnen anhand von Beispielen aus der Praxis zu vermitteln, wie diese neue Vorschrift umgesetzt werden kann. Nach den Rückmeldungen unserer Technischen Aufsichtsbeamten ist das der richtige Weg und der Artikel zu der neuen Vorschrift auf Seite 8 und 9 zeigt, dass wir diesen Weg fortsetzen wollen.

Liebe Leserinnen und Leser – ziehen auch Sie am Ende eines Jahres Bilanz? Ich hoffe, Ihr persönlicher Rückblick fällt positiv aus und bietet gute Perspektiven für das neue Jahr. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest im Kreise Ihrer Familie und ein erfolgreiches und gesundes neues Jahr!

IMPRESSUM

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

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka,
Hauptgeschäftsführerin

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
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

Brandstwierte 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

IM NACHTEXPRESS

Im Logistikzentrum Groß Kreuz bei Berlin bereiten die Kuriere die nächste Tour vor. Die dauert wie immer von Mitternacht bis Morgengrauen – für „unseren“ Fahrer ist das die ideale Arbeitszeit. Lesen Sie die Reportage über eine Branche, die nicht nur zur Weihnachtszeit rund um die Uhr zu tun hat, ab Seite 10



UNFALLBERICHT

Seite 14



HYDRAULIK-SCHLÄUCHE

Seite 16



VERSICHERUNG

Seite 24

© Peter Kirillov (f); Thaut Images (f)/fotolia; Polizei

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

4

DAS THEMA

Erste Erfahrungen mit der DGUV Vorschrift 2
Inhalte statt Zeitvorgaben

8

REPORTAGE

Im Nachtexpress
Mit einem Kurierdienst durch Berlin

10

GESUND UND SICHER

Unfallbericht: Lebensgefährliche Spielerei
Die Arbeitsbühne am Gabelstapler
Sensible Leitung
Hydraulik-Schlauchleitungen richtig warten
Eisvögel
Flugzeuge im Winter startklar machen

14

16

18

DER FAHRENSMANN

Verhinderung von Ertrinkungsfällen
Änderungen im Präventionsfachausschuss Binnenschifffahrt
Besatzung und ADN-Sicherheitssysteme verhindern Großbrand

20

21

21

SEE UND SICHERHEIT

Der Zugang zum Schiff

22

Meldungen
Bekanntmachung

23

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

Beruflich im Ausland

24

Fragen und Antworten zum Versicherungsschutz

Entgeltnachweis 2011

26

Informationen für Mitgliedsunternehmen

BGdirekt

27

Das Extranet vereinfacht die Zusammenarbeit

VERMISCHTES

Fünf Fragen; Gesund unterwegs

19

Jahresrückblick 2011

29

RUBRIKEN

Impressum

2

Aus Unfallmeldungen der BG Verkehr

30

Tipp; Kreuzworträtsel

30

Vorschau

31

SEMINARE FÜR GESPANNFÜHRER Buchen Sie Ihre Termine für 2012

Zu den Highlights im Seminarprogramm der BG Verkehr gehören die Fortbildungen für Gespannführer. Auch gestandene Profis lernen dort noch viel Neues über typische Un-



fallursachen und den sicheren Umgang mit Pferd und Wagen. Wer Interesse hat, sollte mit der Anmeldung nicht lange warten, denn erfahrungsgemäß sind die Seminare meist sehr schnell ausgebucht.

+ www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-und-gesundheitsschutz/aus-und-fortbildung

Jugend-Arbeitsschutz-Preis ausgeschrieben

Teilnahme für Jugendliche bis 24 Jahre aus Schule und Betrieb

Auszubildende, die auf besonders praxisorientierte und innovative Weise einen Beitrag zu mehr Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz entwickelt haben, können bis zum 30. Juni 2012 Beiträge zum Jugend-Arbeitsschutz-Preis einreichen. Der Wettbewerb hat das Ziel, mit innovativen Ideen den Arbeitsschutz in Unternehmen zu verbessern. Initiator ist die Fachvereinigung Arbeitssicherheit (FAS) e.V. Für die ersten drei Platzierungen sind Preisgelder in Höhe von insgesamt 6.000 Euro ausgelobt.

+ Teilnahmebedingungen und Berichte über die Beiträge der Vorjahre finden Sie unter www.jugendarbeitsschutzpreis.de

Sitzlust statt Sitzfrust

Neue Broschüre bringt Bewegung und Dynamik in den Büroalltag

Eigentlich ist Sitzen kein wirkliches Problem. Nur die Dauer des Sitzens. Denn die Zeitspanne zwischen dem Hinsetzen und dem Aufstehen ist in unserer modernen Gesellschaft immer größer geworden. Wenn wir so weitersitzen, setzen wir nicht nur unsere Gesundheit aufs Spiel. Wirtschaftlich gesunde Unternehmen brauchen auch gesunde und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Dieser Meinung sind die Initiative Neue Qualität der Arbeit (INQA) und die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und haben deshalb eine sehr unterhaltsame und informative Broschüre unter dem Titel „Sitzlust statt Sitzfrust“ herausgegeben. Auf knapp 50 Seiten erfährt man nicht nur, wie man



richtig sitzt, sondern erhält auch medizinisches Wissen und Ausblick auf ein Büro als dynamischen Wirtschaftsraum.

+ Die Broschüre steht als Pdf-Datei und in gedruckter Fassung zur Verfügung unter www.inqa.de

Ohne ESP geht nichts mehr im Verkehr

ESP seit 1. November Pflicht für Typgenehmigung von Fahrzeugen

Mit der EG-Verordnung Nr. 661/2009 Fahrzeugsicherheit wurde festgelegt, dass ab dem 1. November 2011 nur noch solche Pkw und Lastkraftwagen eine europäische Typgenehmigung erhalten, die mit dem Fahrer-

assistenzsystem ESP ausgestattet sind. Und ab 1. November 2013 sind auch Fahrspurassistent und vorausschauendes Notbremssystem für Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen zGM verpflichtend, um die Typgenehmigung zu bekommen.

Damit findet eine Forderung aus der Kampagne „Fahrer-Assistenz-Systeme – SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH.“ ihren gesetzlichen Niederschlag. Die BG Verkehr startete die Kampagne 2008 und förderte in Mitgliedsunternehmen die Ausstattung neuer Lkw und Reisebusse mit Abstands-

regeltempomat, Spurassistent und Elektronischem Stabilitätsprogramm. Ziel der Kampagne ist es, die Verbreitung dieser Systeme zu erhöhen und die Zahl schwerer Unfälle zu reduzieren.

Die auch von BGL und der KRAVAG unterstützte Kampagne endet 2011. Anfang 2012 werden die Ergebnisse einer die Kampagne begleitenden wissenschaftlichen Studie vorgestellt. Darin wird untersucht, welche Wirkung durch den Einsatz von Fahrer-Assistenz-Systemen erzielt werden kann.

+ www.fahrer-assistenz-systeme.de



FAHRER-ASSISTENZ-SYSTEME
SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH.

Vertreterversammlung tagte in Hamburg

Jahresrechnung 2010 zur Beratung vorgelegt

Auf ihrer Sitzung am 30. November erhielten die Mitglieder der Vertreterversammlung einen Überblick über die Arbeit der Verwaltung. Sie informierten sich in diesem Zusammenhang intensiv über den Stand verschiedener Präventionsprojekte und Vorschriften. Über die Vereinbarung mit Bund und Ländern, den Bestand an Unfallverhütungsvorschriften einer Prüfung zu unterziehen, haben die Sitzungsteilnehmer eingehend diskutiert. Es bestand Einigkeit, dass eine europaweite Harmonisierung der Vorschriften wünschenswert sei, insgesamt aber der hohe Standard des deutschen Arbeitsschutzes erhalten bleiben müsse.

Auf der Tagesordnung stand anschließend die Jahresrechnung 2010. Sie wurde den Sitzungsteilnehmern vorgestellt und einzelne Positionen detailliert erläutert. Die



Ulrich Bönders übernahm als neu gewählter Vorsitzender die Leitung der Vertreterversammlung. Neben ihm die Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr, Sabine Kudzielka.

Mehrausgaben im Entschädigungsbereich betragen rund 14 Mio. Über die voraussichtliche Abwicklung des Haushalts 2011 und den Stellenplan der BG Verkehr wurde im Anschluss an die Jahresrechnung informiert. Eine Satzungsänderung, den 1. Nachtrag zur DGUV Vorschrift 2 sowie den Haushaltsplan 2012 beschloss die Vertreterversammlung einstimmig.

Handys sind stumm zu schalten. Das hatten die Mitglieder der Vertreterversammlung vor zwei Jahren entschieden und bei Missachtung Strafen verhängt. Das auf diese Weise gefüllte Sitzungsschwein wurde im Anschluss an die Vertreterversammlung von Wolfgang Anwander und Peter Zander geschlachtet. Das Ergebnis: 744,25 Euro gehen an die Aktion Kinder-Unfallhilfe.



Präventionspreis „Der Rote Ritter“

Hilfe für Kinder im Straßenverkehr

Jeden Tag verunglücken in Deutschland im Durchschnitt 80 Kinder unter 15 Jahren. Deshalb ist Unfallverhütung eine der wichtigsten Aufgaben der „Aktion Kinder-Unfallhilfe“. Mit dem Präventionspreis „Der Rote Ritter“ fördert der gemeinnützige Verein herausragende Ideen, die dafür sorgen, Kinder sicherer durch den Straßenverkehr zu lotsen. Der mit insgesamt 20.000 Euro dotierte Preis ist für 2012 ausgeschrieben. Die Teilnahme

steht jedermann offen, der in Deutschland lebt. Privatpersonen können ebenso teilnehmen wie Gemeinden, Schulen, Kindergärten, Unternehmen und Vereine oder private und öffentliche Initiativen. Was zählt, sind gute und realisierbare Ideen zur Verhütung von Kinderunfällen im Straßenverkehr.

Vielleicht kennen Sie eine Institution, die unterstützt werden sollte. Eine unabhängige Jury entscheidet sich für einen oder mehrere Preisträger, Bewerbungsschluss ist der 31. Dezember 2011.

 www.kinderunfallhilfe.de

TICKER

Zugkraft nicht ausreichend

Rückruf von Spanngurten

Die ZEUS Zentrale für Einkauf und Service GmbH & Co. KG ruft Zurrgurte/ Spanngurte der Marke GO/ON! vom Typ EF-TD003 / CL-A38 (2 x 2,5 m mit Klemmschloss, Farbe: Orange; Verkaufspreis: 3,99 EUR; Verkaufszeitraum: seit 6/2009) zurück. Nach Untersuchungen durch den TÜV SÜD reicht die Zugkraft der Spanngurte nicht aus, befestigte Gegenstände könnten sich lösen und Verletzungen hervorrufen. Auf dem Gurt ist ein gefälschtes GS-Zeichen des TÜV Süd angebracht. Es hat die Form eines Sechsecks und trägt die inkorrekte Aufschrift „TUV SOU“. Die Zurrgurte/Spanngurte wurden über verschiedene Märkte, wie z. B. Baumärkte, vertrieben.

Europäischer Fotowettbewerb

Tolle Bilder

Wie kann man Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz in einem Foto festhalten? Auf diese Frage der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz gingen 2.500 Beiträge aus 36 europäischen Ländern ein. Das Gewinnerfoto des Polen Krzysztof Maksymowicz wurde mit 3.000 Euro prämiert.



Dass ein Bild oft mehr sagt als tausend Worte, beweisen auch die Arbeiten der Mitbewerber. Die Gewinnerfotos und weitere hervorragende Ergebnisse des Wettbewerbs sind im Internet eingestellt.

 www.osha-photocompetition.eu

Risiko Raus!

Tannenbaumtransport

Nach zwei Jahren endet die Präventionskampagne Risiko Raus! passend zur Weihnachtszeit mit Hinweisen zum sicheren Transport des Tannenbaumes. Was dabei zu beachten ist, erfahren Sie unter www.risiko-raus.de

Je älter die Busse, desto mehr Sicherheitsmängel

TÜV wertete Prüfberichte der Hauptuntersuchung aus

Für Fahrzeuge zur Personenbeförderung ab acht Sitzplätze sind jährliche Hauptuntersuchungen vorgeschrieben. Der amtliche Prüfkatalog der Hauptuntersuchung, in der vom Gesetzgeber über 130 einzelne Prüfpunkte vorgeschrieben sind, war Datenbasis für den Bus Report 2011 des TÜV. Die Auswertung zeigt, dass fast die Hälfte der Busse Mängel aufwiesen, jedes siebte Fahrzeug sogar erhebliche Mängel. Die Quote der dabei festgestellten erheblichen Mängel aller Linien- und Reisebusse beträgt 13,8



Je älter die Busse, desto wichtiger ist die regelmäßige Wartung.

Prozent, mängelfrei waren 55,5 Prozent, 0,2 Prozent der vorgeführten Busse wurden als „verkehrsunsicher“ stillgelegt.

Auffällig ist ein Anstieg der Quote erheblicher Mängel mit zunehmendem Alter der Busse: Im Durchschnitt lag sie bei einjährigen Fahrzeugen bei 4,5 Prozent. Nach fünf Jahren betrug sie bereits 11,1 Prozent.

Bei zwanzigjährigen Bussen stellten die TÜV-Experten eine Quote von 26,9 Prozent erheblicher Mängel fest. Besonders viele Mängel betrafen die Beleuchtung, mit großem Abstand folgten Mängel an Motor und Antrieb (5,2 Prozent), an der Vorder- und Hinterachse (5,0 Prozent) und Korrosion an tragenden Teilen (4,9 Prozent).

DVR für gesetzliches Alkoholverbot am Steuer

Alkoholeinfluss eine der Hauptursachen bei Verkehrsunfällen

Der Vorstand des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) hat sich für ein absolutes Alkoholverbot am Steuer ausgesprochen. „Es geht um die klare Regel: Wer fährt, trinkt nicht und wer trinkt, fährt nicht“, erklärte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Das Fahren unter Alkoholeinfluss gehört neben nicht angepasster Geschwindigkeit und dem Nicht-Angurten europaweit zu den

Hauptursachen schwerer und tödlicher Verkehrsunfälle. 2010 sind in Deutschland 342 Menschen bei Alkoholunfällen ums Leben gekommen; 18.874 wurden verletzt, davon 5.000 schwer. Neben dem DVR haben sich auch die Deutsche Verkehrswacht (DVW), die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), der Automobilclub von Deutschland (AvD) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) für ein generelles Alkoholverbot am Steuer ausgesprochen.

„Sprechende“ Baustellen-Hütchen

Frühwarnsystem über CB-Funk erfolgreich

Um die Zahl der Unfälle auf Autobahn-Baustellen zu reduzieren, setzt das Land Nordrhein-Westfalen Verkehrsleitkegel mit eingebauten Sendern ein. Sie warnen Lkw-Fahrer über den viel genutzten CB-Funk mithilfe von Durchsagen, wie »Achtung Gefahren-



stelle!«, vor den Baustellen. Dadurch werden ortsunkundige Fernfahrer frühzeitig alarmiert und können Baustellen mit erhöhter Aufmerksamkeit anfahren. Die Durchsagen stehen in mehreren Sprachen zur Verfügung.

Nach Informationen des Landesbetriebs Straßenbau zeigt das neue Frühwarnsystem Wirkung und die Zahl der Unfälle geht deutlich zurück. Auch Hessen, Bayern und Sachsen nutzen mittlerweile die „sprechenden“ Kegel.

Was macht Deutschlands Straßen sicherer?

Autofahrer sind für null Promille

TNS Emnid hat im Auftrag von AXA im August 2011 eine repräsentative Befragung unter 1.024 deutschen Autofahrern ab 18 Jahren durchgeführt, um herauszufinden, welche Maßnahmen deutsche Autofahrer für wichtig halten, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Ergebnisse: Die meisten Autofahrer (89 Prozent) sprechen sich dafür

aus, das Einhalten des Sicherheitsabstands auf Autobahnen stärker zu kontrollieren. Auch Alkohol am Steuer würden knapp drei Viertel der Deutschen komplett verbieten, um mehr Sicherheit zu gewährleisten (74 Prozent). 71 Prozent der Befragten sind dafür, begleitendes Fahren für Fahranfänger zur Pflicht zu machen.

Weitere Ergebnisse: Rund 64 Prozent der Befragten stimmen höheren Geldstrafen für das Telefonieren am Steuer zu. Und im Durchschnitt halten 41 Prozent der Befragten eine vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn für geeignet, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.



Medienpaket Entsorgung besteht Praxistest

Neue Filme in Vorbereitung

Seit drei Jahren stellt die BG Verkehr ihren Mitgliedsunternehmen das Medienpaket „Entsorgen – Aber Sicher!“ zur Verfügung. Nun wurden die Nutzer gefragt, ob und wie sie die verschiedenen Materialien an-

wenden und wo sie Verbesserungsbedarf sehen. Das Ergebnis: Rund 84 Prozent der Befragten nutzen das Medienpaket mindestens einmal im Jahr, viele sogar häufiger. Filme, Plakate und Folienpräsentationen werden besonders gerne eingesetzt, die Aufkleber finden wenig Zuspruch. Inhaltlich steht das Thema „Stolpern, Rutschen, Stürzen“ an erster Stelle.

Die große Mehrheit der Befragten geht davon aus, dass sich das Wissen der Mitarbeiter durch die Unterweisungen verbessert habe und vergibt als Schulnote für das Medienpaket eine Eins bis Zwei. Die Anregungen und Themenwünsche aus der betrieblichen Praxis werden in die Weiterentwicklung der Materialien einfließen. Derzeit wird an Filmen zu den Themen Arbeiten an Ballenpressen, innerbetrieblicher Transport, Sicherheit beim Behältertransport, Wartung/Instandhaltung/Reinigung gearbeitet.

Das Medienpaket entstand unter der Projektleitung der Berliner Stadtreinigung mit maßgeblicher Beteiligung der BG Verkehr und in Kooperation mit der REMONDIS AG & Co. KG, Abfallwirtschaft Mannheim und ver.di.

 www.medien-der-entsorger.de
Ergebnisse der Befragung:
www.bg-verkehr.de



Tim Fischer ist Thüringens sicherster Busfahrer

Fazit vieler Teilnehmer: „Das sollten wir wiederholen!“

Im Oktober kämpften 34 Busfahrer in Nohra zum ersten Mal um den Titel „Thüringens sicherster Busfahrer“. Zwei Fahrerinnen und 32 Fahrer stellten sich den Schiedsrichtern. Bei dem Wettbewerb kam es nicht nur auf Fahrtheorie, sondern auch auf praktische Fähigkeiten an. Die Teilnehmer meisterten eine Eco-Übung, bei der es um kraftstoffsparendes Fahren ging, eine Vollbremsung, ein Ausweichmanöver auf nasser Fahrbahn und Rangierübungen. Am Stand der BG Verkehr ging es um die richtige Einstellung des Fahrerarbeitsplatzes, eine Voraussetzung für sicheres und ermüdungsfreies Fahren. Sieger des Wettbewerbs ist Tim Fischer aus Finsterbergen im Landkreis Gotha. Er ge-



Sicherster Busfahrer in Thüringen: Tim Fischer (m.), auf Platz zwei und drei schafften es Mike Uhlig (l.) und Steffen Roth.

wann eine Flugreise nach Schweden, die er gemeinsam mit seiner Frau antreten wird.

 www.thueringens-sicherster-busfahrer.de



DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL Risiko draußen?

Zum Jahreswechsel endet die Kampagne „Risiko Raus!“. Wo immer in den letzten beiden Jahren das gelbe Warn-dreieck mit dem Schriftzug „Risiko Raus!“ auftauchte, standen Gefahren beim Fahren und Transportieren im Mittelpunkt. Wir haben Sie während dieser Zeit intensiv mit unterschiedlichen Medien zum Ausschluss von Risiken motiviert, die aus Ablenkung, Unachtsamkeit oder fehlendem Gefahrenbewusstsein resultieren. Wir haben Sie vor Ort beraten, Unterweisungsmedien entwickelt, Seminare konzipiert, bei Überschlagsimulator und Gurtschlitten glühten die Achsen und auch Napo (www.napofilm.net/de) musste im Namen der Arbeitssicherheit halsbrecherische Stunts absolvieren.

Also, das Risiko ist draußen, oder? Schauen Sie lieber noch mal nach! Noch stehen die Kampagnenwerkzeuge zur Verfügung. Viele werden wir auch in unseren kampagnenunabhängigen Werkzeugkasten übernehmen. Und während wir uns auf die nächste Kampagne ab 2013 vorbereiten, sehen Sie unbedingt zu, dass das Risiko auch draußen bleibt. Fangen Sie am besten damit an, mal einen Blick auf die Ladefläche Ihrer Fahrzeuge zu werfen – alle Risiken raus? Na los, aufstehen, nachgucken! Viel Glück und Erfolg 2012!


Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Erste Erfahrungen mit der DGUV Vorschrift 2

Jeder Unternehmer, der Arbeitnehmer beschäftigt, kennt und nutzt sie: Die Unterstützung durch Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit (Sifa). Seit fast einem Jahr sind die neuen Anforderungen in der reformierten Unfallverhütungsvorschrift, DGUV Vorschrift 2, geregelt. Zeit für einen kurzen Erfahrungsbericht.

Während für kleine Betriebe der BG Verkehr mit maximal zehn Mitarbeitern alles beim Alten geblieben ist, haben sich für größere Betriebe seit dem 1. Januar 2011 in der Regelbetreuung einige Änderungen gegeben. So besteht der Gesamtumfang der betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Betreuung aus zwei Anteilen: einerseits der sogenannten Grundbetreuung, bei der die Einsatzzeitenvorgaben auf Betriebsarzt und Sifa aufzuteilen ist, und andererseits der sogenannten betriebsspezifischen Betreuung, die vom Betrieb zu ermitteln und nicht an vorgegebene Einsatzzeiten gebunden ist. Wie ist die Umsetzung im Betrieb erfolgt, welche Erfahrungen haben die betrieblichen Akteure gemacht?

„Im vergangenen Jahr stand bei uns die Beratung durch den Technischen Aufsichtsdienst im Vordergrund“, so der Leiter der Abteilung Organisation des Arbeitsschutzes, Dr. Andreas Patorra, mit Blick auf die neuen Anforderungen. „Dabei sind wir stets davon ausgegangen, dass die im Arbeitssicherheitsgesetz seit fast 40 Jahren geregelte grundsätzliche Betreuungsverpflichtung in den Betrieben gängige Praxis ist.“

Beratung erfolgte in Workshops, in Seminaren und in den Betrieben vor Ort. Dabei standen und stehen folgende Botschaften und Empfehlungen im Vordergrund:

Inhalte statt Zeiten!

Wer sich im Betrieb an die Umsetzung macht, sollte zunächst ermitteln, wo und in welchen Bereichen er als Unternehmer einen Schwerpunkt im Arbeitsschutz setzen möchte und wie er sich dabei von seiner Sicherheitsfachkraft und seinem Betriebsarzt unterstützen lassen möchte. „Es ist sinnvoll, zuerst die Leistungen zu ermitteln, die erbracht werden sollen, und dann festzulegen, welcher Aufwand dafür erforderlich ist“, so Patorra. Dabei kann er sich durchaus eines EDV-Programms bedienen. „Nutzen Sie die zum Einsatz kommenden EDV-Programme aber nicht ausschließlich als Einsatzzeitenrechner.“ Wichtig ist die inhaltliche Auseinandersetzung mit den Aufgaben und Tätigkeitsfeldern von Betriebsarzt und Sifa. „Sie ist eine Grundvoraussetzung, um erstens die Einsatzzeiten der Grundbetreuung aufteilen

und zweitens den betriebsspezifischen Betreuungsanteil definieren zu können.“

Das Bewährte aus der Vergangenheit nicht ausblenden!

In vielen Betrieben wurde bisher gute Arbeit geleistet, hat es eine funktionierende Organisation im Arbeitsschutz gegeben. Diese bisherige betriebliche Arbeitsschutzorganisation ist mit den neuen Anforderungen der DGUV Vorschrift 2 in Einklang zu bringen. „Die Verantwortlichen sollten sich fragen, welche Gefährdungen und Gesundheitsgefahren sind vorhanden, wie sind diese zu beurteilen, welche Maßnahmen sind notwendig und wie wird Sicherheit und Gesundheitsschutz vorausschauend organisiert?“ Das bleiben die Kernfragen, die der Unternehmer gemeinsam mit Betriebsarzt, Sifa und betrieblicher Interessenvertretung beantworten muss.

Konsequente Orientierung auf den betrieblichen Bedarf!

Keine branchenbezogene „Gießkanne“. Jeder Betrieb ist anders. Jede Betreuung ist anders. „Dabei hat das einzelne Unternehmen mehr Entscheidungs- und Gestaltungsspielraum, und die konstruktive Debatte aller betrieblichen Arbeitsschutzakteure über die Ausrichtung des Arbeitsschutzes wird gefördert. Und über die Kataloge in den Anhängen der Vorschrift – insbesondere im betriebsspezifischen Teil – rücken bestimmte Arbeitsschutzthemen verstärkt in das betriebliche Bewusstsein.“

BG Verkehr unterstützt

Die ersten Erfahrungen aus der Beratungstätigkeit des Technischen Aufsichtsdienstes (TAD) zeigen, dass „Flexibilität und höhere Eigenverantwortung zwar oftmals im politischen Raum hervorgehoben werden, in der betrieblichen Realität bzw. Praxis allerdings nicht immer positiv gesehen und erlebt werden“, so Patorra. „Kleinere und mittlere Unternehmen, in denen oftmals keine Arbeitsschutz-Stabsstellen eingerichtet sind, haben eine andere Herangehensweise, als beispielweise bundesweit vertretene Großkonzerne.“

„Entscheidend ist die Auseinandersetzung mit den Inhalten des Arbeitsschutzes.“



Die Beratungspraxis zeigt, dass in vielen Betrieben noch immer Hemmnisse und Vorbehalte gegen die neue Vorschrift bestehen, die mit der Umsetzung und Anwendung der Vorschrift 2 verbunden sein können. So erscheint die Vorschrift relativ komplex, viele betriebliche Praktiker scheuen auch den relativ hohen Erstaufwand, der mit der Ermittlung des betrieblichen Betreuungsaufwands verbunden ist. „Wir gehen allerdings davon aus, dass der Zeitaufwand für die ersten Umsetzungsschritte nicht stellvertretend bzw. repräsentativ für den zukünftigen Gesamtprozess ist“, so Patorra. „Wenn erst einmal die Grundlagen gelegt sind, wird es in den Folgejahren nur noch um eine Aktualisierung und Anpassung an den aktuellen Bedarf gehen.“ Bis Ende des Jahres 2010 konnten die Unternehmen für den Gesamtbetreuungsaufwand auf bewährte und etablierte Einsatzzeitempfehlungen vertrauen. Dies war vor allem zu kalkulatorischen Zwecken und zur Vertragsgestaltung mit externen Dienstleistern hilfreich. „Darauf lässt sich aufbauen, denn die bisherigen Verträge sind sicher eine erste, belastbare Basis, um die Verträge mit den externen Dienstleistern auf die neuen Anforderungen der DGUV Vorschrift 2 auszurichten.“

Die BG Verkehr unterstützt ihre Mitgliedsunternehmen bei der Ermittlung des Betreuungsaufwands aber nicht nur durch intensive Beratung. Sie stellt auch konkrete Hilfestellung zur Verfügung, zum Beispiel in Form einer EDV-Handlungshilfe auf Excel-Basis. Diese stellt die BG Verkehr allen Mitgliedsbetrieben ohne separaten Kostenbeitrag zur Verfügung (siehe Info am Ende des Textes). Und noch auf einen Punkt weist Patorra hin. „In der Vergangenheit war besonders die Kooperation und Kommunikation der betrieblichen Arbeitsschutzakteure nicht immer ausreichend. Hierauf sollte in der Zukunft ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Die betrieblichen Akteure, Fachkraft für Arbeitssicherheit (Sifa) und Betriebsarzt müssen im wahrsten Sinne des Wortes viel öfter

„Die BG Verkehr stellt eine EDV-Handlungshilfe auf Excel-Basis zur Verfügung.“

zusammenarbeiten, mindestens aber miteinander sprechen.“ Gerade mit Blick darauf, dass die Grundbetreuung für den Betriebsarzt keine Untersuchungstätigkeiten, sondern ausschließlich die Beratung vor Ort beinhaltet, ist eine enge Kooperation von Betriebsarzt und Sifa erforderlich. So könnte beispielsweise die Arbeitsschutzausschuss-Sitzung ein geeignetes Forum sein, in dem alle Beteiligten das Verfahren und die Ausgestaltung der Vorschrift 2 vereinbaren.

In den nächsten Monaten werden die betrieblichen Arbeitsschutzakteure gefordert sein, sich weiterhin mit diesem Thema zu befassen. Die BG Verkehr beteiligt sich an einer Informationskampagne ihres Dachverbandes, der DGUV. Auf den Internetseiten der DGUV stehen zahlreiche Informationen zur Vorschrift 2 zur Verfügung. Selbstverständlich werden wir in den nächsten Ausgaben des SicherheitsProfi auch weiterhin berichten.

Ab dem kommenden Jahr wird die BG Verkehr im Rahmen ihres Überwachungsauftrages darauf achten, inwieweit die Zeitaufteilung zwischen Betriebsarzt und Sifa einerseits und Umfang und Inhalte der betriebsspezifischen Betreuung andererseits sachgerecht und plausibel sind. Die wirksame Tätigkeit von Betriebsärzten und Fachkräften für Arbeitssicherheit – als tragende Säulen der betrieblichen Präventionsarbeit – sollte jedenfalls nicht auf eine Diskussion über Einsatzzeiten reduziert werden. (rb)

+ Information: Download der Excel-Dateien zur Berechnung der Einsatzzeiten: www.bg-verkehr.de → Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz → Arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung → Regelbetreuung.
 Passwort zur Freischaltung: **Betreuung**
 Rückfragen: Burkhard Steines, Telefon 040/3980-1972



Der Wagen ist oft bis zum Rand mit Paketen gefüllt. Um die wertvollen Waren sicher abstellen zu können, hat Rico Berger für jeden Adressaten den richtigen Schlüssel.



Nicht nur zur Weihnachtszeit herrscht im hart umkämpften Markt der Kurierdienste bei Unternehmern und Fahrern enormer Zeit- und Preisdruck. Ein Beispiel aus dem Großraum Berlin zeigt, wie es trotzdem gelingt, mit Erfolg auf Qualität und hohe Sicherheitsstandards zu setzen.

H heute ist es eine Selbstverständlichkeit, Waren über das Internet zu bestellen. Ein Mausklick und – meist schon am nächsten Tag – steht fast jedes beliebige Weihnachtsgeschenk vor der Haustür. Genauso selbstverständlich werden die Ersatzteile für Auto, Fernseher oder Waschmaschine innerhalb von 24 Stunden geliefert. Diese schöne neue Welt wird durch ein für den Normalmenschen fast unsichtbares Netzwerk ermöglicht. Riesige Logistikzentren sammeln und verteilen Waren aus und in alle Welt. Damit die Pakete beim Kunden vor Ort ankommen, sind Tausende Fahrer rund um die Uhr unterwegs. Neben den großen weltweit agierenden Logistikkonzernen gibt es auch viele Einzelunternehmer und sehr erfolgreiche Mittelständler.

Einsatz rund um die Uhr

Im brandenburgischen Stahnsdorf an der südwestlichen Grenze Berlins hat sich das Kurierunternehmen TGT (Thomas Gabrys Transporte) angesiedelt. Zusammen mit Eberhard Brunck von der BG Verkehr besuche ich den Betriebshof von Thomas Gabrys. Der gebürtige Berliner ist schon seit vielen Jahren im Kuriergeschäft tätig. Mit 28 Mitarbeitern und 21 Fahrzeugen zählt der Betrieb zu den kleineren mittelständischen Unternehmen. Seine Fahrzeuge sind Tag und Nacht unterwegs, die Fahrer werden in drei Schichten eingesetzt. Im Verbund des Night Star Express fährt TGT vor allem im Großraum Berlin. „In dem hart umkämpften Markt setzen wir auf Qualität beim Personal und im Fuhrpark“, fasst Gabrys sein Unternehmenskon-



Im Nachtexpress

zept zusammen. Seine wichtigsten Auftraggeber sind die großen Marken im Fahrzeugbau, für die er Pkw- und Lkw-Teile transportiert.

Zwischen sieben und neun Uhr am Vormittag kommen die Nachtfahrer von ihren Touren zurück. Der Hof füllt sich mit weißen Sprintern. Ölwechsel und kleinere Reparaturen erledigt ein Mitarbeiter vor Ort. Er ist als gelernter KFZ-Mechaniker für die Werkstatt zuständig, aber auch als Kurierfahrer im Einsatz. Die Fenster und Rückspiegel werden von den Fahrern nach jeder Tour gereinigt und die Laderäume gesäubert. Eberhard Brunck kennt den Unternehmer schon seit vielen Jahren. Er schätzt an Gabrys, dass sein Engagement weit über die Vorschriften hinausgeht: „Die Fahrzeuge sind alle auf dem neuesten Stand. Innen und außen sind sie sehr gepflegt. Besonders gefällt mir, dass alle Wagen neben den vorgeschriebenen Gefahrgutkoffern freiwillig mit einem zusätzlichen Set zur Ladungssicherung ausgerüstet sind.“ Brunck und Gabrys wissen, dass nicht alle Kurierfahrzeuge auf deutschen Straßen dieses Niveau haben. Im Bereich der Transporter unter 7,5 Tonnen gibt es zu

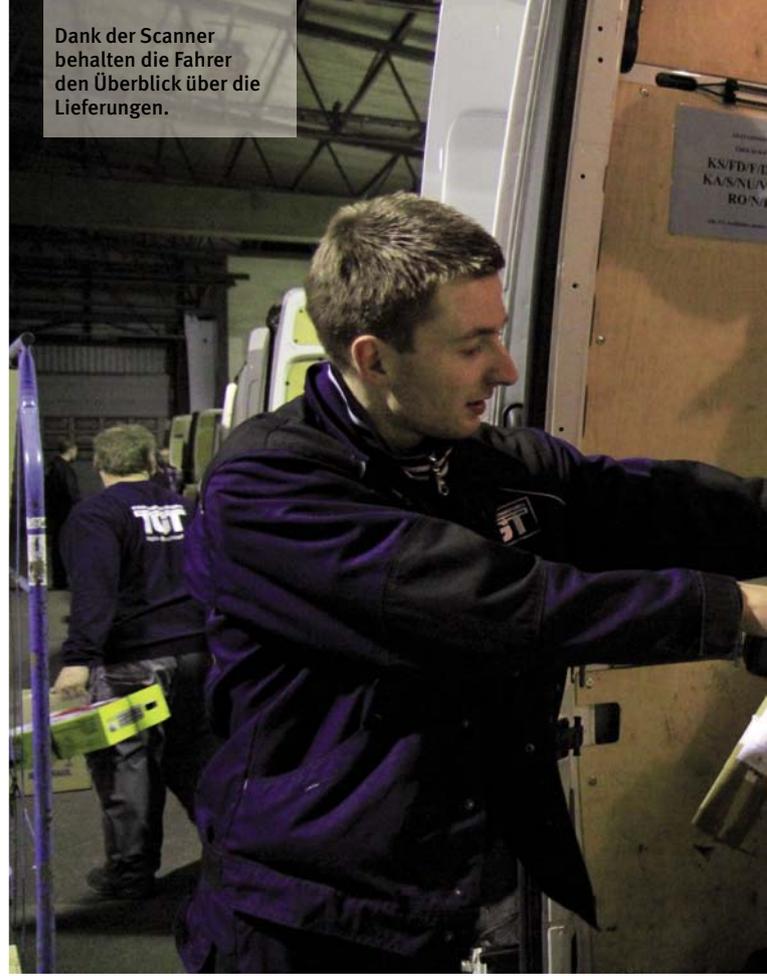
viele, teilweise schwere Unfälle. Genau deshalb macht sich die BG Verkehr mit ihren Technischen Aufsichtsbeamten seit vielen Jahren intensiv für ein erweitertes Sicherheitsdenken in der Kurierbranche stark. „Das fängt bei vernünftiger Arbeitskleidung und der persönlichen Schutzausrüstung an, geht über die Ausstattung und Wartung der Fahrzeuge, die richtige Ladungssicherung bis hin zu internen Schulungen und einer guten alltäglichen Gesprächskultur im Betrieb“, fasst Eberhard Brunck die Vielschichtigkeit des Themas Sicherheit zusammen. Nach gut vier Stunden verabschieden wir uns. In der kommenden Nacht werde ich einen der TGT-Fahrer begleiten.

Kisten, Kartons und Strichcodes

Um 23 Uhr starten die Nachtfahrer. Mit den leeren Fahrzeugen geht es ins Logistikzentrum nach Groß Kreutz bei Werder. Ich fahre zusammen mit Knut Hebbe in den kleinen Ort an der Havel. Es ist stockdunkel. Während rundherum alles schläft, erwacht die Welt der Nachtkuriere zum Leben. In der großen Halle werden neben den Fahrzeugen von



Dank der Scanner behalten die Fahrer den Überblick über die Lieferungen.



Beim Entladen in zweiter Reihe agiert Rico Berger mit besonderer Vorsicht.

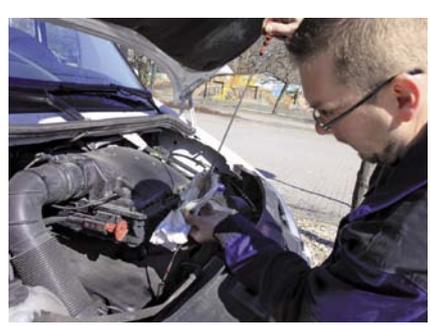
TGT auch andere Kleinlaster des Night Star Express beladen. Etwa 40 Wagen stehen gegen Mitternacht in Reih und Glied. Auch hier fallen die TGT Wagen durch ihr gepflegtes Äußeres auf. „Wenn wir bei renommierten Herstellern auf den Hof fahren, dann wäre es peinlich, in einer ungewaschene Rostlaube anzukommen“, meint Knut Hebbe. Gegen ein Uhr kommt mein Fahrer Rico Berger aus Fulda-Hünfeld an, dort ist direkt an der A7 die Hauptumschlagbasis des Night Star Express. Gut dreieinhalb Stunden war er voll beladen unterwegs. Jetzt muss Berger die vorgeschriebene Ruhezeit von 45 Minuten einlegen. Seine Kollegen übernehmen derweil das Entladen des Fahrzeugs.

Etwa drei bis vier Stunden herrscht in der Halle Hochbetrieb. Unterstützt vom TGT-Lagermeister Robert Glazer und mehreren Lagerarbeitern geht es ans Sortieren, Packen und Laden. Es ist viel Handarbeit. Schwere Lasten werden mit Hubwagen, Gabelstaplern und Rollwagen bewegt. Das Tragen von Sicherheitsschuhen ist dabei eine Selbstverständlichkeit. Mit großer Geschwindigkeit werden die unterschiedlichsten Pakete auf die Wagen verteilt. Es ist eine Welt der Kisten, Kartons und Strichcodes. Das wichtigste Werkzeug der Män-

ner: Der Strichcodescanner. Er erfasst jede Ware. Jedes Paket kann so vom Ursprung bis zum Empfänger genau verfolgt werden. Bei aller körperlichen Anstrengung müssen die Fahrer die Übersicht bewahren. Listen werden abgehakt, jeder Strichcode gescannt, die ganze Lieferliste noch einmal geprüft. Aber auch im perfektesten Logistiksystem gibt es Fehlläufer. Diese landen auf einem Extrarollwagen. „Es kommt vor allem darauf an, die Wagen in der richtigen chronologischen Reihenfolge der Auslieferung – und dabei auch sicher – zu beladen“, betont Rico Berger.

Neben den Transportern stapeln sich Kartons jeder Größe, aber auch Autoscheiben, ganze Achsen, Türen und Motorhauben. Jeder Handgriff sitzt. Echte Teamarbeit. Einer für alle, alle für einen. Kein Computer kann hier die Erfahrung der Menschen ersetzen. Nach dem turbulenten Sortieren und Beladen wird es ab drei Uhr langsam ruhiger. Ein Fahrer nach dem anderen macht sich auf den Weg in die Nacht. Es bleibt nur wenig Zeit für eine kurze Unterhaltung unter den Kollegen. Wie soll es anders sein: Kuriere haben es eben eilig. Und so ist der nächtliche Spuk in der Halle in Groß Kreuz nach gut dreieinhalb Stunden vorbei.

Drei Garanten für mehr Sicherheit: Regelmäßige technische Wartung der Fahrzeuge, Ausrüstung zur Ladungssicherung und Sauberkeit.





Wenn Berlin erwacht, geht die Tour des Nachtexpress-Kuriers zu Ende.

Bis Sonnenaufgang

Zusammen mit Rico Berger fahre ich durch das schlafende Brandenburg hinein in den Berliner Morgen. Überall leuchten die Weihnachtsdekorationen. Berger ist ein erfahrener Nachtfahrer. Schon seit gut sieben Jahren ist er dabei. Er kennt die Route und weiß genau, wo er die wertvolle Ware sicher hinterlegen muss. Ein gigantisches Schlüsselbund öffnet ihm die Türen zu den Kästen, Containern und Räumen für die Anlieferung. „Die Schlüsselgewalt ist natürlich Vertrauenssache. Unsere Auftraggeber legen größten Wert auf einen Kurierdienst mit ausgesuchten Stammfahrern“, unterstreicht er.

Über die nächtlichen Landstraßen verläuft unsere Tour, die von 3.30 Uhr bis etwa sieben Uhr dauern wird. Autobahnen werden gemieden, denn auch Kurierdienste müssen den Kraftstoffverbrauch im Auge haben. „Abgesehen davon, dass unsere Fahrzeuge alle auf 120 km/h Geschwindigkeit gedrosselt sind, halte ich mich aus Überzeugung an die Geschwindigkeitsbegrenzungen. Rasen bringt nichts. Auch wenn es eilig ist“, sagt Rico Berger.

Erster Halt ist eine große Baumaschinenfirma, die ein paar Ersatzteile für einen Radlader benötigt. Den bellenden Wachhund kennt Rico Berger schon. „Der ist angekettet und tut nichts“, beruhigt er mich. Auf den menschenleeren Straßen ist kaum noch zu erkennen, ob man sich im ehemaligen Osten oder Westen bewegt. Sie sind durchgängig in gutem Zustand. Rico Berger liebt die nächtliche Ruhe: „Wenn man sich erst einmal an die Nachtarbeit gewöhnt hat, ist das Fahren viel angenehmer als am hektischen Tag – es sei denn, es gibt Glätte oder Schnee.“ Wenn er nicht, wie ausnahmsweise heute, einen Gast dabei hat, dann genießt er das bunte Radioprogramm der Berliner Sender. Das eher ländlich geprägte Umland geht langsam in vorstädtische Gewerbegebiete über. Autohaus folgt auf Autohaus. Die Ladefläche wird allmählich leerer. „Besonders wichtig ist, selbst wenn

die nächste Station nur um die Ecke ist, die Ladung immer wieder ordentlich zu sichern“, erklärt mir Berger, während er einige der sperrigen Kartons neu verzurrt. „Die Ladungssicherung ist ein zentrales Thema der Prävention“, hatte mir am Tag zuvor Eberhard Brunck von der BG Verkehr berichtet. Bei Rico Berger von TGT fällt die Aufklärungsarbeit auf fruchtbaren Boden.

Gegen sechs Uhr ist es immer noch nachtdunkel draußen, von Morgendämmerung keine Spur. Längst nicht überall kann Rico Berger auf einem weiträumigen Werkgelände entladen. Für zwei der letzten Lieferungen muss er sogar in zweiter Reihe halten und bei beginnendem Berufsverkehr dicht neben den schnell vorbeiziehenden Fahrzeugen entladen. Trotz Warnblinkanlage ein nicht ganz ungefährliches Unterfangen. Aber mit großer Routine und Umsicht meistert Rico Berger auch diese Aufgabe. Vorbei am Olympiastadion nähern wir uns dem Zentrum Berlins. Wir haben es geschafft: 25 Stationen und 106 Kilometer!

Berger muss sich noch kurz in der Stahnsdorfer Zentrale abmelden: „Juuten Morgen. Sieben Uhr fünf. Allet erledigt.“ Jetzt hat er einen Tag frei und wird erst am kommenden Tag wieder zurück nach Fulda fahren. Endlich Zeit, mich bei einem Becher Kaffee für die spannenden Einblicke in die Welt der Nachtexpressfahrer zu bedanken. Am Brandenburger Tor verabschiede ich mich. Das Logistikwesen auf deutschen Straßen hat für mich mit diesen interessanten Begegnungen an Gesicht gewonnen. Ich habe einen Unternehmer und Fahrer kennengelernt, die in ihrem harten beruflichen Alltag mit einer Summe kleiner Dinge für mehr Sicherheit in ihren Fahrzeugen und im Straßenverkehr sorgen. Und eins steht fest: Ohne die vielen fleißigen Packer und Kurierfahrer wären die Gabentische am Heiligen Abend 2011 bestimmt nicht so reichhaltig gedeckt. „Der Weihnachtsmann ist doch schließlich auch ein Kollege“, schmunzelt Rico Berger.

Text und Fotos: Kirk Williams

Lebensgefährliche Spielerei

Der Gabelstapler – ein Spielgerät für alle Fälle? Der Ideenreichtum der „Praktiker“ ist unerschöpflich. Oft geht es gut. Manchmal gewinnt der Tod.

Zeit und Geld sind knapp. Und darum will Klaus Gieseke* (55) schnell noch einmal nachschauen, wie viel Farbe er braucht, um das Dach des stillgelegten Sattelanhängers zu streichen. Den besten Blick aufs Fahrzeug hat man von der Gitterbox aus, die auf den Zinken des Gabelstaplers steht.

Diese Konstruktion hat er selbst ersonnen und er ist mit dem Ergebnis sehr zufrieden. Die Gitterbox hat keine Gabeltaschen. Darum klemmte Klaus Gieseke sie kurzerhand mit Schraubzwingen an die Gabelzinken. Den Standplatz in der Box hat er durch Bretter erhöht. Da niemand da ist, der das Flurförderzeug fahren und den Hubmast betätigen kann, benutzt er zum Einsteigen eine dreiteilige Anlegeleiter. Die Leiter ist oben mit Schraubzwingen an der Gitterbox befestigt. Zusätzlichen Halt sollen Bauklammern an der Traverse am Leiterfuß geben.

In den vergangenen Tagen hat Frank*, ein junger Mann, der gelegentlich aushilft, von dieser „Arbeitsbühne“ aus verschiedene Wechselbehälter entrostet. Der Geschäftsführer hatte ihm die Anweisung gegeben und selbst demonstriert, wie man in die Box gelangt. Frank bewunderte den pfiffigen Einfall: Cool – so kann man Zeit und Geld sparen! An diesem Vormittag fegt Frank die Halle – das hat ihm vermutlich das Leben gerettet. Als er den lauten Aufschlag von draußen hört, rennt er sofort auf den Betriebshof. Der Chef liegt regungslos am Boden, neben ihm Gitterbox und Leiter. Ob die Kiste bereits abrutschte, als Gieseke auf die Leiter kletterte, oder ob der Unfall passierte, als er in die Box umsteigen wollte, bleibt unklar. Er erlag noch am Unfallort seinen schweren Kopfverletzungen. (dp)

* Namen von der Redaktion geändert



Schlechte Chancen: Ein Sturz aus wenigen Metern Höhe auf harten Untergrund führt meist zu schweren oder tödlichen Verletzungen.



Der Unfallhergang zeigt zweierlei: 1. Da die Arbeiten sich über mehrere Tage hinzogen, hätte ein Gerüst oder Arbeitspodest verwendet werden müssen. 2. Kommt für kurzfristige Arbeiten ein Gabelstapler mit Arbeitsbühne zum Einsatz, gelten die Sicherheitsanforderungen der UVV Flurförderzeuge! Dazu das Wichtigste auf einen Blick.

Sachverstand

Es versteht sich eigentlich von selbst, dass nur Personen mit entsprechender Eignung und Befähigung den Gabelstapler fahren dürfen. Zwischen Fahrer und „Mitfahrer“ muss während der Arbeit immer eine Verständigung möglich sein. Der Fahrer schaltet vor dem Anheben der Arbeitsbühne den Fahrtrieb ab, zieht die Feststellbremse an und bleibt auf seinem Platz, bis die Arbeit beendet ist. Die Person auf der Bühne darf sich während der Hub-, Senk- und Fahrbewegungen nicht über die Arbeitsbühne hinausbeugen oder über diese hinausgreifen.

Tragfähigkeit

Nicht jeder Gabelstapler ist ausreichend tragfähig – achten Sie auf die Angaben des Herstellers. Beim Frontgabelstapler gilt die Tragfähigkeit als gegeben, wenn die Bodenfläche der Arbeitsbühne den Abmessungen einer Euro-Palette entspricht und der Stapler auf Arbeitshöhe das Fünffache des Gewichtes der Arbeitsbühne plus das Gewicht der Personen und Zuladung tragen kann. Außerdem müssen Flurförderzeuge und die Arbeitsbühnen mindestens einmal jährlich von einem Sachkundigen überprüft werden.

Gabeltaschen

Am sichersten ist eine Arbeitsbühne, die von den Zinken des Gabelstaplers wie eine Flachpalette aufgenommen werden kann. Dazu dienen sogenannte Einfahrtaschen am Boden des Arbeitskorbes. Damit die Arbeitsbühne nicht wegkippt, sollten die Taschen möglichst weit außen liegen.

Befestigung

Damit die Arbeitsbühne sich nicht verschiebt oder abrutscht, muss sie trotz der Gabeltaschen zusätzlich gesichert

werden. Zu diesem Zweck stellt man eine formschlüssige Verbindung hinter dem Gabelrücken oder dem Gabelträger her. Zur Befestigung eignen sich zum Beispiel Stangen, die eingesteckt werden können, Ketten, Bügel oder Bolzen.

Boden und Umwehrgung

Damit weder Menschen noch Sachen herabfallen, braucht die Arbeitsbühne einen geschlossenen Boden und eine stabile Umwehrgung. Die muss mindestens einen Meter hoch und fest mit dem Boden verbunden sein. Ein einsteckbares Geländer ist weniger günstig, weil die Gefahr besteht, dass bei der Montage etwas falsch gemacht wird. Seile oder Ketten dürfen als Umwehrgung nicht verwendet werden! Der Einstieg erfolgt am besten durch eine nach innen öffnende Tür, die nach dem Schließen selbsttätig verriegelt.

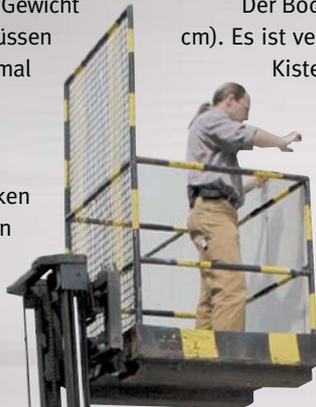
Günstig ist außerdem eine etwa 15 cm hohe Fußleiste, die verhindert, dass kleinere Gegenstände herabrollen.

Der Boden sollte die Größe einer Flachpalette haben (80 x 120 cm). Es ist verboten, den Standplatz durch Hilfsmittel, zum Beispiel Kisten, zu erhöhen.

Rückenschutz

Die laufenden Ketten im Hubmast bergen ein hohes Verletzungsrisiko (Quetsch- und Schergerfahren). Daher muss ein durchgriffsicheres Schutzgitter installiert werden, das mindestens 1,80 Meter hoch und so breit wie die Arbeitsbühne ist.

+ UVV Flurförderfahrzeuge zum Download:
publikationen.dguv.de/dguv/pdf/10002/d27.pdf
www.baua.de: TRBS 2121 Teil 4 „Gefährdungen von Personen durch Absturz – Heben von Personen mit hierfür nicht vorgesehenen Arbeitsmitteln“



Frontgabelstapler mit Arbeitsbühne: Der Fahrer bleibt während des gesamten Einsatzes an seinem Platz.



SICHER RAUF UND RUNTER

- ▶ Am besten geeignet ist eine baumustergeprüfte Arbeitsbühne mit GS-Zeichen.
- ▶ Der Gabelstapler muss standsicher und ausreichend tragfähig sein.
- ▶ Die Arbeitsbühne muss formschlüssig mit den Gabelzinken verbunden werden.
- ▶ Eine ausreichend hohe Umwehrgung sichert die Personen und verhindert das Herabfallen größerer Gegenstände.
- ▶ Ein Rückengitter schützt vor Verletzungen durch die Hubeinrichtung.
- ▶ Der Fahrer des Flurförderzeugs muss für diese Tätigkeit geeignet und ausgebildet sein.



Überzüge schützen den Bediener bei Ölaustritt.



Dieser Schlauch platzte mit einem lauten Knall.



An dieser Armatur nagt der Rost.

Sensible Leitung

Auf die Frage, wann Hydraulik-Schlauchleitungen ausgetauscht werden, bekommt man häufig die Antwort: Wenn sie nicht mehr dicht sind. Dann ist es aber oft schon zu spät!

Durch einen Knall in unmittelbarer Nähe schreckte er auf. Ein heißer Strahl traf ihn im Gesicht und am Oberkörper. Wo kam dieses Zeug nur her? Er wollte doch lediglich einen Container mit seinem Absetzkipper entleeren und stand vorschriftsmäßig neben seinem Fahrzeug. Schlagartig setzte ein brennender Schmerz ein. Er verlor das Bewusstsein. Der Knall alarmierte die Kollegen. Sofort wischten sie so gut es ging das Hydraulik-Öl ab und alarmierten die Rettungskräfte. Im Krankenhaus wurde ein Knalltrauma diagnostiziert. Ein Sachverständiger stellte fest, dass der Schlauch versagte, weil er durch innere Korrosion an Festigkeit verloren hatte.

Weniger Glück hatte ein Arbeiter, der zur Unterstützung eines Kollegen die Hydraulik-Schlauchleitung eines Abbruchhammers mit einer Hand hielt. Genau an dieser Stelle trat wegen des desolaten Zustandes des Schlauches ein feiner Strahl Hydraulik-Öl aus. Dieser schoss ihm regelrecht unter die Haut und verursachte eine schwere Vergiftung, mit deren Folgen er Monate lang zu kämpfen hatte.

Tödlich verletzt wurde ein Fahrer, der die hydraulisch angetriebenen Rampen eines Tiefladers bediente. Bei einer unfachmännischen Instandsetzung war nach einem Schlauchwechsel die Hydraulik-Anlage nicht ausreichend entlüftet worden. Deshalb fiel die schwere Rampe ungebremst herab und erschlug den Fahrer.

Ein flüssiger Kraftprotz

Hydraulik ist heute aus dem Fahrzeugbau nicht mehr wegzudenken. Sie hebt, kippt, dreht und presst schwere Lasten mit nahezu jeder beliebigen Kraft. Erzeugt wird die hierfür notwendige Energie durch eine Pumpe, die unter Druck stehendes Öl liefert. Dieses Medium lässt sich relativ leicht über Leitungen zu den Zylindern am Fahrzeugaufbau verteilen. Sogar eine Übertragung durch flexible Schlauchleitungen ist kein Problem.

Mehr Sein als Schein

Auch wenn Hydraulik-Schlauchleitungen harmlos aussehen, bergen sie einen sehr komplexen Aufbau. Das Kernstück bildet ein Druckträger aus einer oder mehreren Stahldraht-Einlagen. Eine Außenschicht aus Gummi schützt den Druckträger vor Umwelteinflüssen und im geringen Umfang vor mechanischen Beschädigungen. Hy-



Luft im System: Diese Rampe fiel herab und erschlug einen Fahrer

draulik-Anlagen von Fahrzeugaufbauten arbeiten in der Regel mit Drücken von 250 bis 300 bar. Dies bedeutet, dass die Leitungen auf der Fläche einer Briefmarke Kräfte von bis zu 1800 daN bändigen müssen. Verständlich, dass jede Schwächung des Schlauchgefüges einen unkontrollierten Ölaustritt auslösen kann.

Gefährliche Öldusche

Unter Druck austretendes Hydraulik-Öl ist immer kritisch zu bewerten und kann gefährliche Folgen haben, zum Beispiel:

- ▶ Verletzung der Augen
- ▶ Eindringen des Öls (Injektion) unter die Haut mit anschließender Vergiftung
- ▶ Gesundheitsschäden, wenn ein Ölsprühnebel eingeatmet wird
- ▶ Verbrennungsgefahr, wenn ein heißer Ölstrahl Personen trifft
- ▶ Brandgefahr, wenn Öl auf heiße Oberflächen gerät
- ▶ Gefahr durch Herumschlagen von Schlauchleitungen
- ▶ Gefahr durch unbeabsichtigte Maschinenbewegungen
- ▶ Rutschgefahr an Arbeitsplätzen und Verkehrswegen

Vorbeugende Instandhaltung

Regelmäßige Prüfungen, deren Fristen von den Einsatzbedingungen abhängen, sind Grundvoraussetzung für die Sicherheit. Liegen bestimmte Beschädigungsmerkmale vor, müssen die Schläuche raus (siehe Prüfkriterien). Hydraulik-Schlauchleitungen verschleifen aber auch ohne erkennbare Anzeichen. Der Druckaufbau im Öl dehnt den



Auf Biegen und Brechen passend gemacht.



Korrodiertes Innenleben.



Aus diesem Leck schoss ein feiner Ölstrahl.



Schlauch. Ist der Druck wieder weg, zieht sich der Schlauch zusammen. Je häufiger dieser Wechsel auftritt, desto schneller ermüden die Stahl-Einlagen, bis der Schlauch platzt! Rechtzeitiges Auswechseln ist unumgänglich, wobei sich die Intervalle in obiger Tabelle in der Praxis bewährt haben. Da sich ein Versagen des Schlauches trotzdem nicht völlig ausschließen lässt, müssen vor allem in der Nähe von Steuer-einrichtungen die Hydraulik-Schlauchleitungen zum Beispiel durch Abschirmungen oder Schutzüberzüge besonders gesichert werden.

Nur für den Fachmann

Nicht nur die Neuinstallation einer Hydraulik-Anlage, sondern auch deren Instandhaltung und Prüfung, setzen fundierten Sachverstand voraus, denn nur zu leicht bleiben Fehler unbemerkt oder werden gravie-

Rechtzeitig prüfen und auswechseln!

Anforderungen an die Hydraulik-Schlauchleitung	Empfohlene Prüffrist	Empfohlenes Auswechselintervall
Normale Anforderungen	12 Monate	6 Jahre (Betriebsdauer einschl. max. 2 Jahre Lagerzeit)
Erhöhte Anforderungen - z.B. durch längere Einsatzzeiten, starke äußere und innere Einflüsse, (hohe Öltemperatur), hydraulische handgeführte Werkzeuge	6 Monate	2 Jahre (Betriebsdauer)

rende Beschädigungen übersehen. Allein bei der Verlegung von Hydraulik-Schlauchleitungen läuft schon vieles verkehrt: Da wird einer Schlauchleitung schon mal ein viel zu geringer Biegeradius zugemutet, so dass sie bereits im drucklosen Zustand einer zusätzlichen Belastung ausgesetzt ist – ein Platzer ist dann vorprogrammiert. Oder ein Berstschutz wird nach dem Austausch eines Schlauches nicht mehr angebracht. Neben einer abgeschlossenen technischen Berufsausbildung vermitteln Lehrgänge bei Hydraulikanlagenherstellern die erforderlichen Kenntnisse für die Instandhalter. Die anlagenspezifischen Instandhaltungshinweise muss der Hersteller eines Fahrzeuges bzw. der Hydraulik-Anlage mitliefern. Bestehen Sie darauf!

Hilfe für Verletzte

Sie sollten bei Unfällen mit Hydraulik-Flüssigkeit die Verletzung immer mit Wasser reinigen und in jedem Fall sofort einen Arzt aufsuchen. Sollte Hydraulik-Flüssigkeit unter die Haut dringen, muss der Verletzte den Arzt unbedingt darauf hinweisen, um die richtige Behandlung sicherzustellen. Die Spätfolgen könnten sonst dramatisch sein.

Günter Heider

+ Weitere Informationen:

Hydraulik-Schlauchleitungen – Regeln für den sicheren Einsatz (BGR 238)
Sicherheit bei der Hydraulik-Instandhaltung (BGI 5100)
Prüfen und Auswechseln von Hydraulik-Schlauchleitungen (FA-Informationsblatt Nr. 015 des Fachausschusses Maschinenbau, Fertigungssysteme, Stahlbau)

PRÜFKRITERIEN FÜR HYDRAULIK-SCHLAUCHLEITUNGEN

- ▶ Beschädigungen der Außenschicht bis zur Einlage (Scheuerstellen, Schnitte, Risse)
- ▶ Versprödung der Außenschicht (Rissbildung des Schlauchmaterials)
- ▶ Verformungen, z. B. Schichtentrennung, Blasenbildung, Quetschstellen, Knickstellen
- ▶ Leckagen an Schlauch, Schlauchleitung oder Armatur
- ▶ Herauswandern des Schlauches aus der Armatur
- ▶ Beschädigung, Korrosion oder Deformation der Armatur, welche die Funktion und Festigkeit mindert
- ▶ keine freie Bewegung der Hydraulik-Schlauchleitungen gewährleistet
- ▶ Hydraulik-Schlauchleitungen überlackiert
- ▶ Lagerzeiten und Verwendungsdauer überschritten

Eisvögel

Wenn sich auf dem Flugzeug eine Eishaut bildet, kriegt der Pilot eine Gänsehaut ... Im Winter sind die Enteisungsfahrzeuge deswegen pausenlos im Einsatz.



© Mario Vedder (1); Martin Oeser (2) / ddp

Kaum ein Passagier macht sich Gedanken darüber, dass seine Sicherheit an eiskalten Wintertagen von 400 Litern Enteisungsmittel abhängt. Das Gemisch aus Glykol und Wasser wird auf ca. 80 Grad erhitzt und ebenso schnell wie sorgfältig über das Flugzeug verteilt, um die Oberfläche beim Start eisfrei zu halten. Dazu sind oft mehrere Enteisungsfahrzeuge gleichzeitig im Einsatz. In der Regel ist ein mittelgroßes Verkehrsflugzeug nach zehn Minuten startklar. Falls der Flieger lange bei Schneefall am Boden stand, kann die Enteisung auch eine Dreiviertelstunde dauern. Der Flüssigkeitsverbrauch steigt dann auf bis zu 8000 Liter an. Um die Umwelt zu schonen, wird das Gemisch wo möglich aufgefangen und erneut verwendet.



Vorsicht Rutschunfälle: Der Boden um die Tankanlage wird im Winter gefährlich glatt und die Sicht ist schlecht.



Das Alkohol-Wasser-Gemisch wird vor dem Einsatz überprüft.

Locker bleiben ...

Wer einen Enteisungsbetriebsmitarbeiter bedient, muss unter Zeitdruck überlegt und sorgfältig handeln. Dasselbe gilt natürlich für den Piloten: Falls die Absprachen zwischen Cockpit und Enteisungsbetriebsmitarbeiter nicht unmissverständlich sind oder das Flugzeug ohne Vorwarnung zu rollen beginnt, wird das Enteisungsfahrzeug in Sekundenschnelle zu Boden gerissen. Dabei gab es schon Unfälle mit tödlichen Folgen. Arbeitsgerät und Persönliche Schutzausrüstung müssen immer in einwandfreiem Zustand sein – das gilt besonders in der Hektik der Wintertage. In dieser Zeit mehren sich leider auch die Stolper- und Sturzunfälle, die aus Unachtsamkeit geschehen. Dieser Punkt sollte bei den Unterweisungen unbedingt angesprochen werden, denn in der Unfallauswertung der BG Verkehr stehen diese verhältnismäßig leicht vermeidbaren Unfälle an erster Stelle. Besondere Sorgfalt gilt schließlich auch beim Umgang mit der Sprühdüse, die benutzt wird, um z. B.

dickere Schneeschichten von den Tragflächen zu entfernen. Die heiße Flüssigkeit führt zu Verbrennungen, wenn sie auf die Haut trifft.

... und an die eigene Sicherheit denken!

Die Spezialfahrzeuge werden im Winter stark beansprucht und müssen täglich überprüft werden. Gefährliche Mängel sind zum Beispiel nicht trittsichere Stufen, defekte Beleuchtungseinrichtungen, fehlende Absturzsicherungen oder undichte Schlauchleitungen. Wer in einem offenen Arbeitskorb arbeitet, muss unbedingt das Rückhaltesystem nutzen, um sich vor einem Absturz zu schützen. Typische Gefahrenquellen sind das Fahren über eine Bodenebenheit oder die Fliehkräfte bei einer Kurvenfahrt. Aber auch auf der Fahrt zur Enteisungsposition und während des Einsatzes in der Kabine muss immer der Sicherheitsgurt angelegt werden – bei der Vielzahl der Fahrzeuge, die auf dem Vorfeld im Einsatz sind, besteht nun einmal trotz der Professionalität aller Beteiligten erhöhte Unfallgefahr. (dp)

 www.bg-verkehr.de → kompendium: Luftfahrt 09: Enteisen von Flugzeugen

„Fünf Fragen an

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

Das sind bei mir eigentlich zwei Fahrzeuge: erstens natürlich berufsbedingt Müllwagen. In meiner Lehrzeit als Fahrzeugschlosser hatte ich den ersten Kontakt zu unserem Müllwagen Skoda RTK. Jetzt als Sifa berate ich unter anderem Kraftfahrer moderner Sammelfahrzeuge, z. B. rechts-gelenkte Seitenlader. Und zweitens sind es die motorisierten Zweiräder, mit denen ich mich in meiner Freizeit bewege.

Welche technische Erfindung im Transportbereich bewundern Sie?

Das ist für mich alles, was mit der satellitengesteuerten Navigationstechnik und den Systemen der Routenplanung, -verfolgung, Ortung usw. zusammenhängt. Ich persönlich fahre noch viele neue Adressen mit Straßenkarte und Stadtplan an, aber ich lerne immer mehr, die neue Technik zu nutzen.

Hat ein Unglücksfall Sie besonders erschüttert?

Glücklicherweise musste ich bei meiner Arbeit noch keinen schweren Unglücksfall erleben. Aber ich verfolge das Unfallgeschehen im Straßenverkehr und in der Entsorgungswirtschaft. Mich beschäftigen die Ursachen, um daraus Lehren und Motivation für meine Arbeit in einem verkehrslastigen Unternehmen und für meine Freizeitaktivitäten abzuleiten.

GESUND UNTERWEGS

Eiskalt

Wer im Winter draußen unterwegs ist, vergisst leicht, dass Wind, auch der Gegenwind beim Rad- oder Skifahren, die gemessene Lufttemperatur noch einmal erheblich herabsetzt und dass Nässe ebenfalls die Kälte verstärkt. Deswegen kommen viele Menschen mit leichten bis mittelschweren Erfrierungen an Fingern oder Zehen, Ohren oder Nase nach Hause. Was jetzt?

Bei oberflächlichen Erfrierungen verfärbt sich die Haut hellrötlich oder weißgrau und fühlt sich taub an. Grund: Die Blutgefäße verengen sich so stark, dass das Gewebe nicht mehr richtig versorgt wird. Beim „Auftauen“ sollte man sich auf jeden Fall genug Zeit lassen. Am besten erwärmt man die Haut mit warmen trockenen Händen oder lässt zuerst kaltes Wasser darüber laufen, das langsam wärmer wird. Verzichten Sie auf heißes Wasser oder heftige Massagen mit Schnee! Ist nur die Oberhaut be-



troffen, erholt sie sich bald wieder – meist ist das Aufwärmen aber mit schmerzhaftem Kribbeln oder einer juckenden Rötung verbunden.

Bei Erfrierungen zweiten Grades wird das Hautgewebe in tieferen Schichten geschädigt. Das zeigt sich an Blasen. Sie bilden sich häufig erst Stunden nach dem Auftauen und sind mit heller Flüssigkeit oder Blut gefüllt. Die Blasen

werden beim Arzt unter sterilen Bedingungen geöffnet und mit einem Wundverband versorgt.

Vorsicht gilt beim Trinken von Alkohol, dessen wärmende Wirkung oft vollkommen falsch eingeschätzt wird. Er fördert zwar die Durchblutung der Hautoberfläche, aber damit verliert der Körper gleichzeitig Wärme, die nach außen abgegeben wird. (dp)



Helge Kosanke, Sifa bei der AWU-Abfallwirtschafts-Union Oberhavel GmbH in Velten

Helge Kosanke (48) ist seit drei Jahrzehnten in der Entsorgungswirtschaft tätig. Er liebt seinen Beruf und schätzt den kurzen Draht zur BG Verkehr. Als Fachkraft für Arbeitssicherheit hat er bei der AWU auch mit der Umsetzung der DGUV Vorschrift 2 zu tun (siehe S. 8).

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

Da ich überwiegend sitzend am Schreibtisch arbeite, versuche ich neben einem aktiven Arbeitsweg auch durch entsprechende „Arbeitsgänge“ Bewegung in den Tagesablauf zu bringen. Bei Anlagenbegehungen sehe ich meine Vorbildfunktion als Sifa und da sind Arbeitsschuhe, Ohrstöpsel und Handlaufbenutzung Pflicht.

Und was mögen Sie an Ihrer Arbeit besonders gern?

Das ist die Abwechslung zwischen Mensch und Technik. Die Arbeit mit den Kollegen, ob Geschäftsführer oder Müllwerker, ist genauso herausfordernd wie neue Problemfelder aus der Anlagen- und Fahrzeugtechnik. Wobei die Entsorgungswirtschaft sich immer weiterentwickelt und sich verändert und neue, andere Fragen auftreten.



Die Arbeit in der Binnenschiffahrt ist nicht ohne, doch mit Geländer und Rettungsweste ein bisschen weniger gefährlich.

Verhinderung von Ertrinkungsfällen

Gangbord-Geländer und Tragepflicht für Rettungswesten jetzt auch im Verkehrsrecht

Solange Binnenschiffahrt betrieben wird, ist die Gefahr, außerbords zu fallen und zu ertrinken, ein ständiger Begleiter. Während in der Seeschiffahrt das Geländer als Absturzsicherung schon seit Hunderten von Jahren ohne Diskussion aufgebaut ist, tut sich die Binnenschiffahrt hier besonders schwer.

Rekordwerte bei den Ertrinkungsfällen

In den 1960er-Jahren stieg die Zahl der Ertrinkungsfälle in der deutschen Binnenschiffahrt auf Rekordwerte von über 80 pro Jahr, was fast zwei Ertrinkungstote auf 1.000 Beschäftigte bedeutet. Das war für die damalige Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft Anlass, durch technische Maßnahmen und persönliche Schutzausrüstungen gegen diese hohen Zahlen anzukämpfen.

Anfang der 1970er-Jahre wurde die vielen noch bekannte R13-Richtlinie für die Verhütung von Ertrinkungsunfällen verabschiedet. Mit ihr wurden Geländer an den Außenseiten der Gangborde, Mindestgangbordbreiten bei Neubauten und Rettungswesten gefordert – wie damals üblich, ohne lange Übergangsfristen. Der Erfolg: Fünf Jahre später lag die Zahl der Ertrinkungsfälle nur noch bei einem Drittel. Um 1990 wurden dann flächendeckend die BSBG-Seminare zum Thema Rettungswesten angeboten. Gleichzeitig wurden Vereinbarungen mit den Wasserschutzpolizeien der Länder getroffen, Verwarngelder bei Nichtsetzen der Geländer und Nichttragen der Rettungsweste zu erheben. Dadurch ging die Zahl der Ertrinkungsfälle nochmals weiter deutlich herunter und betrug ein bis fünf pro Jahr, was eine relative Zahl von durchschnittlich unter 0,2 Ertrunkene pro 1.000 Beschäftigte ausmacht.

Durch Geländer und Rettungsweste ist die Zahl der Ertrinkungstoten auf nur noch wenige Prozent gegenüber der Zeit zurückgegangen, als in der Binnenschiffahrt diese Ausrüstungen noch nicht gefordert waren.

Diese beeindruckenden Zahlen trugen mit dazu bei, dass die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) sich noch intensiver dem Thema Verhinderung von Ertrinkungsfällen widmete. Als Resultat wurden Änderungen des Verkehrsrechtes beschlossen, die

in Deutschland durch die Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) und die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPolV) umgesetzt wurden: In § 11.02 Anhang II BinSchUO werden Gangbordgeländer nach der europäischen Norm EN 711 sowie Schanzkleider und Lukensülle von 90 cm Höhe gefordert – Ausnahmen gibt es für Schubleichter und in gewissem Umfang für Tankschiffe. Für bestehende Schiffe gibt es Übergangsfristen.

Neue Regelungen gelten für alle

In den §§ 1.08 und 7.01 der RheinSchPolV wird jetzt festgelegt, dass umlegbare Geländer gesetzt sein müssen und unter welchen Bedingungen sie weggenommen werden dürfen. Auch wird geregelt, bei welchen Tätigkeiten die Personen an Bord Rettungswesten tragen müssen, und dass das Schiff nur über sichere Verbindungen, insbesondere den Landsteg, betreten und verlassen werden darf.

Die vorgenannten Bestimmungen gelten seit dem 1. Dezember 2011, allerdings vorerst nur für Schiffe mit Rheinattest – hier allerdings für Fahrzeuge aus allen Nationen. Auf den übrigen Wasserstraßen werden sie voraussichtlich im Laufe des Jahre 2012 eingeführt.

Was ändert sich für Schiffe von Eignern, die Mitglied bei der BG Verkehr sind? Kurz gesagt, sehr wenig, denn all die neuen Anforderungen im Verkehrsrecht entsprechen weitgehend den Anforderungen der Unfallverhütungsvorschrift „Wasserfahrzeuge mit Betriebserlaubnis auf Binnengewässern“ (BGV D19). Allein die Höhe der Schanzkleider und Lukensülle stellt eine neue Forderung dar: Waren bislang 70 cm gefordert, müssen es jetzt 90 cm sein, und zwar für Neubauten ab sofort. Bestehende Schiffe müssen bei Umbau oder spätestens bei Attestverlängerung nach dem 01.01.2020 (Schanzkleider) bzw. 01.01.2035 (Lukensülle) nachgerüstet werden, z. B. durch Aufsteckgeländer. Und in einem Punkt ist das Verkehrsrecht schärfer als die UVV: Binnenschiffe, die erstmals vor dem 1. Oktober 1986 zugelassen wurden und Gangbordbreiten unter 50 cm haben, müssen (ebenfalls ab der ersten Attestverlängerung nach den 01.01.2020) mit Gangbordgeländern ausgerüstet sein.

Dr. Friedrich Fünferlings

Änderungen im Präventionsfachausschuss Binnenschifffahrt

Im Oktober hat eine neue Periode der Selbstverwaltung begonnen. Vorstand und Vertreterversammlung traten erstmals zusammen.

Auch die Ausschüsse dieser beiden Organe haben sich neu gebildet. Im Bereich der Prävention ist dies der Präventionsausschuss, in dem Fragen der Unfallverhütung und des Gesundheitsschutzes beraten werden. Zu seiner Unterstützung wurden fünf Präventionsfachausschüsse eingerichtet. Für den Bereich der gewerblichen Binnenschifffahrt ist der Präventionsfachausschuss Binnenschifffahrt zuständig. In ihm werden alle wichtigen Präventionsfachthemen besprochen und für den Präventionsausschuss des Vorstandes und der Vertreterversammlung vorberaten. Im Präventionsfachausschuss hat es einige personelle Veränderungen gegeben.

Bei den Versicherten wurden Klaus Wolter, Fluvia Tankrode, Hamburg (ordentliches Mitglied) und Jörg Wetzig, Deutsche Binnenreederei Berlin (Stellvertreter) verabschiedet; neu für sie arbeitet jetzt Christian Garbrecht, Stern- und Kreisschifffahrt Berlin als ordentliches Mitglied und die Herren Kiepe, Herbers und Mohr als Stellvertreter im Ausschuss mit.

Die Herren Höfs, Deutsche Binnenreederei (bislang ordentliches Mitglied) und Berger, Reederei Dettmer Duisburg (bislang Stellvertreter) haben ihre Position gewechselt.

Bei den Arbeitgebern ist Andrés Davids, Lehnkering Duisburg, als ordentliches Mitglied ausgeschieden; seine Position hat jetzt Hendrik Lorenz aus demselben Mitgliedsbetrieb übernommen. Die Liste der Stellvertreter konnte durch die Herren Stuntz und Barth erweitert werden.

Der Fahrensmann dankt den ausgeschiedenen Mitgliedern für die im Präventionsfachausschuss zum Wohle der Beschäftigten in der Binnenschifffahrt geleistete Arbeit und wünscht allen neuen Mitgliedern einen guten Einstieg in die ehrenamtliche Mitarbeit in der Selbstverwaltung.

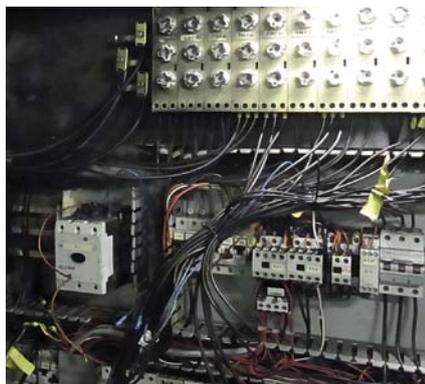
Der Präventionsfachausschuss Binnenschifffahrt wird zu seiner ersten Sitzung voraussichtlich im Februar 2012 zusammenkommen. Über seine Arbeit wird dann hier berichtet werden.

Besatzung und ADN-Sicherheitssysteme verhindern Großbrand

Kabelbrand auf Tankmotorschiff konnte durch schnelle Reaktion der Besatzung mit Bordmitteln gelöscht werden.

Am 14.11.2011 lag das TMS Moinos, mit Benzin geladen, am Warteliegeplatz der Firma Shell in Ludwigshafen. Gegen Abend kam es im Maschinenraum in der 400-V-Elektroverteilung zu einem Kurzschluss, der einen Kabelbrand entfachte.

Die Besatzung und die Sicherheitssysteme funktionierten vorbildlich. Die Feuermeldeanlage gab Alarm, die Besatzung schloss daraufhin alle Feuerklappen und aktivierte die stationäre Feuerlöschanlage. Der Brand wurde, bevor er sich auf andere Teile des Maschinenraums bzw. des Tanksschiffes ausweiten konnte, sofort gelöscht.



Es gab allerdings ein Problem für die unmittelbar anrückende Feuerwehr. Obwohl frühzeitig vor Ort, konnte sie nicht eingreifen, da

es keinen Zugang zum Liegeplatz gab. Sie musste sowohl ihre Leute als auch ihre Ausrüstung zuerst auf ein Löschboot verlagern, das sie dann wasserseitig an Bord des TMS Moinos brachte. Wäre es der Besatzung nicht gelungen, das Feuer mit Bordmitteln zu löschen, hätte es durch diesen Umstand, der sehr viel Zeit kostete, durchaus zu einer Katastrophe kommen können.

MELDUNGEN

Elektronisches Lernprogramm zur Prüfungsvorbereitung

Die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission (ZSUK) hat ein neues IT-Verfahren zur ADN-Sachkundigenprüfung entwickelt. Mithilfe dieser neuen Software wird bundesweit die gesamte Verwaltung zum Thema ADN-Sachkundige und das Generieren der Prüfungsfragen durchgeführt. Unter adn.dlz-it.de können Interessierte – ohne Angaben von Daten – bei einem E-Learning zur Prüfungsvorbereitung einen Online-Fragebogen mit 30 Multiple-Choice-Fragen ausfüllen. Das Ergebnis und die jeweiligen richtigen Antworten werden am Ende des Testes angezeigt. Unser Tipp: Zum Üben und Trainieren bestens geeignet.

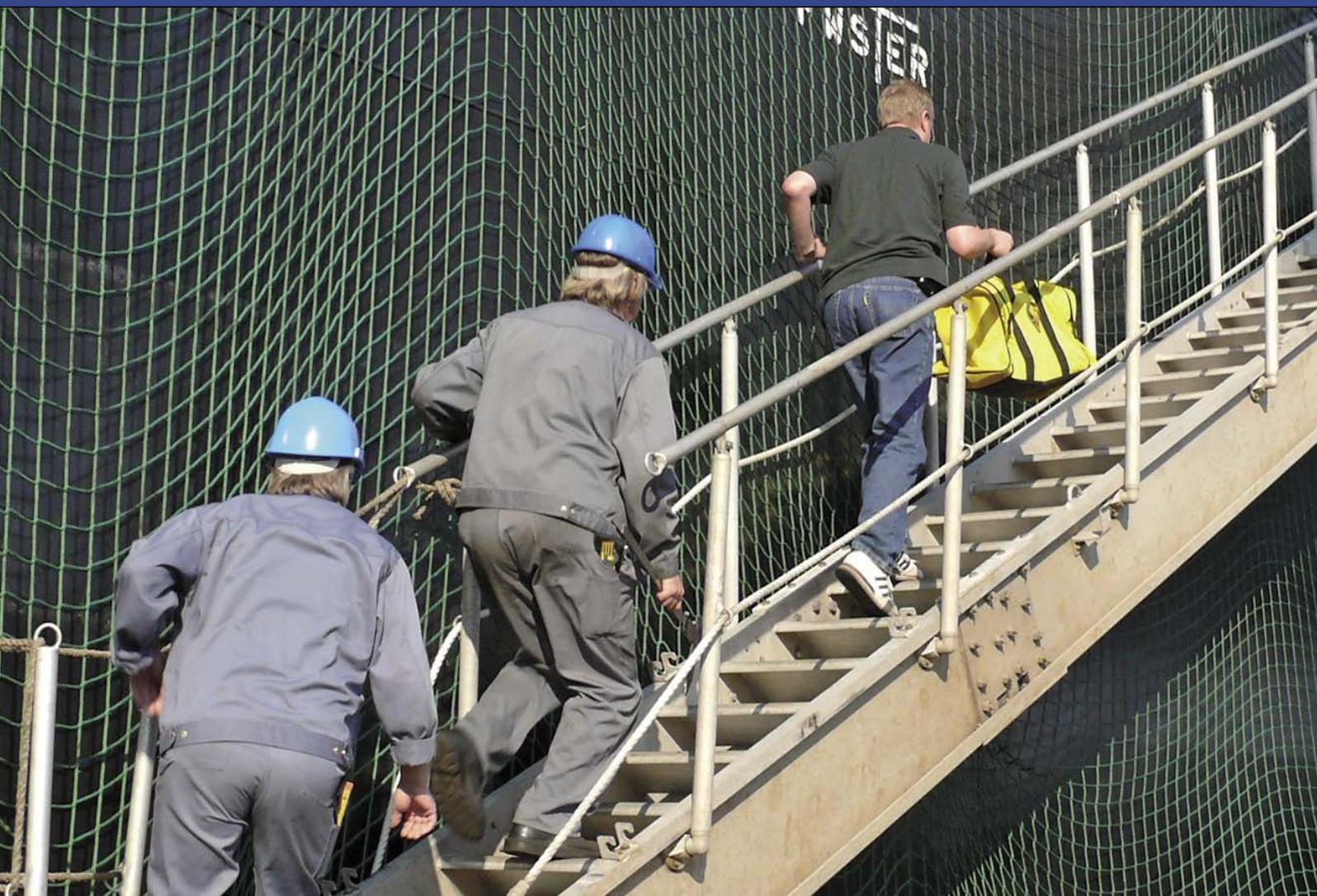
Vor 2006 hergestellte aufblasbare Rettungswesten sollten dringend gewartet werden

Aufblasbare Rettungswesten von HAMMAR, die mit hydrostatischem Auslöser ausgestattet, vor 2006 hergestellt und in letzter Zeit nicht gewartet wurden, sollten auf ihre Sicherheit überprüft werden. Der Hersteller ruft dazu auf, da es bei einigen vor 2006 hergestellten Dichtungsringen, mit denen der hydrostatische Auslöser an der Rettungsweste befestigt ist, zu frühzeitiger Materialermüdung gekommen war. Besitzern von HAMMAR-Rettungswesten, die vor 2006 hergestellt wurden – das Herstellungsdatum lässt sich innen an der Hülle der Rettungsweste ablesen –, wird daher empfohlen, sich an die nächstgelegene Vertragswerkstatt zu wenden, um dort die jährliche Wartung durchführen zu lassen.

Neues Lehrgangsprogramm des AdB

Lebenslanges Lernen und Fortbildung sind wichtig. Weiterbildungsmaßnahmen mit Bezug zum betrieblichen Alltag und Referenten, die die Praxis kennen, sind hierbei besonders sinnvoll. Beides bieten Seminare auf dem Schulschiff RHEIN. Dieses informiert, dass die Termine für die Lehrgänge 2012 ab sofort auf der Internetseite (www.schulschiff-rhein.de) veröffentlicht sind.

Wer die Papierversion des Lehrgangsprogramms bevorzugt, kann die Terminübersicht vom Sekretariat, Frau Jutta Konieczny-Kara, Telefon: 02066 2288-0 oder per E-Mail: info@schulschiff-rhein.de erhalten.



Der Zugang zum Schiff

Zwischen Schiff und Land liegen etliche Meter Gangway. Wie man die Landverbindung sicher installiert und benutzt, sollte sich jeder Seemann hin und wieder ins Gedächtnis rufen.

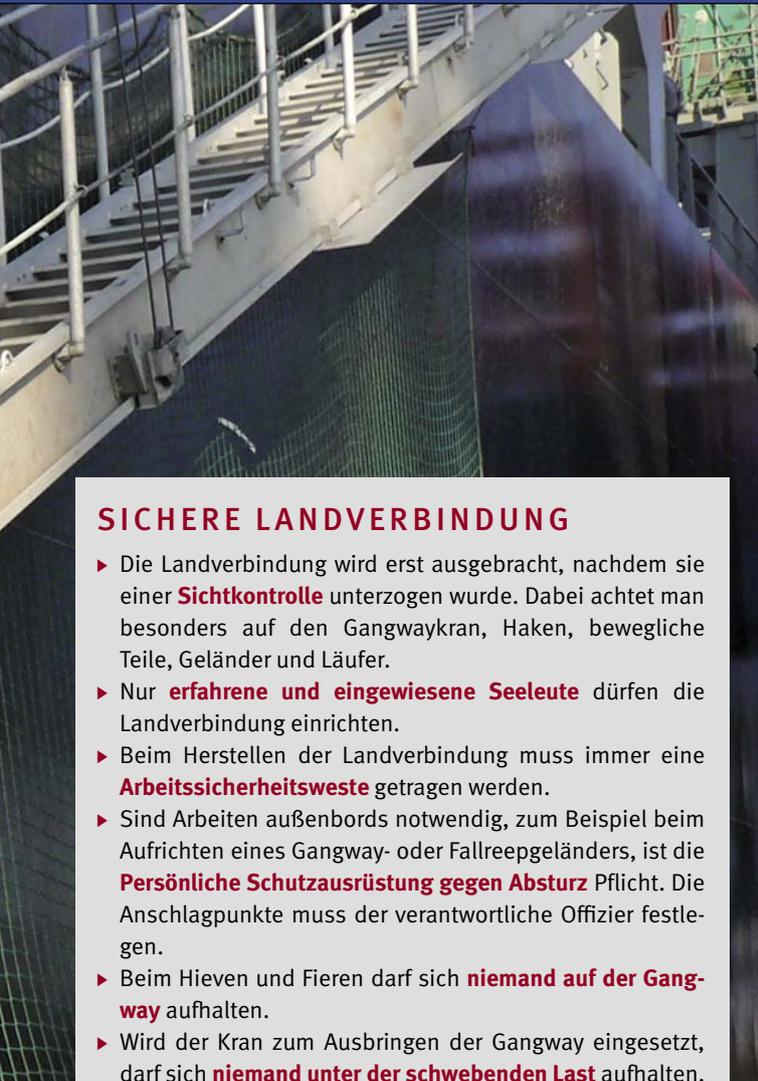
Unfälle passieren häufig dort, wo man sich in Sicherheit wiegt. Im Vergleich zu einer stürmischen Reise um die halbe Welt ist der Weg über die Gangway ein Kinderspiel. Da macht ein Gläschen zu viel doch wohl kein Problem, schließlich gibt es ein Geländer. Wer es eilig hat, nimmt zwei Stufen auf einmal. Einen großen Karton kann man heruntertragen, auch wenn die Sicht versperrt ist, eine gründliche Wartung ist Zeitverschwendung.

Unfallursachen gibt es viele – meist kommen die Verunglückten mit schmerzhaften Prellungen, Zerrungen oder Knochenbrüchen davon, manchmal endet so ein Unfall tödlich. Leider ereignen sich beim Auf- und Abbau der Landverbindung auch sehr schwere Stürze, die in der Regel tödliche Folgen haben. Der Auslöser dafür waren oft fehlende oder unzureichende Geländer. Deshalb gilt als wichtigste Regel:

„Bei Absturzgefahr niemals ungesichert arbeiten!“

Grundsätze für die Benutzung der Gangway

- ▶ Im Hafen wird das Schiff nur über die Landverbindung betreten und verlassen.
- ▶ Die Landverbindung kann weder wegrutschen noch kippen.
- ▶ Das Geländer wurde ordnungsgemäß und vollständig an beiden Seiten angebracht.
- ▶ Sicherungsnetze sind so befestigt, dass Personen bei einem Sturz nicht zwischen Schiff und Kai ins Wasser fallen können.
- ▶ Ein Rettungsring mit Leine befindet sich in der Nähe.
- ▶ Landverbindung und Umgebung sind gut ausgeleuchtet.



SICHERE LANDVERBINDUNG

- ▶ Die Landverbindung wird erst ausgebracht, nachdem sie einer **Sichtkontrolle** unterzogen wurde. Dabei achtet man besonders auf den Gangwaykran, Haken, bewegliche Teile, Geländer und Läufer.
 - ▶ Nur **erfahrene und eingewiesene Seeleute** dürfen die Landverbindung einrichten.
 - ▶ Beim Herstellen der Landverbindung muss immer eine **Arbeitssicherheitsweste** getragen werden.
 - ▶ Sind Arbeiten außenbords notwendig, zum Beispiel beim Aufrichten eines Gangway- oder Fallreepgeländers, ist die **Persönliche Schutzausrüstung gegen Absturz** Pflicht. Die Anschlagpunkte muss der verantwortliche Offizier festlegen.
 - ▶ Beim Hieven und Fieren darf sich **niemand auf der Gangway** aufhalten.
 - ▶ Wird der Kran zum Ausbringen der Gangway eingesetzt, darf sich **niemand unter der schwebenden Last** aufhalten.
 - ▶ Die Landverbindung soll **auf der Pier an einem freien und gut zugänglichen** Platz abgelegt werden. Sie soll nicht über Laufschielen von Kränen oder Containerbrücken, im Arbeitsbereich von Flurförderzeugen sowie unmittelbar in der Nähe von ausgebrachten Festmacherleinen oder -drähten abgelegt werden. Auch der Gefahrenbereich von Unschlagarbeiten muss gemieden werden.
-
- ▶ Die Gangway liegt landseitig ausreichend weit von der Kaikante entfernt auf.
 - ▶ Wird die Landverbindung über die Reling oder Verschanzung ausgebracht, benutzt man eine Relingtreppe mit Handlauf.
 - ▶ Rutschige Landverbindungen werden mit geeigneten Mitteln abgestumpft. Im Winter wird besonders sorgfältig auf Rutschgefahren geachtet.
 - ▶ Wer die Gangway benutzt, hält sich am Geländer fest.
 - ▶ Die Gangwaywache achtet darauf, dass die Landverbindung jederzeit sicher benutzt werden kann.
 - ▶ Gangways, Fallreeps oder Laufstege sind nur für Personen da nicht zum Transport von Lasten.

(dp)

MELDUNGEN

Höhere Beiträge für die Seemannskasse

Die Seemannskasse zahlt Seeleuten vor Erreichen der Altersgrenze für die Regelaltersrente ein Überbrückungsgeld, wenn bestimmte Voraussetzungen vorliegen. Der Beitragssatz muss im kommenden Jahr von ein auf drei Prozent angehoben werden. Hiervon tragen die Seeleute einen Anteil von einem Prozent, die Unternehmer von zwei Prozent. Die Seemannskasse wurde 1974 unter dem Dach der See-Berufsgenossenschaft gegründet und gehört seit 2009 zur Deutschen Rentenversicherung Knappschaft Bahn See.



+ Weitere Informationen: www.kbs.de

UVV See auf englisch

Die Übersetzung der aktuellen UVV See ist fertig: Die Accident Prevention Regulations for Shipping Enterprises from January 1st 1981 the new edition from January 1st 2011 kann per Faxabruf (S. 31) oder im Internet-Medienkatalog bestellt werden und steht außerdem im Compendium Arbeitsschutz zum Download bereit.

+ www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog
<http://kompendium.bg-verkehr.de/index.jsp>

BEKANNTMACHUNG

Bekanntmachung der vom 1. Juli 2011 an geltenden Durchschnittsheuern für Seeleute in der Kauffahrtei (Abschnitt A. 1 bis A. 15 Kennzahlen 0011 - 4250, Abschnitt G Kennzahlen 6400 bis 6420 sowie Abschnitt L Kennzahlen 8190 bis 8210 der Beitragsübersicht der Kauffahrtei)

Der Ausschuss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zur Festsetzung der seemannischen Durchschnittsheuern in der KAUFFAHRTEI hat in den Sitzungen am 09. Mai 2011 und 29. Juni 2011 neue Durchschnittsheuern für Seeleute in der Kauffahrtei (Abschnitt A, G und L der Beitragsübersicht) beschlossen.

Die Festsetzungen treten am 1. Juli 2011 in Kraft.

Das Bundesversicherungsamt hat die Festsetzungen am 29. September 2011 genehmigt.

III 3 – 69330.9 – 2335/2011 (Kaufahrtei)

+ Der vollständige Wortlaut der Festsetzungen kann auf Anfrage bei der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft per E-Mail angefordert werden. Die Adresse: mitglieder@bg-verkehr.de



Beruflich im Ausland

Mitarbeiter deutscher Unternehmen sind auch dann unfallversichert, wenn sie im Ausland unterwegs sind. Dabei gibt es jedoch einiges zu beachten.

Viele Versicherte der BG Verkehr sind häufig beruflich im Ausland – als Lkw-Fahrer, Matrose oder Pilot. Was aber, wenn ein Unfall passiert. Ist man dann bei der Berufsgenossenschaft versichert? Unabhängig davon, in welchem Land es passiert? Und welche Bescheinigungen sollte man dabei haben? Wir haben Antworten auf Fragen rund um das Thema Unfallversicherungsschutz im Ausland für Sie zusammengestellt.

Wer ist versichert?

Ist ein Mitarbeiter bei einem deutschen, bei der BG Verkehr versicherten Unternehmen beschäftigt und vorübergehend im Ausland unterwegs, ist er über die BG Verkehr auch im Ausland bei Arbeitsunfällen abgesichert. Der Auslandsaufenthalt muss jedoch vorübergehend sein. Bei einer Tätigkeit in einem Nicht-EU-Staat muss das Beschäftigungsverhältnis bereits vor dem Auslandsaufenthalt begonnen haben.

Ist der Schutz im Ausland zeitlich begrenzt?

Ja, grundsätzlich bestehen zeitliche Grenzen. Bei einer vorübergehenden Tätigkeit in einem EU-Mitgliedstaat darf die voraussichtliche Dauer der Tätigkeit 24 Monate nicht überschreiten. Allerdings besteht die Möglichkeit, eine Ausnahmereinbarung zu schließen. Dort kann vereinbart werden, dass für einen Mitarbeiter, der länger als 24 Monate in einem anderen EU-Mitgliedstaat tätig wird, weiter die deutschen Rechtsvorschriften über soziale Sicherheit gelten sollen. Anträge für eine solche Ausnahmereinbarung können Sie bei der Deutschen Verbindungsstelle Krankenversicherung-Ausland

(DVKA), Pennefeldsweg 12 c, 53177 Bonn, www.dvka.de stellen. Dort sind auch die Antragsvordrucke erhältlich.

Handelt es sich bei dem Staat, in dem die vorübergehende Tätigkeit ausgeübt werden soll, um einen Staat, mit dem die Bundesrepublik Deutschland ein Sozialversicherungsabkommen geschlossen hat, dann variieren die Entsendezeiträume und auch Verlängerungsmöglichkeiten zwischen 12 und 60 Monaten. Informationen hierzu können ebenfalls über die DVKA abgerufen werden. Besondere Regelungen gelten bei Aufnahme einer Beschäftigung in Ländern, mit denen die Bundesrepublik kein Sozialversicherungsabkommen geschlossen hat. Auch dazu gibt die DVKA Auskunft.

Und für Seeleute gilt: Bei Krankheit oder Unfall im Ausland genießen sie unverändert die Reederfürsorge, wie es im Seemannsgesetz festgelegt ist.

Was ist, wenn es sich um einen ausländischen Arbeitgeber handelt?

Wohnen Arbeitnehmer in Deutschland und sind sie bei ausländischen Unternehmen mit Sitz im Ausland oder bei einer selbstständigen deutschen Niederlassung mit Sitz im Ausland beschäftigt und ausschließlich im Ausland tätig, stehen sie nicht unter dem Schutz der deutschen gesetzlichen Unfallversicherung. Es besteht dann der Versicherungsschutz entsprechend dem Sozialversicherungsrecht des jeweiligen Landes.

Welche Tätigkeit ist versichert?

Versichert sind grundsätzlich Tätigkeiten, die zum Beschäftigungs-



verhältnis zählen und dem Unternehmen dienen. Eingeschlossen sind auch die aus beruflichen Gründen veranlassten Wege sowie die Fahrten zu dem Ort, an dem die Tätigkeit ausgeübt werden soll. Im Wesentlichen können Sie davon ausgehen, dass hier die auch im Inland geltenden allgemeinen Regelungen zur Anwendung kommen.

Welche Bescheinigungen muss ich dabeihaben?

Wer im Ausland arbeitet, muss ein Dokument mit sich führen, mit dem die Weitergeltung der deutschen Rechtsvorschriften und der Anspruch auf aushilfsweise Versorgung mit Sachleistungen dokumentiert wird. In EU-Mitgliedstaaten und der Schweiz ist dies der Vordruck A1. Diese Bescheinigung wird in der Regel von den Krankenkassen ausgestellt.

Was muss nach einem Arbeitsunfall im Ausland veranlasst werden?

Wenn Sie einen meldepflichtigen Arbeitsunfall im Ausland erleiden, ist es wichtig, dass Sie die BG Verkehr so schnell wie möglich benachrichtigen. Zur Dokumentation der ärztlichen Behandlung empfiehlt es sich, den Medical Report mit sich zu führen. Diese Unterlage gibt es auf Englisch/Französisch und Spanisch/Portugiesisch. Sie ist dazu da, die ärztliche Behandlung zu dokumentieren. Der Report wird vom Arzt nach der Behandlung ausgefüllt.

Der Medical Report und auch alle weiteren ärztlichen Unterlagen sind für die weiterbehandelnden Ärzte in Deutschland

eine wichtige Hilfe. Wer also im Ausland ärztliche Hilfe in Anspruch nimmt, sollte unbedingt darauf achten, dass die Unterlagen herausgegeben werden und sie nach der Rückkehr möglichst rasch an die behandelnden Ärzte und die BG Verkehr übermitteln. Aber auch wenn keine ärztlichen Berichte vorliegen: Informieren Sie die BG Verkehr über jeden meldepflichtigen Unfall.

Wozu sind die Europäische Krankenversicherungskarte und die DA 1-Bescheinigung gut?

Die Europäische Krankenversicherungskarte (European Health Insurance Card, kurz EHIC) funktioniert wie ein Krankenschein. Man weist damit nach, dass man einen vorläufigen Anspruch auf Sachleistungen bei einem Arbeitsunfall in einem EU-Mitgliedsstaat hat. Die Karte wird von der Krankenkasse ausgestellt, bei der Sie versichert sind.

Welche Leistungen erhalte ich?

Alle Sachleistungen – also medizinische Behandlungen, Arzneimittel, Krankenhausbehandlung usw. – werden grundsätzlich nach den Rechtsvorschriften des Aufenthaltsstaates erbracht. Es kann also sein, dass Sie die in Deutschland gewohnten Leistungen im Ausland nicht im vollen Umfang erhalten. Nehmen Sie diese Leistungen trotzdem in Anspruch, werden die Kosten dafür weder von dem ausländischen aushelfenden Träger noch von der BG Verkehr übernommen. Grundsätzlich sollten Sie sich über die unterschiedlichen Regelungen vorher genau informieren.

In Staaten mit denen kein Sozialversicherungsabkommen abgeschlossen wurde, gibt es keine Möglichkeit einer aushilfsweisen Versorgung mit Sachleistungen. In diesen Ländern muss man sich selbst um die ärztliche Versorgung bemühen. Die Belege über die bezahlten Sachleistungen können bei der BG Verkehr zur Kostenerstattung eingereicht werden. Der Anspruch wird geprüft und im angemessenen Umfang erstattet.

Sylvia Rapsch

 Weitere Infos: www.dvka.de



Entgeltnachweis 2011

Die Höhe der gezahlten Bruttoentgelte in den Mitgliedsunternehmen ist Grundlage für die Berechnung der Beiträge. Zum Jahresende verschickt die BG Verkehr deshalb den Entgeltnachweis, um die im abgelaufenen Jahr angefallenen Bruttoentgelte der Beschäftigten abzufragen.

Zum Ende eines jeden Jahres schreibt die BG Verkehr ihre Mitgliedsunternehmen an und erfragt die Höhe der Arbeitsentgelte. Diese Angaben sind jeweils Grundlage für die Berechnung der Beiträge. Die errechneten Beiträge für 2011 werden mit den von den Unternehmen im laufenden Jahr gezahlten Vorschüssen verrechnet. Seit einigen Jahren können Unternehmer die Entgeltmeldung nicht nur per Post, sondern auch über den Onlineservice *BGdirekt* vornehmen. Neue Zugangsdaten erhalten sie mit dem Anschreiben zum Entgeltnachweis. Bitte senden Sie die ausgefüllten Formulare nicht per Fax zurück, sie verlieren dadurch ihre Maschinenlesbarkeit und müssen einzeln per Hand erfasst werden.

Neuer Gefahrarif wirksam

Zusammen mit dem Formular für die Entgeltmeldung erhalten die Mitgliedsunternehmen auch Informationen zum Ausfüllen des Entgeltnachweises. Ausführliche Hinweise zu den Entgeltarten und zur Nachweispflicht besonderer Personenkreise finden Sie auch im Internet unter *BGdirekt*.

Am 1. Januar 2011 hat die BG Verkehr den 24. Gefahrarif eingeführt und dabei die ehemaligen kaufmännischen Gefahrarifstellen in die technischen Gefahrarifstellen integriert. Dadurch ist die Zuordnung der Entgelte zu den Gefahrarifstellen für Mitgliedsunternehmen

TIP

Bitte Meldefrist beachten

Der Gesetzgeber schreibt vor, dass die Entgeltnachweise 2011 bis zum 13. Februar 2012 eingereicht werden müssen. Die Frist gilt auch für Nachweise, die Sie über *BGdirekt* einreichen. Beginnen Sie also nicht zu spät mit dem Ausfüllen. Trifft der Entgeltnachweis nicht rechtzeitig ein, nimmt die BG Verkehr für die Berechnung der Beiträge eine Schätzung der Arbeitsentgelte vor.

einfacher geworden. Über die Änderungen des Gefahrarif finden Sie unter www.bg-verkehr.de/mitgliedschaft weitere Informationen.

Was muss im Entgeltnachweis angegeben werden?

Als grobe Orientierungshilfe zum Ausfüllen des Entgeltnachweises gilt der Grundsatz: Alles was lohnsteuerpflichtig ist, ist auch beitragspflichtig und muss nachgewiesen werden. Arbeitsentgelte sind alle laufenden oder einmaligen Einnahmen aus einer Beschäftigung. Dabei ist es gleichgültig, ob ein Rechtsanspruch auf die Einnahmen besteht, unter welcher Bezeichnung oder in welcher Form sie geleistet werden und ob sie unmittelbar aus der Beschäftigung oder im Zusammenhang mit ihr erzielt werden. Wenn Sie unsicher sind, ob und welche Beträge Sie melden müssen, rufen Sie gerne an. Wir helfen Ihnen auch, wenn Sie Fragen zum Ausfüllen des Entgeltnachweises unter *BGdirekt* haben oder Ihnen das Passwort abhanden gekommen ist. Die Durchwahl Ihrer Ansprechpartner finden Sie auf dem Anschreiben des Entgeltnachweises. Auch unsere Mitarbeiter aus dem Beratungs- und Prüfdienst in den Bezirksverwaltungen helfen gern.

Mindestentgelt-Bestimmungen berücksichtigen

Bei der Ermittlung und Meldung der Arbeitsentgelte sind – auch für unentgeltlich Beschäftigte – Mindestentgeltgrenzen für 2011 zu beachten. Ausführliche Hinweise finden Sie dazu in den Erläuterungen zum Entgeltnachweis und online unter *BGdirekt*.

Keine Mitarbeiter beschäftigt?

Wenn Sie 2011 keine Arbeitnehmer und keine Aushilfen beschäftigt haben – auch nicht unentgeltlich – dann machen Sie einfach im Meldeformular im Kästchen „Fehlanzeige“ ein Kreuz und schicken das Formular unterschrieben an die BG Verkehr zurück. Noch einfacher ist die Fehlanzeige-Meldung über *BGdirekt*. Mit wenigen Mausklicks haben Sie den Entgeltnachweis online eingereicht.

Bernd Fürbötter



Ihr direkter Draht zur BG Verkehr

BGdirekt ist der Onlineservice für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr. Er bietet Ihnen passwortgeschützt die Möglichkeit, Formulare auszufüllen und an die BG Verkehr zu versenden. Gestartet wird der Onlineservice über die Homepage der BG Verkehr „www.bg-verkehr.de“. Klicken Sie auf das Symbol „BGdirekt“. Dann öffnet sich eine Anmeldemaske, in der Sie Ihren Benutzernamen und Ihr Passwort eingeben. Diese Daten erhalten Sie zusammen mit dem Anschreiben zum Entgeltnachweis. Nach der Eingabe öffnet sich die hier abgebildete Startseite von BGdirekt.

Entgeltnachweis

Wenn Sie Ihren Entgeltnachweis online ausfüllen und an die BG Verkehr schicken wollen, klicken Sie auf die Schaltfläche „Entgeltnachweis“. Es erscheint eine Eingabemaske, in der Sie zunächst angeben, ob Sie im betreffenden Jahr Mitarbeiter beschäftigt haben oder nicht. Falls nicht, müssen Sie Ihre Angabe „Nein“ nur noch bestätigen und Ihre Meldung mit einem letzten Mausklick „versenden“. Fertig! Ihre eingegebenen Daten werden automatisch in Ihrem Ordner gespeichert.

Waren im betreffenden Jahr Mitarbeiter in Ihrem Unternehmen beschäftigt, klicken Sie an der entsprechenden Stelle das „Ja“ an und tragen dann die Bruttoentgelte, die geleisteten Arbeitsstunden und die Zahl der Mitarbeiter – für die vorgesehene/n Gefahrtarifstelle/n – in die Eingabefelder ein. Klicken Sie auf „Hilfe“, wenn Sie Erläuterungen zum Entgeltnachweis benötigen. Zum Schluss bestätigen Sie die Angaben und klicken auf „Versenden“.

DEÜV-Daten

Seit 2009 ist gesetzlich vorgeschrieben, dass Unternehmer mit den Meldungen zur Sozialversicherung auch Angaben über die Unfallversicherung machen müssen. Alle Daten für Ihre DEÜV-Meldungen können Sie über diese Schaltfläche jederzeit abrufen. Hier finden Sie auch die für das jeweilige Jahr geltenden Mindestentgeltwerte.

Unbedenklichkeitsbescheinigung

Benötigen Sie für eine Konzessionsverlängerung oder für eine Ausschreibung eine Unbedenklichkeitsbescheinigung? Klicken Sie die entsprechende Schaltfläche an. Die Bescheinigung können Sie sofort und so oft Sie wollen ausdrucken – vorausgesetzt, es stehen keine Mitgliedsbeiträge aus.

Unfallanzeige

Die Datenfelder in dieser Anwendung entsprechen den Eingabefeldern aus dem Vordruck für die Unfallanzeige. Bei der Online-Unfallanzeige werden Sie vom System durch die einzelnen Felder geführt. Sollten Sie dabei Unterstützung benötigen – geschulte Mitarbeiter in den Unfallabteilungen helfen Ihnen gern.

Mein Ordner

„Mein Ordner“ ist Ihr Ablagesystem bei BGdirekt. Hier finden Sie alle Dokumente, die Sie erstellt haben – im Entwurf und in der Endfassung. Aus der Ablage heraus können Sie Entwürfe weiterbearbeiten und Dokumente jederzeit ausdrucken.

Neu: Mitteilungen online senden

Sie haben eine Frage an die Unfallabteilung? Sie wollen eine Einzugsermächtigung für Ihre Mitgliedsbeiträge erteilen? Oder brauchen Sie eine Information zu Unfallverhütungsvorschriften? Kein Problem. Bei BGdirekt gibt es dafür den neuen Menüpunkt „Formulare“ (siehe rote Markierung im Bild rechts). Dort besteht in der Rubrik „Lastschriftverfahren“ die Möglichkeit, eine Einzugsermächtigung für Ihre Beiträge an die BG Verkehr zu senden. Und über die Rubrik „Mitteilungen“ schicken Sie Ihre Frage oder Nachricht auf kürzestem Weg direkt an die jeweils passende Fachabteilung.



Jahresrückblick

Risiko Raus!

Zahlreiche Aktionen standen 2011 unter dem Motto der Kampagne „Risiko Raus!“ Die BG Verkehr stellte das sichere Fahren und Transportieren während des Verkehrssicherheitstages auf dem Münchener Odeonsplatz, auf der MöLo in Kassel und bei vielen betrieblichen Aktionstagen in den Mittelpunkt. Mit großem Erfolg kamen dabei Überschlagsimulator und Gurtschlitten zum Einsatz. Besonders gefragt waren Unterweisungskarten, Informationen zur Ladungssicherung und der Abfahrts-Check. Alle diese Medien wurden speziell für die Kampagne „Risiko Raus!“ entwickelt.



DGUV Vorschrift 2

Mehr Eigenverantwortung und weniger starre Vorgaben, so lässt sich die Botschaft der Vorschrift DGUV 2 in wenigen Worten zusammenfassen. Seit dem 1. Januar regelt sie die arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung bundesweit in allen



Betrieben, die Mitarbeiter beschäftigen. Erstmals haben Unternehmer die Möglichkeit, ihren Betreuungsumfang selbst festzulegen. Eine neue Situation, die Vorteile bringt aber auch Fragen aufwirft. Die BG Verkehr hat

deshalb zugesagt, ihre Mitgliedsbetriebe bei der Umsetzung zu unterstützen und praktische Hilfen zur Verfügung zu stellen. 2011 standen Beratungen, Workshops und Seminare in den Betrieben im Vordergrund.



Februar 2011: Start des neuen Newsletters. Er bietet Informationen zu aktuellen Themen, Kampagnen und Aktionen aus dem Bereich Transport und Verkehrswirtschaft. Stetig wachsende Abonnentenzahlen beweisen: Mit unseren Infos liegen wir richtig.



„Unsere BG Verkehr konnte im Jahr 2011 trotz deutlich gestiegener Unfallzahlen den Beitrag stabil halten. Das war in der angespannten Wirtschaftslage ein wichtiges Signal an die Transportwirtschaft. Anders als erwartet, liegen die Unfallzahlen aber weiterhin unverändert auf hohem Niveau. Deswegen werden wir 2012 um eine Beitragserhöhung wahrscheinlich nicht herunkommen.“



Klaus-Peter Röskes, alternierender Vorsitzender des Vorstandes

Neuer Gefahrtarif

Bei der Berechnung der Vorschüsse für die Beiträge der Mitgliedsunternehmen wird 2011 erstmals der 24. Gefahrtarif herangezogen. Er vereinfacht die Beitragsberechnung: Die kaufmännische Gefahrtarifstelle ist aufgelöst und die ursprünglich 39 Gefahrtarifstellen sind auf neun reduziert.



Stabiler Beitrag

Die Auswertung der Unfallzahlen für 2010 war erschreckend: Die Zahl der meldepflichtigen Unfälle stieg um rund 17 Prozent, im Leistungsbereich fielen Mehrausgaben von rund 14 Mio. Euro an. Trotzdem zeigte sich der Vorstand der BG Verkehr im März 2011 zuversichtlich. Der Beitragsfuß blieb stabil, die Mitgliederbeiträge wurden nicht erhöht.



Medien zur Prävention

Sicherheitsinformationen für die Luftfahrt, Unterweisungskarten zum „Abstand halten“ und eine Broschüre, die das Seminarprogramm der BG Verkehr vorstellt – das ist eine Auswahl der neuen Medien der BG Verkehr. Das vollständige Angebot mit allen Neuerscheinungen finden Sie im Internet unter www.bg-verkehr.de/medien

Sozialwahlen

Die BG Verkehr hat eine neue Selbstverwaltung. Am 11. Oktober treffen sich die Mitglieder der Vertreterversammlung zur konstituierenden Sitzung. Der neue Vorsitzende ist Ulrich Bönders, der alternierende Vorsitzende Prof. Dr. Michael Rachow.



AUS UNFALLMELDUNGEN DER BG VERKEHR

Kraffahrer Möbellogistik

Beim Umladen von Handelsmöbeln stürzte ein Paket von 100 Schrankrückwänden auf den Fahrer. Er konnte nicht ausweichen und sein rechtes Bein brach.

Kurierfahrer

Der Fahrer stieg aus dem Fahrzeug und nahm aus dem Ladeabteil ein Paket und den Scanner. Er lief auf der Straße Richtung Fußweg, als er plötzlich ausrutschte und hinfiel. Dabei verletzte er sich am Gesicht und am linken Knie.

Fahrer Schwertransporte

Es wurde eine Baustelle beräumt. Dabei musste auch eine Auffahrrampe auf einen Hänger geräumt werden. Diese Rampe rutschte dem Fahrer aus der Hand und dabei brach sein rechter Zeigefinger.

Bestatter

Ein Bestatter wurde durch ein Geräusch abgelenkt und schlug sich deswegen beim Nageln auf den linken Daumen. Die offene Wunde nebst Quetschung musste ärztlich behandelt werden.

Müllwerker

Der Müllwerker stand wie üblich auf dem Trittbrett des Sammelfahrzeugs. Beim Durchfahren eines Schlagloches stauchte er sich die Lendenwirbelsäule.

Taxifahrer

Der Fahrer wollte vor Antritt einer Taxifahrt den Schnee vorm Haus räumen und rutschte dabei aus. Er fiel hart auf seine linke Seite und brach sich den kleinen Finger. Eine ausgeprägte Bewegungseinschränkung und Fehlstellung blieben zurück.

DIE ZAHL

3.124

Anträge auf einen Zuschuss zum Fahr-sicherheitstraining gingen 2011 bei der BG Verkehr ein.

MITMACHEN UND GEWINNEN

Wenfall/ vierter Fall	ital. Haupt- stadt	Abk.: elektron. Bericht- erstattung	trai- nieren	Abk.: Zloty	Insel- staat im Pazifik	verzerr- tes Gesicht	Abk.: Straßen- verkehrs- ordnung
Rundreise auf dem Meer						2	ein- stellige Zahl
Eich- hörn- chen- nest			4	ugs.: Peter- silie	dt. Autoclub (Abk.)		
Verhält- niswort		Berliner Getränk		Geist- licher	1		
Anker- platz für Schiffe	Geschöpf			9		Maschi- nenteil	seemän- nisch: die Tiefe messen
	6		gebun- dene Schreib- blätter	ugs.: Hub- schrauber (Kw.)			
dunkel, düster	ledig- lich		Mär- chen- gestalt			Lebens- gemein- schaft	Abk.: Anzeige
	8			zweiter griech. Buch- stabe			10
		3	aus- brechen, ent- kommen	5			
frühere Berliner Renn- strecke	Ruhe- geld, Pension	7			poetisch: Frühling		

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

Die Buchstaben von 1 bis 10 ergeben die Lösung.

Das Lösungswort senden Sie bitte an folgende Anschrift:

BG Verkehr
Redaktion SicherheitsProfi
22757 Hamburg

**Einsendeschluss:
27. Januar 2012**

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

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

Der Rechtsweg ist ausge-
schlossen. Beschäftigte der
BG dürfen nicht teilnehmen.

Gewinner aus 6/2011

- 1. Preis 50 Euro
H. Wollenberg, Bargeschagen
- 2. bis 5. Preis je 25 Euro
W. Kirchner, Untermerzbach
R. Bauer, Baiersbronn
A. Züchtling, Spinkebüll
J. Geissler, Langen

WEIHNACHTSGESCHENK?

Ramsauer spielt Mozart



Die CD „Adagio im Auto“ soll auf musika-
lische Weise für mehr Sicherheit im Stra-
ßenverkehr sorgen. Für diesen guten
Zweck setzte sich Bundesverkehrsminister
Peter Ramsauer (CSU) sogar selbst ans Kla-
vier. Auf einer CD mit langsamen Sätzen
aus Mozarts Klavierkonzerten spielt er ne-
ben berühmten Pianisten. Die ruhige Mu-
sik soll besonders beim Autofahren ent-
spannen. „Wenn wir mit Musik dazu beitra-
gen können, dass Autofahrer entspannter
und damit rücksichtsvoller fahren, helfen
wir auf schönste Art, Unfälle zu vermei-
den.“ Von jeder verkauften CD geht ein
Euro an die Kinder-Unfallhilfe.

www.adagio-im-auto.de

Ihr nächster SicherheitsProfi: 27.1.2012

REPORTAGE

Zu Gast bei einer Fahrzeugaufbereitung

FAHRERASSISTENZ-SYSTEME

Studie belegt Wirksamkeit

© Kitty/fotolia



Faxbestellung 040 3980-1040

Mit diesem Fax bestellen wir

kostenlose Sonderdrucke des SicherheitsProfi 8/2011**Seminare der BG Verkehr – Saison 2011/2012**Für Mitglieder der BG Verkehr kostenlos,
für Nichtmitglieder 3 Euro plus MwSt. und Versandkosten**UWV See (english): Accident Prevention Regulations for Shipping Enterprises**Für Mitglieder der BG Verkehr kostenlos,
für Nichtmitglieder 5 Euro plus MwSt. und Versandkosten

Firmenname

zu Händen

Straße

Postfach

Ort

Datum

Unterschrift

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

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

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