SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

2 | 2012

DAS THEMA
Pilotprojekt Mobile Learning Seite 8

SEE & SICHERHEIT
Das Praxishandbuch See ist fertig Seite 24

REPORTAGE

Unterwegs mit einem Abschleppunternehmen Seite 10

„Die Ausgaben für Entschädigungsleistungen stiegen 2011 um 12 Millionen Euro.“

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Planungssicherheit

Bei einem Blick auf die Prognosen der Wirtschaftsexperten für das laufende Jahr ist keine klare Perspektive zu erkennen. Für das Verkehrsgewerbe keine einfache Situation, denn wer wirtschaftlich erfolgreich sein will, muss genau kalkulieren und bei der Planung die Kosten im Blick behalten. Kein Wunder also, dass die gesamte Verkehrswirtschaft zurzeit unter den enorm steigenden Treibstoffkosten leidet.
Um mehr Planungssicherheit für unsere Mitgliedsbetriebe ging es auch, als wir mit einiger Sorge Ende des vergangenen Jahres darauf hingewiesen haben, dass die Zahl der Unfälle bei der BG Verkehr nicht in dem Maße zurückgeht, wie wir es erwartet hatten. Sie erinnern sich? 2010 hatte die BG Verkehr einen Zuwachs der Unfallzahlen um mehr als 17 Prozent. Nach vorläufigen Auswertungen ist die Zahl der Unfälle 2011 kaum zurückgegangen. Viele Unfälle, das heißt auch hohe Kosten. Die Ausgaben der BG Verkehr für Entschädigungsleistungen stiegen 2011 auf rund 522 Millionen Euro. Das sind 12 Millionen mehr als 2010, ein Anstieg um 2,5 Prozent. Vor diesem Hintergrund wünsche ich mir, dass Sie – auch im Sinne von mehr Planungssicherheit – der Präventionsarbeit verstärkt Ihre Aufmerksamkeit widmen.

Auf das Thema Planung möchte ich Sie noch in einem ganz anderen Zusammenhang hinweisen. In dieser Ausgabe unseres Magazins finden Sie auf den Seiten 26 und 27 Informationen, die im Zusammenhang mit der Datenerfassungs- und Übermittlungsverordnung stehen. Diese Verordnung soll zur Entbürokratisierung beitragen und für die Betriebe eine vereinfachte Meldung der Entgeltnachweise bringen. Grundsätzlich eine gute Sache. Wir haben jedoch 2010 – ein Jahr nach Beginn des auf fünf Jahre angelegten Probebetriebs – bei einem Vergleich der Entgeltmeldungen, die wir direkt von unseren Mitgliedsunternehmen erhalten und den automatisch erzeugten Entgeltmeldungen, die über die Krankenkasse bei uns eingingen, eine Fehlerquote von 80 Prozent festgestellt. Unsere Mitarbeiter aus dem Beratungs- und Prüfdienst haben sich bei der Suche nach möglichen Fehlerquellen zu wahren Lohnprogramm-Sachverständigen entwickelt. Schauen Sie sich unsere Informationen ruhig etwas genauer an. Vielleicht könnte auch bei Ihnen eine Überprüfung der Daten sinnvoll sein.

Herzliche Grüße

IMPRESSUM

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

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka,
Hauptgeschäftsführerin

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Dorothee Pehlke, Renate Bantz, Ute Krohne

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

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

SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

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

Dienststelle Schiffssicherheit
Brandstwiete 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
Fax: 040 36137-204
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
Internet: www.dienststelle-schiffssicherheit.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ALLZEIT BEREIT

Es war nicht leicht, im Februar einen Termin beim Abschleppdienst Kilian zu bekommen, denn nach heftigen Schneefällen ging zeitweise gar nichts mehr auf Bayerns Straßen. Die Abschleppfahrzeuge waren rund um die Uhr im EInsatz. Was unser Autor Heinz Studt am Rande der Autobahn, an verschneiten Böschungen und in verwinkelten Parkhäusern erlebte, lesen Sie ab
Seite 10

MOBILE LEARNING **Seite 8**

REIFENPFLEGE **Seite 14**

PRAXISWISSEN KOMPAKT **Seite 24**

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 4

DAS THEMA

Lernen kann man überall 8
Mobile Learning für Berufskraftfahrer

REPORTAGE

Allzeit bereit 10
Unterwegs mit einem Abschleppdienst

GESUND UND SICHER

Schwerarbeiter brauchen Pflege 14
Reifenpflege statt Pannenhilfe

Ein Fall für die Sifa 16
Die Umsetzung der DGUV Vorschrift 2 in der Praxis

Alles außer Fliegen 18
Seminar für Mitarbeiter in Hubschrauber-Unternehmen

Unfallbericht 20
Wird man aus Schaden klug?

Von Keimen und Kakerlaken 28
Hygiene schützt vor Krankheitserregern

DER FAHRENSMANN

Sicherheit beim Service auf Fahrgastschiffen 22
Vier Ertrunkene im Jahr 2011 23
Meldungen 23

SEE & SICHERHEIT

Praxiswissen kompakt
Das Praxishandbuch See ist fertig 24

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

Fehlerquote: 80 Prozent 26
Beratungsbedarf bei automatischer Meldung der Lohnsummen

VERMISCHTES

Fünf Fragen 29

Aktuelle Angebote der BG Verkehr 29

RUBRIKEN

Impressum 2

NEU: Suchbild 30

Aus Unfallmeldungen der BG Verkehr 30

Tipp 30

Vorschau 31

SICHERHEITSBEAUFTRAGTE

Ein Gewinn für das Unternehmen

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV, Spitzenverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen) lädt Unternehmer und Verantwortliche im Arbeitsschutz am 3. und 4. April zu einem Workshop

in Dresden ein. Thema sind die Aufgaben und das Rollenbild des Sicherheitsbeauftragten in unterschiedlichen Unternehmensstrukturen. Ein Hauptaugenmerk gilt der Frage, wie die Sicherheitsbeauftragten zu einem Gewinn für das Unternehmen beitragen können.

Infos und Anmeldung: www.dguv.de/iag

Reifenpannen nehmen stark zu

ADAC Truck Service informiert über Pannenstatistik 2011

Der ADAC Truck Service rückte 2011 rund 111.000mal aus. Dabei wurden erstmals seit 2007 Reifendefekte bei Lkw und Bussen wieder als Pannenursache Nummer 1 mit 31,6 Prozent registriert. Im Vergleich zum Vorjahr haben diese Pannen mit 2,9 Prozent überdurchschnittlich zugenommen. Insgesamt konnten 96 Prozent an Ort und Stelle behoben werden. Fast 55 Prozent der Einsätze wurden von 16 Uhr bis 8 Uhr morgens durchgeführt. In 94 Prozent der Fälle war ein poröser Gummi schuld an der Lkw-Panne.

Auf Platz zwei der Pannenstatistik lagen Probleme mit Elektrik bzw. Elektronik (29,2 Prozent). Die Pannen waren hier im Vergleich zu 2010 leicht rückläufig (minus 1,4 Prozent). Am häufigsten streikten Batterie und Lichtmaschine. Auf den dritten Platz kam der Fahrzeugmotor. Mit 20,7 Prozent lag er auf Vorjahresniveau. Schläuche, Anlasser und Keilriemen waren der Hauptgrund.

Mehr über das Thema Reifenpflege statt Pannenhilfe erfahren Sie in einem Artikel in diesem SicherheitsProfi auf Seite 14/15.

Zahl der Verkehrstoten gestiegen

3.991 Menschen starben 2011 auf deutschen Straßen

Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) nach vorläufigen Ergebnissen mitteilt, stieg die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle 2011 um 9,4 Prozent. Die Zahl der Personen, die verletzt wurden, erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 5,5 Prozent auf etwa 391. 500. Die Gesamtzahl der polizeilich aufgenommenen Unfälle nahm im vergangenen Jahr jedoch ab und lag bei rund 2,3 Millionen (– 2,8 Prozent). Dieser Rückgang ist auf Unfälle mit ausschließlich Sachschaden zurückzuführen, die um 4 Prozent auf 2,0 Millionen zurückgingen. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden stieg dagegen um 6,0 Prozent auf rund 305.700 an. Als Ursache für die Zunahme wird das gute Wetter vermutet. Bei günstigen Witterungsbedingungen wird mehr und häufig schneller gefahren.

www.destatis.de

Binnenschifffahrt zukünftig an Finanzausgleich beteiligt

Übergangsfrist endet mit dem Umlagejahr 2011

Seit vielen Jahren führt ein Finanzausgleich unter den Berufsgenossenschaften dazu, dass sogenannte Altlasten, die durch den Strukturwandel innerhalb der Branchen verursacht werden, von der Solidargemeinschaft aller Berufsgenossenschaften getragen werden. Dabei handelt es sich vor allem um Lasten, die aus Rentenzahlungen erwachsen. Aufgrund einer Übergangsregelung in der Satzung der BG Verkehr waren Unternehmen der Binnenschifffahrt von diesem Finanzausgleich bisher ausgenommen. Die Übergangsfrist endete zum 31. Dezember 2010. Anfang 2012 wird der Beitrag für 2011 berechnet, deshalb sind die Unternehmen der Binnenschifffahrt in diesem Jahr erstmals an dem Finanzausgleich zu beteiligen. Für den Beitrag wird – wie bei allen Mitgliedsunternehmen – ein Entgelt-Freibetrag von 184.000 Euro berücksichtigt. Nur Entgelte oberhalb dieser Grenze werden zur Beitragsberechnung für den Finanzausgleich herangezogen, um kleinere und mittlere Unternehmen zu entlasten.

Ausführliche Informationen erhalten Unternehmen der Binnenschifffahrt zusammen mit dem Umlagebeitragsbescheid im April.

Infos zum Lastenausgleichsverfahren
www.bg-verkehr.de/Mitgliedschaft

Gesunder Rücken

Aktionstag mit vielen Angeboten am 15. März 2012

Der Tag der Rückengesundheit steht dieses Jahr unter dem Motto „Rückengesund – in jedem Alter!“. Zu den Unterstützern zählen Apotheken, ärztliche und therapeutische Praxen und Rückenschulen. Sie bieten am 15. März bundesweit ein umfangreiches Programm mit zahlreichen Aktionen an.

Rückenschmerzen sind ein weit verbreitetes Beschwerdebild, das sogar schon Kinder und Jugendliche betrifft. Ursachen gibt es viele, sie reichen von mangelnder Bewegung über falsche Ernährung und Dauerstress bis hin zu rückenschädlichen Möbeln. Im Zentrum des Aktionstages steht deshalb die Aufklärung über die Therapie und Prävention von Rückenbeschwerden.

Informationen und weitere Links unter www.agr-ev.de/rueckentag

Alkohol am Steuer

Neue Internetseite des Deutschen Verkehrssicherheitsrates gestartet

Jeder zehnte Verkehrstote auf deutschen Straßen war im vergangenen Jahr auf Alkohol am Steuer zurückzuführen. Um verstärkt auf dieses Thema aufmerksam zu machen, hat der Deutschen Verkehrssicherheitsrat eine neue Internetseite aufgebaut. Sie richtet sich an Verkehrsteilnehmer, bietet aber auch Betrieben Hilfe im Umgang mit dem Thema Alkohol am Arbeitsplatz. Neben vielen Informationen zu Alkoholkonsum und Fahrtüchtigkeit werden der Verlauf einer Alkoholsucht ausführlich dargestellt und Lösungsvorschläge angeboten, die sich gemeinsam mit allen Beteiligten umsetzen lassen. Über die Postleitzahl kann man die nächstgelegene Alkohol- oder Suchtberatungsstelle suchen. Ein interaktiver Wissenstest ergänzt das Angebot.

www.dvr.de/alkohol

Wettbewerbsfinale am Tag der Verkehrssicherheit

Am 16. und 17. Juni kämpfen deutsche Teilnehmer beim Scania-Wettbewerb um den Sieg

Bereits zum fünften Mal ruft Scania zum großen europaweiten Lkw-Fahrerwettbewerb für mehr Sicherheit auf den Straßen auf. Das große 2-tägige Deutschland-Finale des Fahrerwettbewerbs „Young European Truck Driver 2012“ startet am 16. Juni und damit zeitgleich mit dem Tag der Verkehrssicherheit. An dem Wochenende treten die besten zwölf Fahrer aus den Vorrunden in Koblenz gegeneinander an. Der Sieger qualifiziert sich für das europäische Finale und erhält so die Chance, einen neuen Scania-Sattelzug zu gewinnen. Der Wettbewerb wird in Deutschland von der BG Verkehr unterstützt. Die 80 besten deutschen Teilnehmer treten in vier nationalen Vorrunden an. Wettbewerbsbestandteile der Vorrunden sind wirtschaftliches und vorausschauendes Fahren, der korrekte Check vor der Abfahrt, Ladungssicherung, Erste Hilfe, Gesundheit und Sicherheit sowie Fahrübungen.

www.scania.de/yetd

NACHRICHTEN

DGUV Test

Geprüfte Sicherheit

Seit fast zwei Jahren ist das Prüf- und Zertifizierungssystem der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung unter dem Begriff DGUV Test fester Bestandteil der Sicherheitsarbeit der Berufsgenossenschaften. Die Kompetenzen einiger Prüf- und Zertifizierungsstellen wurden nun gebündelt und haben neue Bezeichnungen erhalten. Die Federführung des Fachbereichs Verkehr liegt bei der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft.
Die neue Bezeichnung lautet: DGUV Test, Prüf- und Zertifizierungsstelle, Fachbereich Verkehr und Landschaft.

www.dguv-test.de

Satzung der BG Verkehr

Aktualisierte Ausgabe

Am 29. Dezember hat das Bundesversicherungsamt den 3. Nachtrag zur Satzung der BG Verkehr genehmigt. Der Nachtrag wurde im Januar bekannt gegeben. Der Text des dritten Nachtrages und die aktuelle Fassung der Satzung mit den eingearbeiteten Nachträgen steht auf der Homepage der BG Verkehr zum Herunterladen zur Verfügung.

www.bg-verkehr.de

Bundesverkehrsministerium

Verkehrssicherheitspreis ausgelobt

Das Bundesverkehrsministerium hat zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit 2012 einen Preis für Nachwuchswissenschaftler ausgeschrieben. Es können Arbeiten ausgezeichnet werden, die Risiken hinsichtlich der Verkehrssicherheit aufzeigen, fundierte Lösungen anbieten und sich kritisch mit ihrer Verwirklichung auseinandersetzen. Die Höhe des Preises beträgt 30.000 Euro. Über die Vergabe des Preises entscheidet ein vom Bundesministerium berufenes Preisgericht. Die Preisverleihung soll am 5. Oktober 2012 in Baden-Baden erfolgen. Arbeiten können noch bis zum 31. März 2012 bei der Bundesanstalt für Straßenwesen eingereicht werden.

www.bast.de

Ungestört arbeitet es sich besser

BAuA-Studie: Multitasking schadet mehr als es nützt

Die moderne Arbeitswelt stellt Mitarbeiter vor vielfältige Herausforderungen. Termindruck, Informationsflut und ständige Arbeitsunterbrechungen gehören für viele zum Arbeitsalltag. Man ist ständig erreichbar, fast immer online – und damit fast ununterbrochen ansprechbar. Die Folge ist, dass häufig mehrere Aufgaben gleichzeitig Aufmerksamkeit einfordern. Aber kann der Mensch tatsächlich gleichzeitig viele Dinge tun? Und wie kommt er mit den ständigen Arbeitsunterbrechungen klar?

Diesen Fragen ist die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) in einer Studie nachgegangen. Ein wichtiges Ergebnis: Im Sinne von Gesundheit, Motivation und Produktivität ist die beste Unterbrechung die, die gar nicht erst stattfindet! Auf der Basis der Untersuchung hat die BAuA eine 40-seitige Broschüre mit dem Titel „Bitte nicht stören!“ herausgegeben. Sie wendet sich an alle Betroffenen und gibt Tipps zum Umgang mit Arbeitsunterbrechungen und Multitasking.

PDF-Version zum Herunterladen: www. baua.de/Publikationen

Lang-Lkw: Kamera an Bord

Empfehlung der BG Verkehr bei sicherheitstechnischer Ausstattung berücksichtigt

Nach langen Diskussionen sind die ersten Lang-Lkw nun seit Anfang 2012 unterwegs, der Feldversuch kann starten. Um die Sicherheit vor allem im Straßenverkehr zu gewährleisten, wurden in der Ausnahmeverordnung auch sicherheitstechnische Voraussetzungen für die Fahrzeuge formuliert.

Rund 80 Prozent der bei der BG Verkehr gemeldeten Unfälle ereignen sich jedoch auf dem Betriebsgelände. Bei Versuchen auf Betriebshöfen und bei Herstellern hatte die BG Verkehr vor allem erhöhte Gefährdungen durch veränderte Sicht und Spiegelsicht festgestellt. Die seit 2007 für Neufahrzeuge vorgeschriebenen Spiegel mit Weitwinkelsichtbereich bieten zwar ein größeres Sichtfeld, bilden Gegenstände daher aber kleiner ab. In Verbindung mit der über sieben Meter größeren Länge von Lang-Lkw sind Personen und deren Handzeichen dadurch schwer zu erkennen.

© VDA

Fünf Jahre Feldversuch – der Lang-Lkw ist unterwegs.

Rangier-Warneinrichtungen nach DIN 75031 in Verbindung mit Kamera-Monitor-Systemen lösen dieses Problem. Mit deren Hilfe kann der Fahrzeugrückraum durch berührungslos wirkende Sensoren verbunden mit einer optisch-akustischen Warneinrichtung und dem Kamera-Monitor-System im Führerhaus überwacht werden. Darauf hatte die BG Verkehr das Bundesverkehrsministerium hingewiesen. Die Sicherheitseinrichtung wurde in die Ausnahmeverordnung aufgenommen.

Diabetes mellitus

Leitfaden für Betriebsärzte erschienen

Diabetes mellitus ist eine der häufigsten chronischen Erkrankungen. Rund acht Millionen Menschen sind in Deutschland daran erkrankt. Um die Betroffenen zu beraten, in der Behandlung zu unterstützten und die Arbeitsfähigkeit zu erhalten, ist vor allem der Betriebsarzt gefordert. In einem Leitfaden der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) sind jetzt alle wesentlichen Informationen für Betriebsärzte zum Thema Diabetes mellitus zusammengestellt. Neben Informationen zu Ursachen und Folgen ist ein zentraler Punkt die Wiedereingliederung in den Beruf. Darin enthalten sind auch Informationen zur Fahrtauglichkeit. Der Leitfaden ist in einer Reihe erschienen, die Betriebsärzten Informationen zu relevanten Themen der betriebsärztlichen Tätigkeit mit praxisnahen Arbeitshilfen zur Verfügung stellt.

Alle bisher erschienen Titel finden Sie unter www.dguv.de, Suchbegriff: Leitfäden für Betriebsärzte

Verladearbeiten am Flughafen: Neue Systeme getestet

Systeme entlasten Arbeit des Ladepersonals wirksam

Gepäckstückverladung am Flughafen.

An Verkehrsflughäfen sind viele und schwere Gepäckstücke zu bewegen. In Standardrumpfflugzeugen wird außerdem kriechend, knieend oder liegend im Laderaum unter dem Passagierdeck verladen. Um Rücken und Kniegelenke der Mitarbeiter zu entlasten, wurden im Praxiseinsatz zwei Assistenzsysteme getestet.

Bei dem ersten System handelt es sich um eine Vakuumhebehilfe, die Gepäckabfertiger beim Entladen von Gepäckwagen oder Containern in der zentralen Gepäckverteilung unterstützt. Das zweite System ist ein Rollbettförderband. Es erweitert die auf dem Flughafenvorfeld eingesetzten Förderbandwagen und reicht bis in den Laderaum der Flugzeuge.

Das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) hat die Systeme unter den Aspekten Belastungs-reduzierung, Handhabbarkeit und Einfluss auf die Arbeitszeit untersucht. Dabei zeigte sich, dass vor allem die Vakuumhebehilfe die Arbeit mit den Gepäckstücken um bis zu 90 Prozent entlastet und bei der Gestaltung der Arbeitsprozesse äußerst flexibel ist. Auch an den Rollbettföderbändern wurde eine wirksame Reduzierung der Belastung festgestellt. Dieses Ergebnis bestätigte sich bei zusätzlichen Untersuchungen der BG Verkehr mit Herzfrequenzmessungen bei den Ladearbeitern.

www.dguv.de/ifa/de/pub/index.jsp

Wer kennt sich aus im Arbeitsschutz?

„Jugend will sich-er-leben“ startet Gewinnspiel-App

Jugendliche und junge Erwachsene können sich ab sofort eine Gewinnspiel-App zum Arbeitsschutz auf ihr Smartphone laden. Die App wurde für Smartphones mit Android-Betriebssystem programmiert und ist im Android Market erhältlich. Inhalt ist ein Fragespiel zum Arbeitsschutz. Teilnehmer können damit ihr Wissen über Gesundheit und Sicherheit bei der Arbeit testen. Bis zu drei Level können die jungen Anwender absolvieren. Wer alle Level durchspielt, kann die erreichte Gesamtpunktzahl in eine bundesweite Highscoreliste eintragen und attraktive Preise gewinnen. Die drei Besten dürfen sich über ein Tablet-PC mit Android

© Rido / Fotolia

Betriebssystem freuen. Drei zusätzliche Geräte werden unter allen anderen Teilnehmern verlost. Die Teilnahme am Wettbewerb ist bis zum 30. Juni 2012 möglich.

Infos, alle Fragen und richtigen Antworten sowie ein direkter Zugang zu dem Spiel unter www.jwsl.de/app

DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Gesund durch Arbeit!

Ein gesunder Lebenswandel ist doch wohl Privatsache, oder? Ob ich Obst, Salat, Pommes oder Döner esse, ob ich Rad fahre, schwimme, Treppen steige oder Aufzug fahre, geht meine Chefin nichts an! Umgekehrt denkt der Chef, dass er sich schon ausreichend um ordentliche Arbeitsbedingungen kümmert, wenn seine Mitarbeiter nirgendwo herunterfallen können und vor gefährlichen Arbeitsstoffen geschützt sind. So ist natürlich die Frage berechtigt, ob man sich als Unternehmer jetzt auch noch um persönliche Probleme, Ernährungsgewohnheiten oder Tabakkonsum der Mitarbeiter kümmern muss. „Muss“ man sicher nicht – ist aber auch nicht verboten. Wenn man die vielen Wechselwirkungen zwischen privatem Verhalten und beruflicher Leistung betrachtet, muss schon festgestellt werden, dass die Ursachen von Müdigkeit, Konzentrationsmangel und vielen Krankheiten häufig im persönlichen Lebensumfeld liegen. Wenn es mir als Chef gelingt, dieses private Verhalten positiv zu beeinflussen, gewinne ich nicht nur gesündere, leistungsfähigere Arbeitskräfte, sondern habe gleichzeitig auch noch die Arbeitssicherheit verbessert. Betrieblich gesteuerte Ernährungs- und Bewegungsangebote, gesundheitsfördernde Arbeitsumgebung – darüber sollten Sie einmal mit Ihrem Betriebsarzt reden. Wenn Mitarbeiter gesünder von der Arbeit kommen, als Sie hingegangen sind, ist das auch ein Gewinn für das Unternehmen.

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Lernen kann man überall

Berufskraftfahrer sind ständig unterwegs und haben wechselnde Arbeitszeiten. Eine Fortbildung, die unabhängig von Ort und Zeit funktioniert, hätte deshalb viele Vorteile. Die Spedition Bode hat das mobile Lernen ausprobiert. Jetzt liegen die ersten Ergebnisse der Praxisphase vor.

Im Juni 2009 startete das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Pilotprojekt „Mobile Learning – prozessbezogenes Informieren und Lernen in wechselnden Arbeitsbedingungen“. Ein Teilprojekt des breit angelegten Forschungsvorhabens untersucht das Thema „Mobiles Lernen von Berufskraftfahrern“. Dabei sollte erprobt werden, ob das Lernen von unterwegs eine Möglichkeit für Berufskraftfahrer sein kann, sich zu verschiedenen Themen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes weiterzubilden. Denn gerade in Zeiten des demografischen Wandels ist es wichtig, dass die Gesundheit und damit die Leistungsfähigkeit der Fahrer möglichst lange erhalten bleibt.

Projektpartner waren dabei die BG Verkehr, unser Mitgliedsbetrieb, die Spedition Bode aus Reinfeld, das Institut für Arbeit und Gesundheit (IAG), die Firma Handylearn-Projects und die Fernuniversität in Hagen, welche die wissenschaftliche Begleitung übernommen hat.

Die Aufgabe der BG Verkehr lag vor allem in der fachlich-inhaltlichen Betreuung der Lernmodule für die Fahrer. Dabei war für alle Projektbeteiligten gleichermaßen interessant, was im Sinne der gesundheitlichen Prävention sinnvoll, aber gleichzeitig für die Fahrer unterhaltsam sein kann.

Vier Themen standen auf der Wunschliste der Fahrer ganz oben und wurden ansprechend umgesetzt:

- gesunde Ernährung
- Bewegung
- Stressbewältigung
- gelungene Kommunikation

Darüber hinaus gab es 12 weitere Angebote, zum Beispiel zu den Themenkomplexen Be- und Entladung, zur Ermüdung, zur Ladungssicherung und zum Verhalten bei Pannen.

© Thomas van Haak / video conzept

Die Fahrer der Spedition Bode freuen sich über das Zertifikat.

Netbook mit Online-Lernplattform

Die Fahrer konnten sich unterwegs in Fahrpausen mittels eines Netbooks in eine Online-Lernplattform einloggen. Dort konnten sie sich kurze Lernvideos zu den Themen anschauen, es gab hinterlegte PDFs mit Zusatzinformationen, Podcasts zu einzelnen Themen, die Möglichkeit mit Kollegen zu chatten und online Fragen zu den Lernthemen loszuwerden. Außerdem gab es auf Wunsch der beteiligten Fahrer (!) die Möglichkeit, Wissenstests zu bewältigen und damit Zertifikate für die Teilnahme zu erhalten. „Eine interessante Sache“, sagt Uwe Zemke (46). „Auch wenn es mir nach einem anstrengenden Tag hinterm Steuer, nach Be- und Entladen nicht immer leicht gefallen ist, abends in der Koje auch noch meine Hausaufgaben zu machen.“

Neun Fahrer zertifiziert

Die im April 2011 gestartete Praxisphase ist nun beendet. Neun Fahrer der Spedition Bode haben am 11. Februar 2012 ihre Abschlusszer-

FACHJARGON

Die Sprache der Computer- und Internetwelt ist Englisch. Viele Bezeichnungen werden ohne Übersetzung ins Deutsche übernommen, aber nicht jedem ist klar, was sie bedeuten. Darum hier eine Erläuterung der gängigsten Begriffe im Zusammenhang mit dem mobilen Lernen.

Mobile Learning: Lernen und Lehren unabhängig davon, an welchem Ort man sich befindet, da es auf elektronischer Basis mittels mobiler Endgeräte stattfindet.

Netbook: Ein kleiner tragbarer Computer (kleiner als das gängige Notebook), der hauptsächlich dazu dient, den Zugang zum Internet herzustellen. Der Rechner enthält nur die unbedingt notwendigen Funktionen. Bei der Auswahl und Programmierung der Geräte für das Projekt wurde großen Wert auf möglichst geringe Fehleranfälligkeit gelegt.

Podcast (auch Netcast): Eine Datei zum Hören oder zum Anschauen bewegter Bilder, etwa vergleichbar mit dem kleinen Abschnitt einer Radiosendung, der zu jeder beliebigen Zeit angehört werden kann.

Spaß beim Lernen: Die Bedienung des kleinen Netbooks ist einfach.

So sieht das Programm auf dem Bildschirm aus.

tifikate erhalten. Die BG Verkehr gratuliert und dankt dem Unternehmen und den Fahrern für ihr Engagement.

Teilnahme hat sich gelohnt

Nach ersten Auswertungen nutzen die Fahrer die Lernangebote überwiegend in der Fahrerkabine. Die Nutzungsdauer betrug circa zwanzig Minuten in den Abendstunden der „Primetime“. Die Lernangebote wurden verstärkt in den ersten Tagen der Woche mit abnehmender Tendenz zu den Wochentagen genutzt. Am Anfang gab es Probleme mit der Internet-Abdeckung, was bei einigen Fahrern zu einem Motivationsverlust führte. Diese Probleme konnten jedoch im Lauf der Praxisphase durch einen Providerwechsel behoben werden.

Im Herbst 2012 soll der Abschlussbericht für dieses Projekt mit detaillierten Ergebnissen vorliegen. Erst dann wird sich herausstellen, ob Mobile Learning für die Prävention bei Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern empfehlenswert ist. Der SicherheitsProfi wird berichten.

Für die Spedition Bode hat sich nach Aussagen von Seniorchef Eckhard Bode die Teilnahme auf jeden Fall gelohnt. Neben der geplanten Zertifizierung weiterer beteiligter Fahrer wird die Spedition das bestehende System im Rahmen ihres Qualitätsmanagements betriebsbezogen weiterführen und weiterentwickeln.

Constanze Duismann und Torsten Haffke

Chat: „to chat“: bedeutet wörtlich plaudern oder sich unterhalten. Im Internet gibt es diverse Gesprächsgruppen, deren Mitglieder sich aber nicht unbedingt persönlich kennen. Anders als bei einem elektronisch versandten Brief erscheinen die Textzeichen beim Chat unmittelbar nach dem Schreiben auf dem Bildschirm aller Nutzer, die sich in diesem Moment zum „Mitreden“ angemeldet haben.

Online-Lernplattform: „on line“ heißt auf Leitung sein, hier eine Internetseite mit Lerninhalten.

Primetime: Hauptsendezeit im Fernsehen oder Rundfunk.

Einloggen: „to log in“ heißt sich anmelden: Man wählt sich mit Benutzername und Passwort in ein bestimmtes Computernetz ein, das nicht jedem zugänglich ist.

Provider: „to provide“ bedeutet versorgen, als Provider bezeichnet man den Anbieter von bestimmten Dienstleistungen (oft ist die Bereitstellung des Zugangs ins Internet gemeint).

VOLVO
FH 2
L
3
PIOTR

Allzeit bereit

Ein Abschlepp- und Bergungsdienst muss perfekt organisiert sein, damit er täglich rund um die Uhr einsatzbereit ist. Und er braucht Mitarbeiter, die der Begegnung mit Menschen in extremen Situationen gewachsen sind.

Es ist frostig an diesem Februarmorgen in München, minus 15 Grad zeigt das Thermometer. Die Heizung im Führerhaus läuft auf vollen Touren und schafft ein Hitzepolster für den bevorstehenden Außeneinsatz auf der Autobahn A 9. Ein voll beladener polnischer Vierzigtonner ist dort mit Verdacht auf einen vereisten Dieselfilter liegen geblieben. Er muss laut Polizeianweisung „umgehend entfernt werden!“

Vorsichtig tastet sich Marco Dick, Betriebsleiter der Firma Kilian, mit seinem 500 PS starken Bergungsschlepper an die Pannenstelle heran, schaltet den „Christbaum“ ein (die signalgelbe Rundumbeleuchtung) sowie alle Warnblinker. Zwölf Leitkegel, zwei Warndreiecke und mehrere mobile Warnleuchten sperren den Standstreifen hinter dem liegengebliebenen Lastzug auf einer Länge von gut 200 Metern vorschriftsmäßig ab. „Unseren schweren Werkstattwagen postieren wir stets zusätzlich hinter dem Unfall-Lkw“, sagt Dick. „Falls jemand die Pylonen-Absperrung übersieht, prallt er zunächst einmal auf diesen Wagen und wird hoffentlich gestoppt. Und wenn nicht, haben wir zumindest noch Zeit, uns in den Straßengraben zu retten“. Denn zwischen dem ebenfalls mit weithin sichtbarem Rundum-Blinklicht ausgestatteten Werkstattwagen und dem Pannen-Lkw liegen nochmals gut 30 Meter Abstand. Zudem sind die Vorderräder des Werkstattwagens bis zum Lenkanschlag nach rechts eingeschlagen, damit sich das Fahrzeug bei einem Aufprall keinesfalls Richtung Fahrbahn, sondern in die Leitplanken bewegt.

Unbezahlbare Routine

Was nun folgt, ist für Marco Dick Routine. Seit fast 20 Jahren ist er für Kilian unterwegs. Seine fundierte Ausbildung als Kfz-Mechaniker sowie seine Erfahrung und Besonnenheit haben ihn im Laufe der Jahre zum Betriebsleiter des Familienunternehmens aufsteigen lassen. Einem Betriebsleiter, der es sich

Ganz gleich, ob 40 Tonnen Lkw von der Autobahn oder 900 Kilo Kleinwagen aus einer verwinkelten Garage geborgen werden müssen, Marco Dick hat für jeden Auftrag das richtige Gerät im Fuhrpark bereitstehen.

nicht nehmen lässt, sein helles, wohltemperiertes Büro auch bei hartem Frost gegen einen Außeneinsatz zu tauschen. Ganz gleich, ob Werktag oder Wochenende, denn der Kilian-Auto-Service ist wortwörtlich rund um die Uhr erreichbar.

Innerhalb von 30 Minuten haben Marco Dick und ein Kollege die Kardanwelle des polnischen Schwerlasters ausgebaut. „Der Antriebsstrang muss unterbrochen werden, da ansonsten beim Abschleppen das Getriebe beschädigt werden könnte“, erläutert Dick. Ein weiterer Kilian-Mitarbeiter in signalfarbener Warnkleidung sichert während der gesamten Aktion seine Kollegen und beobachtet den pausenlos vorbeidonnernden Verkehr. Denn obwohl die rechte der vier Fahrspuren inzwischen von der Autobahndirektion durch einen Wechselwegweiser bereits 1,5 Kilometer vor der Pannenstelle gesperrt wurde, halten sich vor allem Lastkraftwagen erschreckend selten daran. Im Abstand von 40 bis 50 Zentimetern brausen Dreißig- und Vierzigtonner an uns vorbei, gewaltige Druckwellen schütteln selbst den tonnenschweren Werkstattwagen ordentlich durch. Die zuständige Polizei hat andernorts einen Großeinsatz und keinen Wagen frei, der uns zusätzlich sichern könnte. Marco Dick kennt das Problem: „Gefährlich wird es bei zwei Lkw hintereinander, wenn der hintere gerade im „Ansaugen“ ist, das heißt, bis auf wenige Zentimeter in den Windschatten des Vordermannes eintaucht, um Geschwindigkeit für den Überholvorgang aufzunehmen. Wenn dann der Vordermann erst im letzten Moment vor unserer Absperrung nach links rauszieht, hat der Hintermann fast keine Chance mehr zu reagieren.“

Nach gut 45 Minuten ist es geschafft: Die Zugmaschine inklusive Auflieger hängt sicher verankert in der Abschleppbrille des Bergungsfahrzeuges. Gut 62 Tonnen Last verteilt auf 25 Meter Länge wollen nun in Bewegung gebracht werden. Marco Dick bleibt unbeeindruckt, schaltet in aller Ruhe die Gänge seines Spezialtrucks hoch und reiht sich vorsichtig auf der rechten Fahrspur ein. Währenddessen sichert der Werkstattwagen den nur sehr langsam in Fahrt kommenden Konvoi nach hinten ab. „Eine Fehlersuche hier auf der Autobahn wäre trotz vorschriftsmäßiger Absperrung viel zu gefährlich“, erläutert Dick. „Deshalb schleppen wir jeden rollfähigen Lkw zumindest auf den nächsten Parkplatz, auf Wunsch des Fahrers aber auch zur nächsten Fachwerkstatt. Was nicht mehr rollt, wird mit unserem hauseigenen schweren Gerät geborgen. Das kommt direkt aus Garching.“

Big Boys Toys

In unmittelbarer Nähe zur Autobahn liegt die Kilian-Außenstelle Garching. Hier parkt das ganz große „Besteck“: Sattelschlepper mit extra langen und breiten Aufliegern sowie hochmoderne All-Terrain-Schwerlast-Kräne, die bis zu 70 Tonnen heben können. Mehrere Millionen Euro stehen sauber aufgereiht in der riesigen Halle, warten mitsamt Fahrern allzeit bereit auf den nächsten Einsatz. Und der kann jederzeit kommen, denn Marco Dicks Firmenhandy klingelt beinahe im Minutentakt, meldet all die Sonderfälle, die von den Disponenten in der Zentrale nicht allein entschieden werden können. Witterungsbedingt ist derzeit „Großkampfzeit“ für Kilians Bergungsflotte. Vor allem das Pkw-Geschäft im Stadtgebiet München hält die 18 Männer im Außeneinsatz auf Trab. Lkw-Unfälle sind in diesen Tagen dagegen überraschend selten. „Manchmal brauchen wir unsere Schwerlastkräne zweimal täglich“, sagt Dick, „dann wieder eine Woche gar nicht. Dennoch halten wir sie jederzeit einsatzbereit.“

Weit über 20.000 Einsätze pro Jahr zählt das Logbuch des Unternehmens: simple Starthilfe, Falschparker-Abschleppaktionen, Abholung defekter Industriemaschinen respektive Schrottfahrzeuge aus engen Tiefgaragen, aber auch tagelange Bergungsaktionen von Ge-

„Schicksale“ in Kilians Garage: Nur die Staatsanwaltschaft darf Unfallfahrzeuge zur Verschrottung freigeben.

Bis zu 70 Tonnen heben Kilians All-Terrain-Kranwagen, wenn nötig 60 Meter hoch. So ein „Kraftprotz“ kostet rund 800.000 Euro.

fahrgut-Transportern. Die Aufträge kommen von Versicherungen, den Mobilitätsdiensten der Autohersteller, großen Autohäusern und der Polizei. Für das Lkw-Bergungsgeschäft hat Kilian nach einer regionalen Ausschreibung des bayerischen Innenministeriums den Zuschlag bekommen. Eher als abwechslungsreiches Zubrot rangieren da die Fahrzeugsicherstellungen für das Finanzamt München. Dass jede Art von Transport – sei es nun eine Baumaschine oder ein Luxusauto – kratzerfrei erledigt wird, ist für die Münchner eine Selbstverständlichkeit.

Prellbock der Emotionen

Doch nicht nur die 100-prozentige Beherrschung der eigenen Technik sowie aller Sicherheitsvorschriften gehören zum Rüstzeug der Kilian-Einsatzfahrer. Eine große Portion Menschenkenntnis, soziale Kompetenz und Psychologie sind ebenso unverzichtbar. Vielleicht einer der Gründe, warum bis heute für all das, was Marco Dick und seine Kollegen leisten, kein anerkanntes Berufsbild existiert. „Wir kümmern uns ja nicht nur um defekte Technik“, beschreibt Marco Dick den Alltag, „wir begegnen jeden Tag Menschen in Grenz- und Ausnahmesituationen. Wir helfen ihnen in der Not, sind aber oftmals auch Überbringer schlechter Nachrichten: wenn die Bergung Stunden dauern wird, wenn der Unfall mit Totalschaden endet oder die Kosten für unseren Einsatz schlichtweg unterschätzt werden.“ An Beschimpfungen, Weinkrämpfe oder gar Zusammenbrüche ist Marco Dick inzwischen gewöhnt. Seine persönliche Ausstrahlung, seine innere Ruhe und Ausgeglichenheit wirken dabei immer wieder Wunder. „Wenn du beschimpft wirst, dann stellst du einfach auf Durchzug. Aufregung wäre hier der absolut falsche Ansatz, denk dir deinen Teil und mach deinen Job.“ Und der ist nur selten einfach. Vor allem Unfalleinsätze, bei denen die Kilian-Mitarbeiter als eine der Ersten vor Ort sind und menschliche Schicksale noch hautnah miterleben, wirken lange nach. Eine professionelle psychologische Betreuung können sie im Termindruck des Alltags nur selten in Anspruch nehmen, deswegen müssen sich Marco Dick und seine Männer auf die Selbstheilungskraft ihrer stabilen Psyche verlassen können.

„Die menschlichen Schicksale, die uns beim Unfalleinsatz begegnen, wirken lange nach.“

Dokumentation ist Pflicht

Marco Dick dokumentiert alle Einsätze mit seiner Kamera. Nicht nur für sein ganz privates Tagebuch, sondern vor allem für die Bürokratie bei der anschließenden Kostenabwicklung sowie für die Verhandlung mit den Versicherern. Diese Bildstrecken füllen inzwischen eine großvolumige Festplatte, sauber sortiert nach Daten und Schlagworten.

Der Reiz der Abwechslung

Nur wenig Zeit verbleibt uns an diesem eisigen Wintertag, im angenehm geheizten Büro an der Truderinger Straße in Bildern und spektakulären Einsätzen zu stöbern. Ständig klingelt die Kilian-Hotline. Ein Schrott-Pkw wurde soeben von einer Hausverwaltung zur Abholung freigegeben. Er steht allerdings schwer erreichbar im hintersten Eck einer verwinkelten Tiefgarage. Gänzlich ungeeignet für das „große Besteck“, wir nehmen stattdessen Marco Dicks persönlichen Einsatzwagen, einen für alle Eventualitäten ausgestatteten Toyota Landcruiser. Aber auch der muss seine Signal-Rundumbeleuchtung erst einmal einklappen, um nicht schon an der Garageneinfahrt anzuecken. Kaum hat dieser Auftrag direkt beim Autoverwerter sein zügiges Ende gefunden, heißt es, einen Augsburger SUV aus den Schneemassen des Münchner Umlandes zu befreien. Auf den Allradantrieb vertrauend hatte der Fahrer seine eigenen Fähigkeiten offensichtlich gehörig überschätzt, sein schwäbisches „Heilig‘s Blechle“ einen Abhang hinabgeschickt und anschließend in Eis und Schnee eingegraben. Als Marco Dick mit einem freundlichen „Das haben wir gleich“ aussteigt und seelenruhig seine Sicherheitshandschuhe überstreift, sinkt der Stresspegel des verzweifelten Fahrers augenblicklich.

„Genau das ist der Reiz meines Jobs: Morgens noch nicht zu wissen, was der Tag bringen wird. Jeder Einsatz ist anders, jeder Job verlangt großes technisches Wissen und eine gehörige Portion Einfühlungsvermögen“, sagt Dick beim Abschied. „Langeweile kenne ich weder jetzt im Winter noch im Sommer. Ein anderer Beruf – für mich absolut kein Thema.“

Text und Fotos: Heinz E. Studt

Nachdem der linke Vorderreifen geplatzt war, durchbrach die Zugmaschine die Mittelleitplanke.

Die Luft schoss mit hohem Druck aus dem aufgerissenen Hinterrad eines Müllsammelfahrzeuges und beschädigte den Zaun.

Schwerarbeiter brauchen Pflege

Reifen sind die einzige Verbindung zwischen Fahrzeug und Straße. Rund, schwarz und unauffällig tun sie ihre Pflicht – aber nur, wenn sie sorgfältig gepflegt werden.

Januar 2012 auf der Autobahn A 3 nahe Würzburg: Ein mit Zement beladener Sattelzug fährt Richtung Frankfurt. Plötzlich platzt der linke vordere Reifen der Zugmaschine. Das Fahrzeug kommt ins Schleudern, durchbricht die Mittelleitplanke und kippt um. Auf der Gegenfahrbahn ist zur selben Zeit ein Transporter der Polizei unterwegs, dessen Fahrer keine Chance zum Ausweichen hat. Der Sattelzug stürzt auf den Einsatzwagen. Zwei junge Polizisten kommen ums Leben. Zwei weitere und der Sattelzugfahrer werden verletzt.

Tragische Einzelfälle?

Gott sei dank sind Reifenplatzer nur selten die Ursache von Verkehrsunfällen mit so tragischen Folgen. Grundsätzlich nehmen aber die Reifenausfälle wieder zu. In der Lkw-Pannenstatistik des ADAC stehen sie im ersten Halbjahr 2011 an erster Stelle: Ein lädierter Reifen war für fast jede dritte Lkw-Panne verantwortlich. Der ADAC rechnet mit der Fortsetzung dieses Trends. Und bei einem Reifenversagen während der Fahrt ist die Spanne zwischen „gerade noch einmal gut gegangen“ und Katastrophe sehr gering.

Folgen eines Reifenausfalls

Jeder Reifen überträgt Kräfte auf die Fahrbahn, die das Fahrzeug auf seinem Kurs halten: beim Beschleunigen, beim Lenken, beim Bremsen und bei der Kurvenfahrt.

Fällt ein Reifen an der Vorderachse aus, wird das System instabil. Das Fahrzeug kann ausbrechen und ins Schleudern kommen.

Bei einem Reifenversagen an einem Anhänger oder der Hinterachse bleibt die Situation für den Fahrer in der Regel beherrschbar. Bis er aber das Gespann zum Stehen bringt, zerlegt sich der Reifen in seine Einzelteile. Verstreuen sie sich über die Fahrbahn, sind sie eine massive Gefahr für den nachfolgenden Verkehr.

Wenn ein Reifen schleichend die Luft verliert, erwärmt er sich wegen der höheren Walkarbeit in der Reifenflanke. Das kann bis zu einem Reifenbrand führen.

Vereinzelt platzen Reifen auch bei langsamer Fahrt in Ortschaften. Die schlagartig austretende Luft wirkt mit neun Bar wie ein Geschoss. Fahrzeuge, Zäune und schlimmstenfalls Personen, die daneben stehen, werden in so einer Situation regelrecht weggeblasen.

INTERVIEW

„Ein Reifen vergisst nichts“

Michael Immler ist öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für das Vulkaniseur- und Reifenmechanikerhandwerk der Handwerkskammer für Schwaben. Im Gespräch mit dem SicherheitsProfi erläutert er, wie man Reifenschäden erkennt und vermeidet.

Was sind die Hauptursachen für ein Reifenversagen bei Nutzfahrzeugen?

Immler: An erster Stelle sind Überlastungsschäden zu nennen. Daneben kann auch der Rempler gegen einen Bordstein oder das Eindringen eines Fremdkörpers in die Seitenwand oder die Lauffläche der Beginn eines Reifentodes sein. Ein Reifen vergisst nichts.

Wer immer das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges einhält, hat also nichts zu befürchten?

Immler: Eine Reifenüberlastung kann ganz anders zustande kommen. Die wichtigste Rolle spielt dabei der Luftdruck im Reifen. Wird ein Nutzfahrzeugreifen z.B. mit zwei Bar Minderdruck gefahren, verliert er ca. zwanzig Prozent seiner Trägfähigkeit. Durch die höhere Walkarbeit wird die Karkasse langsam zerstört, bis der Reifen aufgibt. Aber auch Fehler in der Lenkungsgeometrie können die Reifen überlasten.

Sind alle Reifen gleichermaßen davon betroffen?

Immler: Die innen liegenden Zwillingsreifen werden häufig vernachlässigt. Von ihren äußeren Brüdern und den Kotflügeln verdeckt, kön-

SICHERHEITSRELEVANTE SCHÄDEN AN NUTZFAHRZEUGREIFEN

1. Riss- oder Schnittverletzungen der Lauffläche sowie rundum laufende Riss- oder Schnittverletzungen, deren Schadensbreite mehr als fünf Prozent der Nenn-Querschnittsbreite beträgt.
2. Flächenartige Verletzungen im Laufflächenbereich, deren Ausdehnung folgende Größe (in Prozenten) der Nenn-Querschnittsbreite überschreitet:
- bei C-Reifen und Reifen mit Tragfähigkeitskennzahl ‹ 122: 20 %
- bei Reifen mit Tragfähigkeitskennzahl ≥ 122 sind: 30 %

3. Anscheuerungen und Verletzungen im Seitenwandbereich mit Verdickungen oder Wölbungen im Schadensbereich.
4. Alterungsrisse, die tiefer als
- 1 mm bei C-Reifen und Reifen mit Tragfähigkeitszahl ‹ 122 bzw.
- 3 mm bei Reifen mit Tragfähigkeitszahl ≥ 122 sind

5. Rundlaufende Trennungen von mehr als acht Millimeter Tiefe bei kalterneuerten Reifen im Bereich zwischen Laufflächenkante und Dekorstreifen.

Auszug: Richtlinie für die Beurteilung von Reifenschäden (Vkbl. Nr.05/2001 vom 15.März 2001)

Auswölbung nach Randstein-Rempler.

Dieser innen liegende Zwillingsreifen führte ein vernachlässigtes Eigenleben.

Jeder Reifendefekt verhindert die Weiterfahrt und muss vor Ort behoben werden. Gerade auf der Autobahn ist dies eine gefährliche Aktion! Andere Autofahrer übersehen bei den dort gefahrenen Geschwindigkeiten leicht, dass ein Fahrzeug liegengeblieben ist. Wird der Fahrer oder Pannenhelfer von einem vorbeifahrenden Wagen erfasst, endet dies in der Regel tödlich.

Auf der Hut sein

„Mir platzte auch schon einmal ein Reifen auf der Vorderachse meiner Zugmaschine“, berichtet Jürgen Hauck, Geschäftsführer bei der Firma Hauck OHG. „Da zerrten unheimliche Kräfte am Lenkrad. Ich hatte die größte Mühe, das Fahrzeug auf der Straße zu halten. Dann sehe ich Fahrer, die ihren Lkw mit dem kleinen Finger oder mit dem Knie steuern. Die haben bei einem Reifenplatzer keine Chance.“

Reifenpflege statt Pannenhilfe

Mit einem Notfallplan ist man gut auf eine Reifenpanne vorbereitet. Eine Reihe von Servicediensten bietet heute eine umgehende professionelle Hilfe bei Reifenschäden an. Letztendlich können aber die oben genannten Gefahren trotzdem auftreten. „Nur eine ausreichende Reifenpflege verringert wirksam die Wahrscheinlichkeit eines Reifenausfalls“, so Michael Immler, ein ausgewiesener Reifenprofi.

Wissen und Sorgfalt der Fahrer sind bei der Reifenpflege entscheidend:
- Jeder Fahrer muss die korrekten Luftdruckwerte für die Reifen seines Fahrzeuges kennen und regelmäßig überprüfen.
- Alle Reifen müssen vor Fahrtantritt kontrolliert werden.
- Die Fahrer müssen beurteilen können, wann ein Reifenschaden oder ein Verschleißzustand einen sicheren Betrieb nicht mehr zulässt. (Auch beim Erkennen von scheinbar geringfügigen ungewöhnlichen Veränderungen an einem Reifen kann ein Fachmann noch rechtzeitig gezielte Maßnahmen zur Reifenrettung einleiten.)
- Eine fundierte Schulung des Fahrpersonals ist unabdingbar.

Günter Heider

---

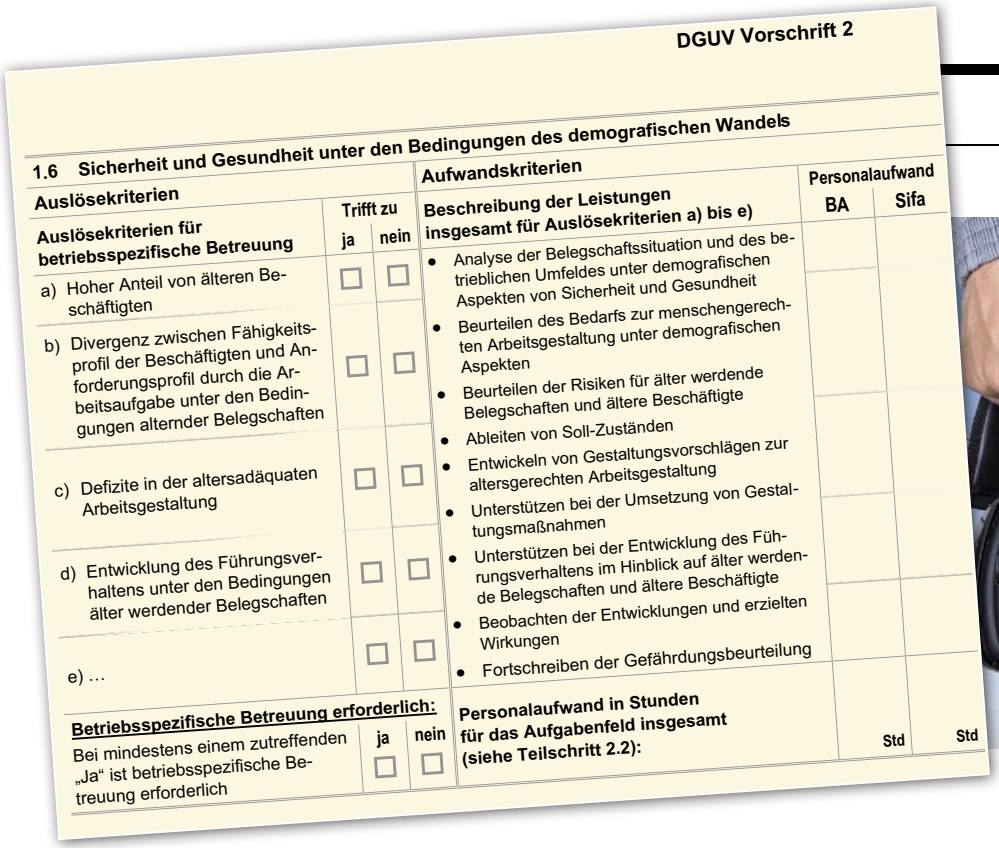
nen sie unbemerkt ein Eigenleben führen. Wenn man nicht beiden Reifen bei der Druck- und Sichtkontrolle die gleiche Aufmerksamkeit schenkt, führt dies zu einer Leistungsreduzierung der inneren Reifen, die die äußeren jenseits ihrer Leistungsgrenzen auffangen müssen. Eine solche Überlastungssituation hält ein Reifen auch bei korrektem Luftdruck auf die Dauer nicht aus.

Die Reifenentwicklung schreitet immer weiter voran. Ist durch neue Technologien mit weniger Reifenschäden zu rechnen?

Immler: Der Trend bei den Nutzfahrzeugen geht eindeutig in Richtung Niederquerschnittreifen. Verständlicherweise möchte jeder Frachtführer möglichst viel Transportvolumen zur Verfügung haben. Niederquerschnittreifen reagieren aber viel sensibler auf Überlastungen aufgrund Minderdruck oder Achslastüberschreitungen. Sollte sich die zurzeit praktizierte Reifenpflege nicht verbessern, rechne ich eher mit einer Zunahme der Reifenschäden.

Was verstehen Sie unter Reifenpflege?

Immler: Zuerst natürlich die regelmäßige Überprüfung des Luftdruckes in den Reifen und das Einstellen der korrekten Werte. Diese hängen aber von vielen Faktoren ab. Dabei sollte jeder Reifen auch auf der innen liegenden Seite in Augenschein genommen werden. Jede ungewöhnliche Veränderung ist zu beurteilen. Im Zweifelsfall fragt man bei einem Fachmann nach. Die Feststellung des Reifenverschleißes und des Reifenalters muss jeder Fahrer beherrschen. Er braucht also eine entsprechende Schulung. Daumenwerte helfen nicht weiter. Vereinzelt werden die Ursachen für Reifenversagen schon bei der Montage z.B. durch das Verwenden ungeeigneter Ventile oder Ventilverlängerungen gelegt.



DGUV Vorschrift 2

1.6 Sicherheit und Gesundheit unter den Bedingungen des demografischen Wandels

Auslösekriterien			Aufwandskriterien	Personalaufwand	
Auslösekriterien für betriebsspezifische Betreuung	Trifft zu ja	nein	Beschreibung der Leistungen insgesamt für Auslösekriterien a) bis e)	BA	Sifa
a) Hoher Anteil von älteren Beschäftigten	☐	☐	• Analyse der Belegschaftssituation und des betrieblichen Umfeldes unter demografischen Aspekten von Sicherheit und Gesundheit • Beurteilen des Bedarfs zur menschengerechten Arbeitsgestaltung unter demografischen Aspekten • Beurteilen der Risiken für älter werdende Belegschaften und ältere Beschäftigte • Ableiten von Soll-Zuständen • Entwickeln von Gestaltungsvorschlägen zur altersgerechten Arbeitsgestaltung • Unterstützen bei der Umsetzung von Gestaltungsmaßnahmen • Unterstützen bei der Entwicklung des Führungsverhaltens im Hinblick auf älter werdende Belegschaften und ältere Beschäftigte • Beobachten der Entwicklungen und erzielten Wirkungen • Fortschreiben der Gefährdungsbeurteilung		
b) Divergenz zwischen Fähigkeitsprofil der Beschäftigten und Anforderungsprofil durch die Arbeitsaufgabe unter den Bedingungen alternder Belegschaften	☐	☐			
c) Defizite in der altersadäquaten Arbeitsgestaltung	☐	☐			
d) Entwicklung des Führungsverhaltens unter den Bedingungen älter werdender Belegschaften	☐	☐			
e) …	☐	☐			
Betriebsspezifische Betreuung erforderlich: Bei mindestens einem zutreffenden „Ja" ist betriebsspezifische Betreuung erforderlich	ja ☐	nein ☐	**Personalaufwand in Stunden für das Aufgabenfeld insgesamt (siehe Teilschritt 2.2):**	Std	Std

Ein Fall für die Sifa

„Was jetzt?", fragte sich mancher Verantwortliche, als 2011 die DGUV Vorschrift 2 in Kraft trat. Inzwischen haben viele Betriebe mit der Umsetzung begonnen. Im SicherheitsProfi stellen wir in loser Folge gelungene Beispiele aus der Praxis vor.

Das Kran- und Transportunternehmen H.N.Krane in Groß Schwaß (Mecklenburg-Vorpommern) wurde 1993 gegründet und ist heute ein mittelständischer Betrieb mit etwa 80 Mitarbeitern. Die Arbeitssicherheit spielte im Unternehmen von Anfang an eine wichtige Rolle, sodass bei der Beschäftigung mit der neuen Vorschrift fundierte Gefährdungsbeurteilungen und Erfahrungen aus Arbeitsschutzmanagementsystemen genutzt werden konnten.

Karl-Friedrich Peters ist bei H.N.Krane als Fachkraft für Arbeitssicherheit tätig. Er rät: „Stellen Sie als Erstes systematisch zusammen, was Ihr Betrieb bisher im Arbeits- und Gesundheitsschutz getan hat. Die überwiegende Zahl der Unternehmen fängt ja nicht bei null an, sondern kann auf Bestehendem aufbauen. Bereits vorhandene Informationen, vor allem aus der Gefährdungsbeurteilung, helfen sehr beim Ausfüllen der Leistungskataloge."

Strukturiert vorgehen, Verantwortung festlegen

Die Verantwortung für den Arbeitsschutz trägt der Unternehmer, aber in der Praxis liegt der Löwenanteil der Vorbereitung bei den Fachkräften für Arbeitssicherheit. Einer muss bei der Umsetzung die Federführung übernehmen – und das ist in der Regel die Sifa. „Aber wir lassen sie damit nicht allein", versichert Helge Homann vom Technischen Aufsichtsdienst der BG Verkehr, der bereits mehrere Mitgliedsbetriebe bei der Umsetzung der neuen Vorschrift begleitet hat, „wir beraten ausführlich und nehmen bei Bedarf auch an den Sitzungen vor Ort teil."

Vor der ersten Diskussion der Inhalte standen wie bei vielen anderen Unternehmen eher technische Aspekte, nämlich

1. **Beschäftigtenzahl** festlegen: Sifa und Unternehmer setzen sich zusammen, um die durchschnittliche Beschäftigtenzahl zu bestimmen.
2. **Betreuungsgruppe** definieren: Es gibt drei mögliche Betreuungsgruppen, denen die Betriebe je nach Gefährdungspotenzial zugeordnet werden. Je höher das Risiko, desto höher auch die vorgegebene Betreuungszeit pro Mitarbeiter.
3. **Einsatzzeit** berechnen: Die Einsatzzeit wird anhand des Leis-

Karl-Friedrich Peters (links) und Herbert Nadolny von H.N.Krane vor Beginn einer Informationsveranstaltung.

© Ruslan Olinchuk / Fotolia

SO BERECHNEN SIE DIE ANZAHL DER BESCHÄFTIGTEN

- **Grundlage** der Berechnung ist die durchschnittliche Anzahl der in einem Jahr Beschäftigten. Über diesen Wert fließen zum Beispiel befristet Beschäftigte in die Berechnung mit ein.
- **Teilzeitbeschäftigte** werden anteilig berechnet: bis maximal 20 Stunden pro Woche 0,5, bis maximal 30 Stunden pro Woche 0,75, darüber wie Vollzeit.
- **Leiharbeiter** nach dem Arbeitnehmerüberlassungsgesetz zählen als Beschäftigte.
- **Heimarbeiter,** Fremdfirmenmitarbeiter und Personen mit Werkverträgen werden nicht mitgezählt.

tungskataloges für die Grundbetreuung auf Betriebsarzt und Sifa aufgeteilt. Konkrete Unterstützung leistet dabei der Einsatzzeiten-Rechner der BG Verkehr, der hilft, den Zeitaufwand für Betriebsarzt und Sifa zu berechnen (siehe Information am Ende des Artikels). Bei H.N.Krane fielen etwa 20 Prozent auf den Betriebsarzt und 80 Prozent auf die Sifa.

Betriebsspezifische Betreuung ist Pflicht

„Warum reicht denn die Grundbetreuung nicht aus“, wurden wir vielfach gefragt, „muss dieser spezifische Teil wirklich auch noch sein?“ Die Antwort lautet ohne Einschränkung: Ja. Ein Blick auf das Unfallgeschehen, auf den Krankenstand, auf Verdachtsfälle für Berufskrankheiten oder das Durchschnittsalter der Mitarbeiter genügt, um zu erkennen, dass in jedem Betrieb individuelle Lösungen für sicheres und gesundes Arbeiten gesucht werden müssen. Als praktische Hilfe gibt es im Anhang zur Vorschrift übersichtlich gegliederte Tabellen zu grundlegenden Themen (siehe Beispiel zur Altersstruktur oben links). Aus diesen Listen bestimmt man im Ausschlussverfahren (Gefährdung liegt vor? Ja – Nein – Maßnahmen), ob und wie sehr Betriebsarzt und Sifa gefordert sind.

Beim Durcharbeiten der Leistungskataloge aus der Vorschrift gab es bei H.N.Krane oft Diskussionen darüber, ob eine Tätigkeit eher zur Grund- oder zur betriebsspezifischen Betreuung gehört. Nach intensiver Beratung kamen Unternehmer, Betriebsarzt und Sifa schließlich zum Ergebnis, dass die betriebsspezifischen Extras zu etwa 82 Prozent durch die Fachkraft für Arbeitssicherheit abgedeckt werden können. Den Rest übernimmt der Betriebsarzt.

Ergebnis Gesamtbetreuung: 145 Stunden für die Sifa (96 h = Grundbetreuung, 49 h = betriebsspezifisch) und 35 Stunden für den Betriebsarzt (24 h = Grundbetreuung und 11 h = betriebsspezifisch).

Betriebsärzte sind rar

Sehr positiv wird die stärkere Einbindung der Betriebsärzte in den betrieblichen Arbeits- und Gesundheitsschutz gesehen. Leider zeigt sich hier aber auch ein grundlegendes Problem: Es gibt nicht genügend Arbeitsmediziner! In manchen Firmen ist es schlicht nicht möglich, sie so wie geplant zu beschäftigen. Kann der Unternehmer nachweisen, dass er versucht hat, einen Arzt zu finden, ist er rechtlich auf der sicheren Seite, aber das ist nur ein schwacher Trost. Mittelfristig wird sich die Politik mit dieser Thematik befassen müssen.

Bilanz

Positiv bewerten die Verantwortlichen bei H.N.Krane, wie auch bei anderen Unternehmen, die inhaltliche Ausrichtung der DGUV Vorschrift 2. „Die Kommunikation zwischen Unternehmer, Betriebsarzt, Personalvertretung und Fachkraft für Arbeitssicherheit wurde viel besser“, sagt Karl-Friedrich Peters, „einfach schon dadurch, dass wir uns zur gemeinsamen Beratung über die Vorschrift trafen.“ In solchen Gesprächsrunden ist Gelegenheit, über neue Themen zu reden und gemeinsam Ideen zu entwickeln – bei H.N.Krane zum Beispiel zur betrieblichen Gesundheitsförderung und zu der optimalen Betreuung älterer Mitarbeiter.

Patentrezepte, die von einem Betrieb auf den anderen übernommen werden können, gibt es mit der DGUV Vorschrift 2 allerdings nicht. Ganz im Gegenteil: Wer auf Lösungen Dritter wartet, läuft dem Konzept der betriebsspezifischen Betreuung zuwider! Jedes Unternehmen muss sich individuell mit der Umsetzung befassen. Das bedeutet zunächst zusätzliche Arbeit, aber der Aufwand ist im ersten Jahr deutlich höher als später, wenn das Bestehende nur noch überprüft und aktualisiert werden muss. Die Technischen Aufsichtsbeamten der BG Verkehr stehen den Mitgliedsunternehmen dabei gerne mit Rat und Tat zur Seite .

Eva Wilbig

Download der Excel-Dateien zur Berechnung der Einsatzzeiten:
www.bg-verkehr.de ···› Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz ···› Arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung.
Passwort zur Freischaltung: Betreuung
Rückfragen: Burkhard Steines, Telefon 040 3980-1972
Umfangreiche Informationsmaterialien, zum Beispiel einen interaktiven Informationskurs zur Vorschrift 2, finden Sie auf den Internetseiten der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung
www.dguv.de ···› Prävention ···› Vorschriften ···› DGUV Vorschrift 2

Andreas Goldhofer (30), Bodenbetriebsleiter, HTM Helicopter Travel Munich GmbH
Als Bodenbetriebsleiter bin ich unter anderem Ansprechpartner für die Flughelfer bei meinem Arbeitgeber und außerdem mitverantwortlich für die Beschaffung, zum Beispiel von Lastenseilen. Daher ist ein solches Seminar – ich nehme zum ersten Mal teil – sehr informativ. Es ist super, Erfahrungen mit Kolleginnen und Kollegen auszutauschen und Tipps von den „alten Hasen" zu bekommen. Meine Highlights waren die Versuchsreihen zum Hochschlagverhalten von Lastenseilen und die Brandbekämpfung.

Alles außer Fliegen

Im Seminar der BG Verkehr treffen Piloten und Flughelfer aus ganz Deutschland zusammen. Eine ideale Gelegenheit für die Praktiker, ihr Fachwissen auf den neuesten Stand zu bringen und Kollegen kennenzulernen.

Logging, Dämpfer und Dyneema – die Fachbegriffe schwirren nur so durch den Seminarraum. In dem vollständig ausgebuchten Seminar sitzen erfahrene Mitglieder des Flug- und Bodenpersonals neben Kollegen mit wenigen Berufsjahren. Für fünf Tage nutzen sie die Gelegenheit, sich über Themen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes auszutauschen und Neues zu erfahren.

Lasten sicher transportieren Auf sehr großes Interesse stieß das Thema „Hochschlagen von Lastaufnahmeeinrichtungen bei plötzlicher Entlastung". Die BG Verkehr hat dazu eigene Versuche durchgeführt, die Seminarleiter Stephan Elfert, Technischer Aufsichtsbeamter (TAB) aus Berlin, vorstellte. Getestet wurden verschieden lange Seile aus unterschiedlichsten Materialien und Herstellungsarten. Außerdem flogen verschiedene Hubschraubertypen mit Außenlasten. Dabei wurden die tatsächlich auftretenden Kräfte in den Seilen gemessen. Die Auswertung dieser Versuchsreihen wurde lebhaft diskutiert: Welche Seillänge für welchen Einsatz? Wo soll man die Dämpfer am besten anbringen? Was muss bei Seilkombinationen beachtet werden? Die Resultate der BG-Versuche fließen bereits jetzt in den Erfahrungsaustausch mit den Piloten ein, ebenso in die Neuauflage der Berufsgenossenschaftlichen Regeln für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit BGR 162 „Sichere Einsätze mit Hubschraubern".

Wissen zum Anfassen Vertreter der Bundespolizei reisten mit der Ausrüstung eines „Super Puma" (AS 332) an. Dieser Hubschrauber kann etwa vier Tonnen schwere Lasten transportieren. Entsprechend robust und eindrucksvoll sind die mitgebrachte Doppelklinke, Lasthaken und Seile. Und entsprechend groß ist das Interesse der Seminar-Teilnehmer, die Ausrüstung eingehend zu betrachten, zu befühlen und sich darüber auszutauschen.

Seile und Haken werden genau begutachtet.

Jürgen Heyn (53), Flugkapitän, Leiter Management Systeme, WIKING Helikopter Service GmbH
Für mich hat sich die Teilnahme sehr gelohnt, denn ich hatte die Gelegenheit, mit anderen Fachleuten eine anstehende Aufgabe der WIKING zu diskutieren: Bisher sind wir auf die Versetzung von Seelotsen und die Offshore-Fliegerei spezialisiert. Nach gefährlichen Bränden auf Schiffen in Nord- und Ostsee hat sich ein Havarie-Kommando gebildet, für das wir bald Feuerwehrleute und Löschausrüstung auf brennende Schiffe fliegen sollen. Für dieses Vorhaben waren die Seminarinhalte zu Anschlagtechniken, Lasthaken und Werkstoffkunde von Lastgeschirren und Seilen ideal!

Christian Tyrok (33), Pilot, Rotorflug GmbH
Vor einigen Jahren hatte ich bereits die Gelegenheit, an einem ähnlichen Seminar teilzunehmen. Diese Veranstaltung ist eine gute Möglichkeit, mein Wissen auf den neuesten Stand zu bringen. Zudem interessierten mich wirklich alle vorgestellten Themen. Dem Seminarleiter, Herrn Elfert, gelingt es, ein Programm mit einer guten Mischung aus „trockenen" theoretischen und praktischen Inhalten zusammenzustellen. Besonders gut haben mir der Vortrag und die praktischen Übungen des Ergonomie-Experten Ulrich Kuhnt gegen Rückenschmerzen gefallen.

Leichtsinn als Unfallursache Einen Bericht aus der Praxis über Flugunfälle und deren Ursachen liefert Axel Rokohl, Pilot und Mitarbeiter der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung. Dabei zeigt er Filme und Fotos, die den Teilnehmern den Atem stocken lassen. „In der Regel ist menschliches und nicht technisches Versagen die Unfallursache", erläutert der Experte. Nachlässigkeit und Leichtsinn führten zu Abstürzen mit Schwerverletzten, Todesopfern und hohem Sachschaden, zum Beispiel wegen Treibstoffmangels oder unzureichender Vorbereitung am Hubschrauber beim Fliegen im Schnee.

Sicherheit durch Sichtbarkeit Zur Arbeitssicherheit gehört unbedingt die Persönliche Schutzausrüstung (PSA): Jacke und Hose fluoreszierend orangerot, Schutzhandschuhe, Arbeitsschuhe und Augenschutz. Vervollständigt wird die PSA durch einen Helm, der dem Träger erlaubt, nach oben und unten zu schauen und der einen speziellen Gehörschutz enthält. Weiterhin dient ein Gurt in Taillenhöhe dazu, die Rückhalteeinrichtung zur Sicherung im Hubschrauber und andere Werkzeuge zu befestigen.

Thys Pieterse (49), Flugbetriebsleiter und Ausbilder, Rotorflug GmbH
Ich bin das erste Mal dabei. Der Geschäftsführer der Rotorflug hat das Angebot der BG Verkehr gerne angenommen und meinem Kollegen und mir ermöglicht, an diesem Seminar teilzunehmen. Als Ausbilder finde ich spannend, wie ich Mitarbeiter in unserem Unternehmen schulen und Abläufe standardisieren kann. Mir ist noch einmal klar geworden, wie wichtig es ist, das Bodenpersonal gründlich einzuweisen. Besonders aufschlussreich fand ich die Versuche zum Hochschlagverhalten von Lastenseilen. Das ist auf alle Fälle ein Thema bei uns. Auch die Werkstoffkunde zu Haken und Seilen war lehrreich.

Speiseöl in Flammen „Etwa 3.500 Arbeitsunfälle durch Brände haben die Berufsgenossenschaften jährlich zu verzeichnen", berichtet Ulrich Zantop, TAB aus Erfurt, „die Ursache ist häufig Unachtsamkeit." Mit Filmen, Abbildungen und Vorführungen demonstriert er, wie unterschiedliche Stoffe in Brand geraten und gelöscht werden, zündet unter anderem Holzfasern, Frostschutzmittel oder Speiseöl an. „Ich hätte nie gedacht, dass ein Stück Putzwolle allein durch den Reststrom einer verbrauchten Batterie zu glimmen beginnt", kommentiert ein Zuschauer überrascht. „Da kann man sich gut vorstellen, wie schnell sich die fliegenden Funken ausbreiten und wie schwierig es ist, so einen Metallbrand zu löschen."

Rückenschule Der Arbeitseinsatz bei der Fliegerei stellt hohe körperliche Anforderungen an das Personal, sowohl beim Anbringen der Lasten als auch beim Fliegen selbst. „Langes Sitzen und einseitig verdrehtes Hinunterschauen, besonders wenn präzise gearbeitet werden muss, belastet die Hubschrauber-Crew", erläutert Ulrich Kuhnt, Sportwissenschaftler der Rückenschule Hannover. Mit Tipps und praktischen Übungen für einen gesunden Rücken ergänzt er das Seminarprogramm. Den konzentriert übenden Teilnehmern gibt Kuhnt als Tipp mit: „Heben Sie bewusst: Treten Sie zuerst neben den Gegenstand, sodass der Schwerpunkt darüber liegt. Dann Gesäß nach hinten gerichtet, möglichst körpernah aufheben."

Als Gegenbewegung zum seitlichen Hinuntersehen, der typischen Haltung eines Hubschrauber-Piloten, seien Schwimmen oder Nordic Walking ideal. Der Experte empfiehlt abschließend, außer an der Körperhaltung auch an einer positiven Lebenseinstellung zu arbeiten und den Mitmenschen freundlich zu begegnen. Denn er weiß aus Erfahrung: „Oft sind Rückenschmerzen psychisch bedingt."

Claudia Stück

Siegfried Lange (59), Flugbetriebsleiter, Pilot, Fluglehrer und Prüfer, DHD Heliservice GmbH
Ich habe hier die Arbeitsart „Streuen und Sprühen" vorgestellt. Aber davon unabhängig würde ich jederzeit versuchen, einen Platz im Seminar zu ergattern, da ich den Austausch mit anderen Experten sehr schätze und dabei etwas dazulerne. Dass langjährige und junge Piloten bzw. Flughelfer hier gemeinsam Erfahrungen sammeln und sich auf Augenhöhe begegnen, ist für beide Seiten sehr nützlich.
Besonders gut gefallen haben mir die praxisnahen Vorträge und die Experimente, zum Beispiel zur Brandlöschung. Außerdem fand ich die Übungen zur Kräftigung der Muskeln sehr hilfreich, denn die kann man gut in den Alltag einbauen.

Wird man aus Schaden klug?

Zerfetzte Haut, gequetschtes Fleisch, zersplitterte Knochen. Wochen im Krankenhaus, danach arbeitsunfähig zu Hause. Langsam wieder gehen lernen. Genug Zeit zum Nachdenken.

© bilderstoeckchen / Fotolia

Die Sortieranlage muss wieder einmal ausgeschaltet werden. Ein großes Stück Folie hat sich verfangen und verstopft die Schleuse. Maria Müller* sitzt auf dem Radlader und schaut ungeduldig auf die Uhr. Schon wieder so eine Verzögerung, trotz der viel gepriesenen hochmodernen Technik. Sie beobachtet, wie der Schichtleiter mit einem Kollegen redet und die beiden an dem Folienballen herumzerren, wie sie den Ballen schließlich mit einem Messer in kleinere Stücke zerlegen und die Teile auf dem Band verteilen. Maria Müller seufzt. Zu Hause wartet noch die Wäsche, es ist schon 23 Uhr und überhaupt – warum trödeln die da so lange herum? Augenblicke später steht sie neben dem Schichtleiter Nico Fischer* und fragt, ob sie helfen kann. Sie mögen sich nicht besonders, diese beiden. Auf der einen Seite der junge Mann, der an eine Karriere im Entsorgungsbetrieb denkt und seine Kollegen damit nervt, dass er Vorschriften zur Arbeitssicherheit zitiert. *Laufende Bänder der Stetigförderer dürfen nicht betreten werden* … Auf der anderen Seite die langjährige Mitarbeiterin, die den Radlader fährt wie andere einen Kleinwagen und der Ansicht ist, in der Praxis brauche sie sich von niemandem etwas sagen zu lassen. *Ich arbeite doch schließlich lange genug in diesem Laden* … „Kann ich helfen?“ „Nein danke, nicht nötig, gehen Sie wieder zu Ihrem Arbeitsplatz.“ Die Anlage läuft wieder an. Maria Müller beobachtet gereizt, wie der Schichtleiter den Ballen mit einem Haken weiterbefördert. Das wird doch nie was, denkt sie – und dann denkt sie längere Zeit gar nichts mehr. Noch Monate später bekommt Nico Fischer eine Gänsehaut, wenn er sich an den Schrei erinnert. „Frau Müller lag quer auf dem Band und war unter dem Lichtband der automatischen Sortieranlage eingeklemmt“, gibt er zu Protokoll. „Sie war wohl auf den Rahmen am Band getreten und wollte den Ballen mit dem Fuß weiterschubsen. Dabei muss sie gestürzt sein. Ich rannte sofort zum Notausschalter.“

Konsequenzen

Wie sich wirkliche Schmerzen anfühlen, weiß man erst, wenn man sie hat: Schlüsselbein, Schulterblatt, Rippen, Kreuzbein und Unterschenkel sind gebrochen, dazu kommt eine Verletzung der Lunge. Maria Müller hat im Krankenhaus viel Zeit zum Nachdenken. Sie ärgert sich jetzt nicht mehr über ihren Vorgesetzten, sondern über sich selbst, plagt sich immer wieder mit denselben Vorwürfen. Und sie

* Namen von Redaktion geändert

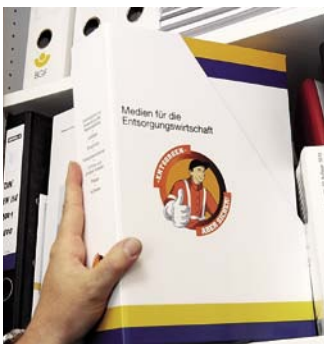
nimmt sich vor, nie wieder „so einen Blödsinn“ zu machen. Falls sie überhaupt an ihren Arbeitsplatz zurückkehren kann. Die Wunde am Bein heilt schlecht.

Die Unfalluntersuchung ist abgeschlossen, die Routine in der Sortieranlage hat den Schreck über den Unfall längst verdrängt. „Wie kann eine erfahrene Kollegin so etwas machen?“, fragt Nico Fischer kopfschüttelnd. Gemeinsam mit der Fachkraft für Arbeitssicherheit veranstaltet er aus aktuellem Anlass eine Unterweisung für alle Mitarbeiter der Sortieranlage. Außerdem wurde der Notausschalter versetzt. Er ist jetzt von der Sortieranlage aus schneller zu erreichen.

Teurer Spaß

Sprechen wir kurz von Überkopfumleerbehältern und Stetigförderern? Diese Fachwörter sind zwei schöne Beispiele für die Möglichkeit der Deutschen, in ihrer Muttersprache neue Begriffe zu bilden. So können wir schon mit einem Wort ganz genau benennen, was gemeint ist (ein Stetigförderer ist nun mal nicht immer ein Förderband). Dieser Wunsch nach Präzision spiegelt sich auch in zahlreichen Regeln und Vorschriften wider. Zweifel oder kritische Auseinandersetzung damit schaden nicht. Aber der Arbeitsplatz ist kein Ort für privaten Nervenkitzel!

Schwere Unfälle sind für den Betroffenen oder seine Angehörigen eine persönliche Katastrophe. Für die Kollegen bedeuten sie, abgesehen von der menschlichen Anteilnahme, mehr Arbeit. Für den Unternehmer kommt außerdem die finanzielle Belastung hinzu: Arbeitszeit geht verloren, Sachschäden sind zu beheben, Entgeltfortzahlungen sind zu leisten etc. Die Kosten für ärztliche Behandlung, Reha-Maßnahmen und Rentenzahlungen trägt nicht der einzelne Betrieb, sondern sie werden von der Solidargemeinschaft der Mitgliedsunternehmen innerhalb der Berufsgenossenschaft aufgefangen. Aber auch hier wird jedes Jahr ausgerechnet, ob die Beiträge ausreichen, um die Kosten abzudecken. Wer seine Mitarbeiter erfolgreich motiviert, sicherheitsbewusst zu handeln, nützt damit allen.



Das Medienpaket der BG Verkehr hilft, Unfälle am laufenden Band zu vermeiden.

Wie lernt man, Fehler zu vermeiden?

Nur wer weiß, was in einer bestimmten Situation richtig oder falsch ist und welche gefährlichen Folgen das verkehrte Verhalten haben könnte, wird sich bewusst gegen ein Risiko entscheiden. An erster Stelle zur Unfallvermeidung steht also das Wissen darüber, warum und wie man es richtig macht – auch wenn es unbequemer ist. Das lernt man natürlich in der Ausbildung, durch sorgfältige Einarbeitung und durch Berufserfahrung. Weil das alles erfahrungsgemäß nicht ausreicht, gibt es zur regelmäßigen Auffrischung des Wissens die betriebliche Unterweisung, die mit Wiederholungen, abschreckenden Beispielen und praktischen Übungen arbeitet. So befassen sich alle Mitarbeiter wenigstens einmal im Jahr damit, wo typische Fehlerquellen liegen und wie man sie vermeidet. Formal gibt es für die Unterweisung keine Vorgaben: Schulungsfilm, Präsentation oder offenes Gespräch, alles ist möglich. Das Medienpaket für die Entsorgungswirtschaft der BG Verkehr hat sich übrigens in der Praxis vielfach bewährt.

Die Tätigkeiten in der Abfallwirtschaft sind oft komplexer als sie aussehen. Spezielle Fahrzeuge und technische Anlagen vereinfachen zwar die Arbeit enorm, aber durch „menschliches Versagen“ – Leichtsinn, Unaufmerksamkeit oder Hektik – kommt es immer wieder zu Unfällen. Das ist auch durch die klügste Vorbeugung nicht vollkommen auszuschließen. Umso sorgfältiger sollten die Verantwortlichen bei der Auswahl des Personals und den Unterweisungen vorgehen. **(dp)**

© Reederei Riedel

Bevor die Saison für die Fahrgastschifffahrt beginnen kann, ist auch in puncto Arbeitssicherheit an einiges zu denken.

Sicherheit beim Service auf Fahrgastschiffen

Wie typische Unfällen vermieden werden können

Damit die Fahrgäste ihre Ausflugsfahrt genießen können, ist auf vielen Fahrgastschiffen ein Gastronomiebetrieb an Bord. Servicekräfte verwöhnen ihre Gäste während der Fahrt mit Kaffee und Kuchen, kalten Getränken und kleinen Speisen, zum Teil aber auch mit mehrgängigen Menüs.

Damit später alles reibungslos läuft, beginnt für die Beschäftigten des Servicebereichs die Arbeit natürlich schon bevor die Passagiere ihre Ausflugsfahrt beginnen: Speisen und Getränke werden aufs Schiff, Vorräte in die Bordküche gebracht. Böden und Fenster gereinigt und alles schön hergerichtet. Alles soll schließlich perfekt sein, wenn die Gäste eintreffen.

Mit den anfallenden Tätigkeiten gehen jedoch auch Gefahren einher, die nicht zu unterschätzen sind. Am besten bringt der Schiffsführer seinem Servicepersonal deshalb bereits am Saisonbeginn die in einer Gefährdungsbeurteilung ermittelten Gefahren im Rahmen einer Sicherheitsunterweisung in Erinnerung und zeigt ihnen dabei die Möglichkeiten auf, wie diese vermieden und welche Schutzmaßnahmen getroffen werden können (Beispiele siehe Tabelle). Mit der Sicherheitsunterweisung nutzt er so nicht nur eine wesentliche Möglichkeit, Unfälle zu vermeiden, sondern erfüllt gleichzeitig seine gesetzliche Verpflichtung. Hierbei sollte er nicht vergessen, sich durch Unterschrift quittieren zu lassen, dass die Teilnehmer die Unterweisung erhalten und auch verstanden haben.

Für kurzfristig eingestellte Aushilfen bietet es sich an, die bestehenden Gefahren und die Schutzmaßnahmen zu deren Vermeidung gemeinsam durchzugehen. Am besten direkt vor Ort, da neue Mitarbeiter die Begebenheiten an Bord noch nicht so gut kennen wie das Stammpersonal. Ist das Servicepersonal wachsam und werden die Schutzmaßnahmen beachtet, steht einer erholsamen Fahrt der Passagiere und einer unfallfreien Arbeitsschicht der Servicemitarbeiter nichts entgegen.

Christoph Dörr

Tätigkeit	Gefahr	Schutzmaßnahme
An Bord bringen von Speisen und Getränken	– (Über-)Belastung der Wirbelsäule – Sichtbehinderung beim Gehen durch Tragen vor dem Körper, Stolper- und Sturzgefahr	– Sackkarre oder Servierwagen benutzen
Servieren von Speisen und Getränken	– ungenügende Sicht auf den Weg bzw. auf Treppen durch große Tabletts, Stolper- und Sturzgefahr – ungeeignete Schuhe – Verbrühungen mit heißen Getränken durch umfallende Tassen – Blendung bzw. schlechte Sicht beim Wechsel von dunklen Räumen in grelles Sonnenlicht	– Verwendung von Servierwagen und kleinen Tabletts – Fuß umschließende Schuhe, mindestens mit Fersenriemen und mit rutschfester Sohle (auch bei nassen Böden) – rutschhemmende Tablettfläche – genügend Zeit für die Gewöhnung des Auges an das Licht einplanen
Vorräte holen	– offen stehende Luke, Sturzgefahr in den darunterliegenden Raum	– Luken nach Benutzung schließen – Lukenränder schwarz-gelb markieren – Unterseite der Luke in Leuchtfarbe
Arbeiten bei Sonnenschein auf dem Freideck	– Durch intensive Sonneneinstrahlung steigt das Hautkrebsrisiko	– Bedecken der Arme und Beine mit luftiger langer Kleidung – Tragen eines Sonnenhutes oder einer Mütze – Sonnenschutzmittel
Arbeiten in der Küche	– Verbrennung durch Fettspritzer – Schneiden mit Aufschneide- oder Brotschneidemaschine – Getroffen werden von sich öffnender Schwingtür – Ausrutschen auf fettigem Boden	– Kleidung mit langen Ärmeln – Restehalter verwenden – Sichtfenster in der Tür – Reinigung und rutschfeste geschlossenen Schuhe
Begehen von Treppen	– Stürzen und Stolpen	– gute Beleuchtung – rutschfester Stufenbelag – Vermeiden des Treppensteigens durch Speisenaufzug oder Getränkevorrat auf Oberdeck bereitstellen – rutschfeste geschlossene Schuhe

Vier Ertrunkene im Jahr 2011
Was ist dagegen zu tun?

In der letzten Ausgabe des Fahrensmann des vergangenen Jahres wiesen wir im Rahmen der Berichterstattung über die Geländerpflicht im internationalen Verkehrsrecht auf den Rückgang der Ertrinkungsopfer in den letzten 50 Jahren hin. Während der Durchschnitt seit über 15 Jahren bei zwei Ertrinkungstoten pro Jahr lag, war der Rückblick auf das Jahr 2011 jedoch nicht so erfreulich: Viermal ging bei der BG Verkehr die Meldung ein, dass ein Versicherter ertrunken sei.

Wie kam es jedoch zu diesen tragischen Ereignissen? In einem Fall ertrank ein Mitarbeiter, als er sich aus dem Steuerhaus seines gesunkenen Binnenschiffs nicht mehr retten konnte. Die anderen drei Ertrinkungsfälle waren – wie in den Jahren zuvor – eher typische Fälle: Stolpern, Rutschen, Stürzen, oft bedingt durch falsches Schuhwerk, anschließender Sturz außenbords wegen Aufenthalts im nicht durch Geländer gesicherten Schiffsbereich, unbeobachtetes ins Wasser Fallen wegen Einzelarbeit. Letztlich: Ertrinken wegen Nichttragens der Rettungsweste. All das wurde bewirkt durch Verstöße gegen die Unfallverhütungsvorschriften und die sonstigen Arbeitsschutzbestimmungen.

Muss das so sein und – vor allen Dingen – muss das so bleiben? Die Verantwortung im Arbeitsschutz hat zum einen der Beschäftigte selbst, denn § 15 der BGV A1 „Grundsätze der Prävention“ verpflichtet ihn, für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit zu sorgen, Maßnahmen zum Arbeitsschutz zu unterstützen und die entsprechenden Anweisungen des Unternehmens zu befolgen.

Doch liegen diese immer, und vor allem in ausreichendem Umfang vor? Hier setzt die Verantwortung des Unternehmers an, der seinen Grundpflichten im Bereich des Arbeitsschutzes nachkommen muss. Unfalluntersuchungen haben ergeben, dass in fast allen Fällen, in denen ein Besatzungsmitglied ertrunken ist, der Unternehmer seinen Verpflichtungen nicht nachgekommen ist: Keine Gefährdungsbeurteilung, keine Unterweisung, kein Geländer gesetzt. Das Tragen der Persönlichen Schutzausrüstung (Rettungsweste und Sicherheitsschuhe) wurde nicht kontrolliert und zum Teil das Nicht-Tragen sogar wissentlich hingenommen.

Dies kann so nicht geduldet werden! Bei tödlichen Unfällen prüft in der Regel die Staatsanwaltschaft, wo es zu Verstößen gekommen ist. Ein Szenario, das man keinem Unternehmer wünscht. Aber auch im Bereich des Arbeitsschutzes sind empfindliche Geldbußen möglich, um einen Unternehmer an die Erfüllung seiner Verpflichtungen im Arbeitsschutz „zu erinnern“. Die rechtlichen Grundlagen hierzu bestehen. Lassen Sie es jedoch nicht soweit kommen, sondern beugen Sie lieber vor.

MELDUNGEN

Lastenausgleich nun auch für Binnenschifffahrt

Zwischen den BGen gibt es ein Solidarsystem, das Branchen mit hoher Renten- und Unfalllast unterstützt. Die Mitglieder der ehemaligen Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft waren bisher davon befreit, sind jedoch ab dem Umlagejahr 2011 dazu verpflichtet, am Lastenausgleich/der Lastverteilung zwischen den BGen teilzunehmen. Weitere Informationen zum Thema finden Sie auf Seite 4.

Rückrufaktion

Das Unternehmen United Moulders Ltd. warnt vor möglichen Defekten an seinen Rettungswesten. Da Patronen mit dem Austauschdatum 08/2014 ein lockeres Gewinde aufweisen können, fordert der Hersteller dazu auf, diese Rettungswesten daraufhin zu überprüfen. Die defekten Auslöse-Module sind in verschiedenen Rettungswesten verbaut. Eine Liste der Automaten sowie eine genaue Anweisung, wie die Überprüfung zu geschehen hat, finden Sie im Internet unter www.uml.co.uk/cartridge_check_german.html.

Ein nicht ganz alltäglicher Transport: Beladen mit zwei Turbinen startete das Gütermotorschiff KEISAR am 04.02.2012 im Westhafen von Berlin nach Rotterdam und Antwerpen. Wegen der extremen Wetterbedingungen (-17 °C) war die Hilfe von Eisbrechern nötig. Dennoch musste die Fahrt aus Sicherheitsgründen zwischenzeitlich unterbrochen werden, da es zu einer Sperrung des zu befahrenden Bereichs im Mittellandkanal kam. Die Turbine ist letztendlich am 22. Februar am Bestimmungshafen Antwerpen angekommen.

Praxiswissen kompakt

Das Praxishandbuch für die deutsche Seeschifffahrt und Fischerei ist fertig. Erstmalig gibt es damit ein zeitgemäßes Nachschlagewerk, das mit kurzen, verständlichen Texten und aussagefähigen Bildern zeigt, wie die Arbeit an Bord sicher ausgeführt wird.

Das Praxishandbuch entstand als Gemeinschaftsarbeit: In zahlreichen Workshops diskutierten Vertreter der Selbstverwaltung und des Referats Seeschifffahrt der BG Verkehr, wie man das Riesenthema „Arbeitssicherheit an Bord“ in einem Buch zusammenfassen könnte. Der Anspruch war hoch, denn das Praxishandbuch sollte alle wichtigen Arbeitsbereiche an Bord widerspiegeln und gut lesbar auf den Punkt bringen, wie man Unfälle vermeidet. Außerdem sollten zu jedem Kapitel Bilder gestaltet werden, um die zentralen Aussagen zu verstärken. Kein Wunder, dass bei diesem gewaltigen Arbeitspensum der ursprünglich geplante Erscheinungstermin weit überzogen wurde ... Dafür sind sich jetzt aber auch alle einig: Was wir gemacht haben, ist richtig gut! Eine englische Übersetzung ist in Arbeit, außerdem sollen in die nächste Auflage weitere Kapitel aufgenommen werden.

Im SicherheitsProfi beantworten Alexandra Pohl (Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft), Prof. Hark-Ocke Diederichs (Seefahrtsschule Flensburg) und Stephan Schinkel (Leiter Referat Seeschifffahrt) Fragen zum Praxishandbuch; zu der Arbeitsgruppe „Handbuch See“ gehören außerdem Klaus Meyer (ver.di), Mathias Günther (Hamburg Süd) und Harald Sedlaschek (Hamburg Süd) sowie Martin Küppers (Leiter Hauptabteilung Arbeitssicherheit).

Es ist eine leicht verständliche „Arbeitsschutzfibel“ für Seeleute.

Prof. Hark-Ocke Diederichs

Wer zur See fährt, hat eine Ausbildung. Wozu braucht man ein Praxishandbuch? Prof. Hark-Ocke Diederichs: Die Standards für die Ausbildung von Seeleuten und für den Betrieb von Seeschiffen sind in den Konventionen der IMO festgelegt. Diese Konventionen und die Gesamtheit aller nationalen Vorschriften sind wiederum Lehrinhalte in der Ausbildung nautischer und technischer Schiffsoffiziere und dienen als Grundlage für die Organisation des Schiffsbetriebes. Die Konkretisierung und Ausgestaltung der Standards durch staatliche und berufsgenossenschaftliche Vorschriften obliegt den Verwaltungen der Nationalstaaten. Eine dieser Vorschriften ist die UVV See, die nach wie vor eine hohe Wertschätzung genießt. Aber 2008 wurde in der gesetzlichen Unfallversicherung ein Systemwechsel auf den Weg gebracht, der die Reedereien zwingt, künftig für den Betrieb ihrer Schiffe eigene Präventionsmaßnahmen zu entwickeln. Als Ersatz für die UVV See wollten wir deshalb ein Handbuch mit „Ratschlägen“ schaffen, die bei der Organisation des Arbeitsschutzes im Bordbetrieb helfen

und als Leitfaden zur Entwicklung eigener Präventionsmaßnahmen nutzbar sind.

Alexandra Pohl: An Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz kann man durchaus unterschiedlich herangehen – das gilt sowohl für die Lehre als auch für die Erfahrung vieler Seeleute. Daher ist ein offizielles, einheitliches Werk mit praktischen Anleitungen unbedingt erforderlich, um Standards darzustellen. Der wichtigste Aspekt ist jedoch, dass es bisher in der deutschen Präventionslandschaft kein wirklich anschauliches und didaktisch ansprechendes Handbuch gab, das sicheres Verhalten und die geltende Vorschriftenlage verständlich darstellt.

Was ist das Besondere an dem Praxishandbuch?

Stephan Schinkel: Im Praxishandbuch wirken Illustration und Sprache gemeinsam und bringen ein Thema unmissverständlich auf den Punkt. Wir haben erstmalig die Hinweise für alle Arbeitsbereiche an Bord in einem Werk zusammengefasst. Zur Kombüse zum Beispiel gab es vorher wenig. Die Kapitel sind sehr übersichtlich gestaltet, damit die Kernaussagen schnell erfasst werden und als Merksätze gut im Gedächtnis bleiben. Und die zahlreichen Zeichnungen wurden eigens nach unseren Angaben geschaffen, sodass man ganz genau sieht, worauf es in einer bestimmten Situation ankommt. Mit dem Praxishandbuch unterstützt die BG Verkehr besonders die Fach- und Führungskräfte, die für die fachgerechte Unterweisung der Kollegen an Bord verantwortlich sind. Im Unterweisungsgespräch sollen die Inhalte eindeutig und verbindlich an alle Besatzungsmitglieder vermittelt werden. Im Alltag gibt es da oft Barrieren, allein schon durch die unterschiedliche Sprache oder den Bildungsstand.

Es ist eine „Wissensdatenbank“ in Buchform.

Stephan Schinkel

Pohl: Standards im Arbeitsschutz interessant, anschaulich und didaktisch wirksam darzustellen, ist ein völlig innovativer Gedanke, der zu einem Werk von enormer praktischer Relevanz geführt hat! Andere Länder – namentlich Großbritannien – hatten uns bisher einiges voraus. Aber jetzt haben wir durch das Handbuch ein wirklich gutes und praxisnahes Werk, unseren eigenen „Code of Safe Working Practices for Merchant Seamen“, der dringend erforderlich war.

Diederichs: Das Buch ist kein Sicherheitshandbuch und auch kein Ersatz für eine Aus- oder Fortbildung. Aber es soll das Bewusstsein dafür schärfen, dass Ausbildung und Kompetenz in Bezug auf Arbeitssicherheit absolut notwendig sind. Ergänzend zur richtigen Anleitung weist der Text kurz und klar auf Gefährdungen hin. Unzulässige Handlungen sind als „NoGo“ hervorgehoben.

Wie war die Zusammenarbeit in der Arbeitsgruppe?

Pohl: Es ging tatsächlich um die Sache. Jenseits von Sozialpartnerstrategien und politischen Hintergründen war die einzige Aufgabe, sicheres Arbeiten und Leben an Bord praxisnah darzustellen. Über die Auffassungen von richtig und falsch in diesem Bereich ließ sich dann trefflich streiten, denn die versammelten Experten waren mit Herzblut dabei.

Diederichs: Die systematische Vorgehensweise sowie die Zusammensetzung der Gruppe aus Sozialpartnern, Verwaltung, Nautik und Technik garantierte eine gründliche Analyse der jeweiligen Prozesse. In den teilweise langen Diskussionen wurden Verhaltensweisen deutlich, die sich zwar als gängige Praxis eingeschlichen haben, aber nicht regelkonform sind.

Und wie geht es jetzt weiter?

Diederichs: Ich hoffe, dass das Handbuch die Erwartungen erfüllt und möglichst viele Rückmeldungen eingehen, damit wir in der Arbeitsgruppe nicht nur den ersten Teil verbessern können, sondern Erfahrungen und Anregungen bei der Erstellung der noch geplanten weiteren Kapitel gleich berücksichtigen können.

Schinkel: Die nächste Auflage mit neuen Modulen wird frühestens 2013 erscheinen. Wir denken darüber hinaus auch über interaktive Lernmethoden oder Filmsequenzen nach, aber das ist im Moment alles noch Zukunftsmusik.

Pohl: Nur wenn die Seeleute sich und ihre Aufgaben im Handbuch wiederfinden, werden sie es annehmen und benutzen. Die Realität steht an erster Stelle – verschiedene Ethnien, Männer und Frauen, vor allem aber verschiedene Schiffstypen, für die es spezielle Kapitel gibt. Indem das Buch kontinuierlich erweitert wird, ist immer gewährleistet, dass es der Realität folgt und offen für Veränderungen bleibt.

Es ist eine absolute Neuheit in der deutschen Seeschifffahrt.

Alexandra Pohl

Handbuch See

Für Mitgliedsunternehmen (See) ein Ex. kostenlos, für Nichtmitglieder 35 Euro.

Bestellung über

E-Mail: seeschifffahrt@bg-verkehr.de
Telefon 040 3980-1082
www.bg-verkehr.de/medienkatalog
Faxabruf auf Seite 31

Nicole Kroyer ist seit 2001 bei der BG Verkehr. Ihre Vorliebe für Zahlen ist bei ihrer Arbeit im Beratungs- und Prüfdienst der Bezirksverwaltung München hochwillkommen. Unternehmer und Steuerberater wissen ihre Beratung zu schätzen. Zu Nicole Kroyers Bedauern oft erst nach dem Beratungstermin.

Fehlerquote: 80 Prozent

Seit 2009 melden Unternehmen über ihre Lohnprogramme automatisch Daten zum Entgeltnachweis für die Berechnung der BG-Beitäge. 2010 hat ein Datenabgleich mit den Entgeltmeldungen an die BG Verkehr gezeigt, dass rund 80 Prozent der Meldungen Differenzen aufwiesen.

Frau Kroyer, Sie waren in der vergangenen Woche jeden Tag zu Beratungsgesprächen in Mitgliedsunternehmen. Und immer ging es um den Datenbaustein Unfallversicherung. Warum?
Wir haben bei einem Datenabgleich festgestellt, dass die automatischen Meldungen über den Datenbaustein Unfallversicherung in 80 Prozent der Fälle nicht mit den Entgeltmeldungen an die BG Verkehr übereinstimmen. Diese Unstimmigkeiten versuchen wir jetzt bei Prüfterminen aufzuklären.

Wissen die Unternehmer von diesen Unstimmigkeiten?
Nein, ich würde sagen, zu 99 Prozent wissen sie es nicht. Woher sollen sie auch? Noch wird der Beitrag für die BG Verkehr über den Lohnnachweis berechnet. Erst mit dem Lohnnachweis für das Jahr 2013 wird es ernst. Dann wird der Beitrag erstmals über den Datenbaustein abgerechnet.

Sind die Unstimmigkeiten zulasten der Unternehmer?
Ja. Meine Erfahrung zeigt, wenn etwas falsch ist, dann geht es eher darum, dass der Beitrag zu hoch ist. Es gibt auch Unternehmen, die mit einem niedrigeren Beitrag herauskommen würden, das aber eher aufgrund komplett falscher Angaben. Allerdings sollten Unternehmer bedenken, dass die Daten auch von den Prüfern der Deut-

EINE VERORDNUNG UND IHRE FOLGEN

Datenerfassungs- und Übermittlungsverordnung Im Dezember 2009 hat der Gesetzgeber eine Verordnung erlassen, die das Übermitteln von Daten für die Sozialversicherung vereinfachen soll (Datenerfassungs- und Übermittlungsverordnung, DEÜV). Die DEÜV-Meldungen an die Krankenkasse enthalten seitdem auch alle erforderlichen Daten für die Berufsgenossenschaften. Dazu wurde von den Herstellern in viele Lohnprogramme der sogenannte Datenbaustein Unfallversicherung (DBUV) eingebaut. Er bereitet automatisch die Daten der Lohnbuchhaltung für die Entgeltmeldung an die Berufsgenossenschaft auf und leitet sie zusammen mit allen anderen Daten an die Krankenkasse weiter.

Parallelbetrieb Während einer Übergangszeit gibt es einen „Parallelbetrieb“. Das heißt, Unternehmen melden über die Lohnprogramme die erforderlichen Daten an die Krankenkassen und reichen gleichzeitig ihren Entgeltnachweis bei der Berufsgenossenschaft ein. Der Entgeltnachweis für 2013 wird dann erstmals nur noch elektronisch eingereicht und an die Berufsgenossenschaft übermittelt.

Datenabgleich Der Parallelbetrieb ist dazu gedacht, die eingereichten Entgeltnachweise mit den elektronischen DEÜV-Meldungen abzugleichen. Wie wichtig dieser Abgleich ist, hat die BG Verkehr 2010 festgestellt. Bei rund 80 Prozent der Meldungen wurden Differenzen festgestellt, bei circa 35 Prozent der Meldungen lagen sie in einer Größenordnung von mehr als 10.000 Euro bei der Lohnsummenmel-

schen Rentenversicherung noch einmal überprüft werden. Sind die Beiträge zu niedrig angesetzt, werden dann Nachzahlungen für bis zu fünf Jahre fällig.

Stellen Sie hohe Differenzen fest?
Manchmal schon. Nach einer Prüfung in der letzten Woche kann ein Unternehmer schon im aktuellen Entgeltnachweis durch Korrekturen 2.000 Euro jährlich einsparen. Die falschen Schlüsselungen im aktuellen Datenbaustein hätten sogar dazu geführt, dass er rund 10.000 Euro zu viel bezahlt hätte.

Was ist denn so schwierig an einem Datenbaustein?
Der Datenbaustein an sich ist gar nicht schwierig. Das Problem ist in vielen Fällen, dass die Lohnprogramme die Daten automatisiert für die Unfallversicherung aufbereiten und an die DEÜV-Meldung anhängen. Das weiß in der Regel weder der Unternehmer noch die Lohnbuchhaltung. Es fällt ja auch nicht auf, weil die Zahlen nirgends auftauchen.
Bisher wurde der Nachweis vom Unternehmen selbst berechnet. Dazu haben sie zwar mit der BG-Hilfsliste aus den Lohnprogrammen gearbeitet, die war aber oft nicht korrekt oder einige Daten wurden auf dem Lohnnachweis einfach noch geändert – zum Beispiel Zuschläge, Mindestentgelt oder Gefahrtarifstellen. Das war nie ein Problem, weil die Änderungen manuell auf dem Lohnnachweis geändert werden konnten. Bei den meisten Lohnprogrammen ist die BG-Hilfsliste nicht mit den gleichen Entgelten gefüllt wie der Datenbaustein Unfallversicherung. An der Hilfsliste ist deshalb auch nicht erkennbar, dass der Datenbaustein falsch ist.

Und wie kann man die Daten dann überprüfen?
Bei den meisten Lohnprogrammen besteht die Möglichkeit, Protokolle abzurufen, die alle Daten enthalten. Viele Unternehmer schauen sich diese Protokolle aber gar nicht an. Nur dort könnten sie aber die Fehler erkennen. Das Programm sagt auch nicht: Dieser Datenbaustein geht jetzt raus und wird ab 2014 den Lohnnachweis ersetzen.

Bei welchen Daten geht relativ oft etwas schief?
Viele Aushilfen werden mit 4.800 Euro Jahresverdienst gelistet. Werden sie falsch geschlüsselt, berechnet das System die Beiträge für die BG nach dem Mindestentgelt für einen Vollzeitmitarbeiter. Oder zum Beispiel Gesellschafter. Sind sie in beherrschender Stellung, sind sie oft von der Unfallversicherungspflicht befreit. Wird das falsch geschlüsselt, sind sie im Datenbaustein enthalten und die Lohnsumme fließt automatisch in die Beitragsberechnung ein.

Viele Betriebe haben Steuerberater. Sind die besser informiert?
Anfangs waren sie es nicht. Aber in der Regel haben sie ja mehrere Mandanten und zurzeit sind alle Berufsgenossenschaften mit Aufklärungsarbeit beschäftigt. Sind sie erst einmal informiert, wissen sie dann schon, wo sie hinschauen müssen.

Was ist denn mit den kleineren Unternehmen, die kein Lohnprogramm und auch keinen Steuerberater haben?
Diese Unternehmer melden die Daten online über das sogenannte SV-Net. Die Online-Meldung kann man gar nicht abschließen, wenn nicht auch der Datenbaustein Unfallversicherung ausgefüllt ist. Dabei fallen Unstimmigkeiten leichter auf.

Wie sieht Ihre Arbeit vor Ort aus?
Es gibt natürlich ein Gespräch mit dem Unternehmer. Aber in erster Linie suchen wir die Fehler im System. Es gibt ja Dutzende von Lohnprogrammen. Bei den meisten wissen wir inzwischen, wo wir suchen müssen. Es gibt so viele Möglichkeiten: Der Vollarbeiterrichtwert muss angegeben. werden, die Stunden. Wie berechnet das Lohnprogramm das Mindestentgelt? Zum Teil fehlen Schlüsselungen im Programm.

Was würden Sie einem Unternehmer empfehlen?
Kümmern Sie sich darum. Überprüfen Sie die Protokolle, ob die gemeldeten Summen im Datenbaustein mit dem übereinstimmen, was auf dem manuellen Lohnnachweis angegeben worden ist. Ist es nicht stimmig, melden Sie sich. Leider können wir nicht jedes Unternehmen aufsuchen, bei dem eine Differenz festgestellt wurde. Manchmal hilft ein Anruf beim Programmhersteller. Wichtig ist auch, den Steuerberater möglichst vollständig zu informieren. Sie können sonst oft nicht erkennen, ob die Angaben richtig und vollständig sind. Manche rufen mich aber auch einfach an und fragen. In 60 Prozent der Fälle kann ich sofort Abhilfe schaffen. **(uk)**

dung. Dabei wurde die Zuordnung der Lohnsummen zu den Gefahrtarifstellen noch nicht einmal berücksichtigt.

Programm- und Erfassungsfehler Viele fehlerhafte Meldungen waren auf Fehler in den Programmen zurückzuführten. Diese sind inzwischen in Zusammenarbeit mit den Programmanbietern größtenteils abgestellt. Schwierigkeiten entstehen heute vor allem beim Erfassen der Arbeitsstunden, der Zuordnung zu den Gefahrtarifstellen und bei der Eingabe der Stammdaten des Unternehmens (Mitgliedsnummer und Betriebsnummer). Bei großen Unternehmen und Firmengruppen ist die Zusammenstellung des elektronischen Lohnnachweises problematisch, weil der Datenbaustein Unfallversicherung pro Arbeitnehmer übermittelt wird und damit eine Vielzahl von Daten zu einem Unternehmensnachweis zusammengeführt werden müssen.

Beratungs- und Prüfdienst der BG Verkehr Mit dem Gesetz zur Modernisierung der Unfallversicherung (UVMG) wurde die Betriebsprüfung von der Unfallversicherung auf die Rentenversicherung verlagert. Der Beratungs- und Prüfdienst der BG Verkehr führt deshalb heute ausschießlich Veranlagungsprüfungen durch, die mit Beratungsleistungen verbunden werden.

Weitere Informationen: www.bg-verkehr.de/mitgliedschaft/anmeldung-bei-der-bg-verkehr/deuev

© Joerg Sarbach / dapd

Wer konsequent auf Sauberkeit achtet, braucht Keime und Bakterien nicht zu fürchten.

© JPC-PROD (1); AGENCE COM'AIR (1); Klaus Eppele (1) / Fotolia

Von Keimen und Kakerlaken

Putzen ist doof? Das freut Keime und Bakterien! Vier Millionen fanden Forscher in einem Milliliter Wasser aus einem Spültuch – darunter 2.500 Durchfallerreger.

Erkältungen oder Magen-Darm-Probleme sind typische Gründe für eine Krankmeldung. Was viele nicht wissen: Oft hätte regelmäßiges Händewaschen und anschließendes Desinfizieren eine Infektion verhindern können. Das hat unter anderem eine Studie der Universität Greifswald bewiesen. Die Wissenschaftler des Instituts für Hygiene und Umweltmedizin machten vor zwei Jahren einen einfachen Versuch mit Mitarbeitern verschiedener Verwaltungen. Während die Hälfte der Studienteilnehmer angewiesen wurde, sich regelmäßig die Hände zu waschen und sie fünfmal täglich zu desinfizieren, sollten die übrigen kein Desinfektionsmittel verwenden und sich waschen wie bisher. Ergebnis: Die Mitglieder der „sauberen" Gruppe meldeten sich deutlich seltener wegen Erkältungen oder Durchfallerkrankungen arbeitsunfähig als die Studienteilnehmer in der Vergleichsgruppe. Besonders für Betriebe, in denen die Mitarbeiter beruflich viele Kundenkontakte haben, ist also das regelmäßige Händewaschen oder Hände-Desinfizieren eine einfache, schnelle und kostengünstige Möglichkeit der Gesundheitsvorsorge.

Unsichtbare Mitbewohner

Keime und Bakterien vermehren sich in rasantem Tempo, wenn Temperatur und Feuchtigkeit stimmen. Auf einem Quadratzentimeter Kühlschrank beispielsweise sitzen durchschnittlich 11,4 Millionen Keime. Von ungewaschenen Händen aus verteilen sie sich auf Telefon, Tastatur, Computermaus oder Lenkrad, sie siedeln auf dem Schreibtisch oder der Toilettenbrille … Die Mehrzahl der Keime ist für einen gesunden Menschen harmlos. Aber es gibt auch Viren, Pilze und Bakterien, die gefährlich werden können (z.B. Salmonellen, Noro- und Rota-Viren oder Campylobacter). Die Reaktionen auf den Erreger sind unterschiedlich: In der Regel treten Magen-Darm-Beschwerden auf. In seltenen Fällen kann die Infektion aber auch schwerer verlaufen und einen Krankenhausaufenthalt erforderlich machen. Nicht nur bestimmte Krankheiten, auch Schlafmangel oder Stress können das Immunsystem schwächen und den Körper anfälliger für Infektionen machen. Daher sollte man grundsätzlich auf einige Hygieneregeln achten (siehe Kasten).

Während die Mikroorganismen wenigstens den Vorteil haben, unsichtbar zu sein, sind in der Teeküche herumhuschende Kakerlaken, auch bekannt als Küchenschaben, nicht nur Krankheitsüberträger, sondern auch eklig anzusehen. Sie siedeln gerne dort, wo es feucht und warm ist, halten sich zum Beispiel hinter Elektrogeräten oder unter Kühlschränken auf. Als Allesfresser sind die Tierchen bei der Nahrungssuche nicht wählerisch, also sollte man vorbeugend dafür sorgen, dass Vorräte gut verschlossen aufbewahrt werden und Lebensmittelreste nicht offen herumstehen. Übrigens: Kakerlaken verbreiten sich meist unbemerkt. Sie wandern zum Beispiel auf Lebensmittelverpackungen ein – oder befruchtete Eier haften an einer Schuhsohle, nachdem die Kakerlake zertreten wurde. **(dp)**

HYGIENE – DARAUF SOLLTEN SIE ACHTEN

- Waschen Sie sich regelmäßig die Hände mit Seife und heißem Wasser. Falls Sie viel unterwegs sind oder viel Kundenkontakte haben, benutzen Sie anschließend ein Desinfektionsmittel.
- In Teeküchen unbedingt Spülschwämme, Geschirrbürsten und Geschirrtücher einmal wöchentlich austauschen (Wäsche bei mindestens 60 Grad).
- Offene Lebensmittel nicht länger als eine Woche im Kühlschrank lagern.
- Kein abgestandenes Wasser trinken.
- Thermoskannen und Geschirr regelmäßig heiß spülen.
- Den Kühlschrank einmal im Monat mit warmem Essigwasser auswischen.
- Benutztes Geschirr gleich abspülen.
- Spülbecken täglich mit heißem Wasser und Reinigungsmittel auswischen.
- Abfalleimer regelmäßig leeren, Biomüll täglich!

Fünf Fragen an

Iris Schwing, Flughelferin bei Volker Grasberger Helicopter Service in Mosbach

Iris Schwing, 45, ist Flughelferin und Inhaberin eines Werbetechnik- und Design-Büros. Schon als Kind war sie von allem, was fliegt, begeistert. Ihre Leidenschaft verbindet sie mit ihrem kreativen Beruf: Sie hat sich auf die Gestaltung von Luftfahrt-Grafiken spezialisiert. Wir trafen sie auf dem Hubschrauber-Seminar (siehe Seite 18).

Gibt es ein Fahrzeug oder ein Fortbewegungsmittel, zu dem Sie eine besondere Beziehung haben?
Für Hubschrauber kann ich mich absolut begeistern. Bereits als Kind wurde ich mit dem Hubschrauber-Virus infiziert. Mein Vater war ebenfalls Luftfahrzeug-Fan und nahm mich früh auf Flugtage mit. An Hubschraubern finde ich besonders toll, dass sie hovern können – also in der Luft stehenbleiben. Selbst wenn ich nicht als Flughelferin aktiv bin, bleibe ich den Hubschraubern nahe: Mein Büro und meine Wohnung befinden sich im Hangar, und mein Motto lautet "Crazy about jet fuel". In meiner Freizeit fotografiere ich gerne Hubschrauber und mache Großaufnahmen von Details, die auch in meine Arbeit einfließen.

Welche technische Erfindung im Transportbereich bewundern Sie?
Vor allem interessieren mich der Lastentransport per Hubschrauber und damit auch die Haken, an denen Außenlasten verschiedenster Art befestigt werden. Besonders beeindruckend sind die riesigen Lasthaken der Sea King und der Super Puma BO 105, deren Spezialgebiet die Arbeitsfliegerei auf See, z. B. der Transport von Bauteilen für Windenergieanlagen bzw. die Luftrettung ist. Für die Vielzahl von außen zu transportierenden Lasten, wie Holzstämme, Leitungen für Strommasten, Klimaanlagen usw. gibt es unterschiedliche Seile und Haken, deren Material immer weiter modifiziert wird. Diese Entwicklung zu beobachten, finde ich spannend.

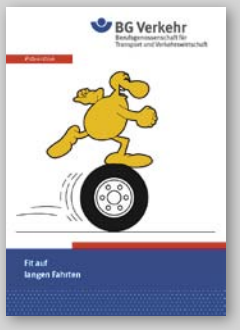
Hat ein Unglücksfall Sie besonders erschüttert?
Da ich mich mit Notfallmedizin auskenne und Ersthelferin bin, komme ich öfter privat, wenn ich auf der Straße unterwegs bin, mit schweren Unfällen in Kontakt. Besonders mitgenommen hat mich der Unfall eines Motorradfahrers, der mit einem Auto kollidierte und – wie ich später erfuhr – heute querschnittsgelähmt ist. Das hat mich sehr betroffen gemacht.

Wie achten Sie bei der Arbeit auf Ihre Sicherheit und Gesundheit?
Die geeignete Persönliche Schutzkleidung zu tragen, finde ich sehr wichtig. Wenn ich mich im Downwash-Bereich, also im Abwind eines Hubschraubers befinde, lege ich Wert darauf, Helm mit Gehörschutz, Arbeitsschuhe, Warnweste und Ohrstöpsel zu tragen. Dass man bei Seminaren der BG Verkehr den aktuellen Stand erfährt und darüber diskutiert, ist ein echter Mehrwert.

Und was mögen Sie an Ihrer Arbeit besonders gern?
Mein Steckenpferd ist die Einweisung für Hubschrauber und die dazugehörigen Handzeichen. Die Handzeichen stammen aus der Luftfahrt, sind aber nicht immer eins zu eins auf die verschiedenen Anwendungsarten bei Hubschrauber-Einsätzen übertragbar. Bei der Unterhaltung mit anderen Flughelfern und Piloten ist mir aufgefallen, dass die Handzeichen unterschiedlich genutzt werden bzw. manche Unternehmen eigene Handzeichen kreieren. Ich möchte die davon Betroffenen sensibilisieren und die Erweiterung und Vereinheitlichung der Handzeichen für den Bereich Hubschrauber vorantreiben. Dazu rufe ich auch schon einmal in Unternehmen der Arbeitsfliegerei an, wie die Handzeichen dort genutzt werden, und tausche mich auf Fortbildungen mit den Kollegen aus.

AKTUELLE ANGEBOTE DER BG VERKEHR

Bewegung im Alltag



Mitglieder erhalten 3 Exemplare kostenfrei. Bestellung: www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Die Broschüre „Fit auf langen Fahrten“ zeigt eine Reihe von nützlichen Übungen, die ein Berufskraftfahrer gut in den Arbeitsalltag einbauen kann – zum Beispiel vor dem Aufstehen, beim Zähneputzen oder hinter dem Steuerrad. Vorbeugung ist wichtig, denn ständiger Bewegungsmangel schadet dem gesamten Organismus, kann zu Herz-Kreislaufstörungen oder Rückenschmerzen führen. Die einfachen Übungen dauern nur wenige Sekunden und basieren auf gezielter An- und Entspannung verschiedener Muskelgruppen. So kann man auch ohne große Gymnastik die Durchblutung verbessern und den Kreislauf in Schwung bringen.

Pannen- und Unfallhilfe an Fahrzeugen mit Hochvoltsystemen. Bestellung: www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Achtung „Hochvolt“!

Was ist zu beachten, wenn Hybrid- und Elektrofahrzeuge liegen bleiben? In diesem Flyer sind Informationen zur Pannnenhilfe, Abschleppen, Unfall, Bergen und Ausbildung zusammengefasst.

RISIKO RAUS! ABER WIE?

Schauen Sie sich dieses Foto einmal an. Was läuft hier falsch? Schreiben Sie uns. Finden Sie mindestens 2 Punkte, die so nicht sein dürfen.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Beschäftigte der BG dürfen nicht teilnehmen. Einsendeschluss ist der 30. März 2012. Die Gewinner werden in Ausgabe 3/2012 veröffentlicht.

AUFLÖSUNG AUS 1/2012

- Der Unterlegkeil ist verrostet und nicht mehr tragfähig.
- Die Gummilasche zum Sichern des Keils ist abgerissen.
- Durch das nachträglich eingebaute Rohr lässt sich der Keil nicht vollständig in die Halterung legen.
- Lose Teile im Unterlegkeil können verloren gehen.
- Stellteile sind beschädigt.

Die Gewinner:

1. Preis 100 Euro: S. Bouras, Geilenkirchen
2. Preis 75 Euro: R. Clemens, Grevenbroich
3. Preis 50 Euro: H. Lorz, Maidbronn

Ihre Antwort senden Sie bitte an:
BG Verkehr, Redaktion SicherheitsProfi
22757 Hamburg, E-Mail: info@bg-verkehr.de
Stichwort: Bilderrätsel

AUS UNFALLMELDUNGEN DER BG VERKEHR

Der **Taxiunternehmer** half dem Fahrgast beim Aussteigen. Auf dem Rückweg rutschte er aus und **stieß** dabei mit dem rechten Fuß gegen den Schweller. Die Folge: ein Sprunggelenksbruch.

Der **Staplerfahrer** wurde in einer Halle zwischen zwei Ameisen eingeklemmt. Er war der Fahrer der vorderen Ameise. Als die hintere Ameise auffuhr, klappte die Standfläche nach vorne und **klemmte** das rechte Bein ein. Er erlitt einen Unterschenkelbruch.

Der **Lkw-Fahrer** kletterte zum Schließen des Aufliegers die am Auflieger befestigte Leiter hoch. Auf Höhe des zweiten Drittels verfehlte er mit der rechten Hand den Haltegriff und **stürzte** rückwärts auf eine Betonfläche. Er trug eine Kopfplatzwunde und eine Prellung des Schädels und der Lendenwirbelsäule davon.

Bei der Zustellung im Gewerbegebiet rutschte der **Kurierfahrer** auf Glatteis aus und **brach** sich das linke Sprunggelenk.

Der **Kurierfahrer** wurde bei der Auslieferung von einem Hund in die Hand **gebissen**.

Beim Stapeln von Paletten rutschte dem **Arbeiter** eine Palette aus der Hand und **fiel** auf den Fuß. Er brach sich einen Zeh.

DIE ZAHL

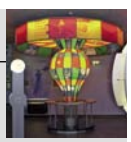
3.024

Luftfahrtunternehmen, Fliegerschulen, Flughäfen, Flugplätze und Bodendienste für Luftfahrtunternehmen gehörten im Jahr 2010 als Mitgliedsunternehmen zur BG Verkehr.

RÄTSELFREUNDE

Die Suche nach Präventionsbegriffen mit dem Kreuzworträtsel endete mit der Ausgabe 8/2011. Die Glücksfee hat aus den Einsendungen die Gewinner gezogen:
1. Preis (50 Euro): M. Lindner, Berlin
2. bis 5. Preis (je 25 Euro): U. Steffenhagen, Sassnitz; K. Brockhaus, Bawinkel; S. Gehm, Bonn; E. Gräß, Ottweiler
Herzlichen Glückwunsch!

BALLONMUSEUM



Einzigartig in Europa

Das große Ballonmuseum bei Augsburg zeigt die Geschichte der Ballonfahrt, Technik, Herstellung, wissenschaftliche und militärische Nutzung sowie Rekorde und Katastrophen.

www.ballonmuseum-gersthofen.de
86368 Gersthofen, Tel. 0821 2491-505

Ihr nächster SicherheitsProfi: 20.4.2012

IFAT 2012
Messeschwerpunkte der BG Verkehr

SEMINARE
Das neue Programm ist fertig

© Inge Bresser / Fotolia

Faxbestellung 040 3980-1040

Mit diesem Fax bestellen wir

☐ **kostenlose Sonderdrucke des SicherheitsProfi 2/2012**

☐ **Praxishandbuch See**
Mitgliedsunternehmen (See) erhalten ein Exemplar kostenlos,
für Nicht-Mitglieder 35 Euro, plus Mwst. und Versandkosten.

☐ **Flyer Pannen- und Unfallhilfe an Fahrzeugen mit Hochvoltsystemen**
Für Mitgliedsunternehmen max. drei Exemplare kostenlos,
für Nicht-Mitglieder 1 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.

Bewegung verbindet. Das Leben vor und nach dem Unfall.

Ein Unfall kann alles verändern. Bewegung hilft, den Weg zurück ins Leben zu finden. Denn Sport motiviert, fördert das Körpergefühl und schafft Selbstvertrauen. Bei der BG Kliniktour 2012 zeigen wir Ihnen vor Ort, wie Spitzenmedizin und Rehasport nach einem Arbeits-, Schul- oder Wegeunfall neuen Lebensmut schaffen können. **Wir machen das. Ihre Berufsgenossenschaften und Unfallkassen.**

www.dguv.de/kliniktour

UK|BG
Unfallkassen und
Berufsgenossenschaften