

Sicherheits Partner



Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen

IAA In die Zukunft investieren

Seite 14

Transporter Qualifizierungs- programm für Fahrer

Seite 6

Erste Hilfe Lebenswichtig

Seite 8

BITTE WEITERGEBEN AN

- Führungskräfte
- Betriebsrat
- Sicherheitsbeauftragte
- Sicherheitsfachkraft
- Beschäftigte



SICHERHEITSPARTNER

Informationen

Nachrichten	2 - 4
Gripeschutz	
Viren unterwegs	5
BG/DVR-Preiswettbewerb	
Toter Punkt	22

Gesund und sicher

Transporter	
Qualifizierungsprogramm	6
Erste Hilfe	
Lebenswichtig	8
Taximesse Köln	
Blickpunkt Taxi	10
Fahrerarbeitsplatz	
Flatman on tour	13
IAA-Nachlese	
In die Zukunft investieren	14
FI-Schalter	
Keine Garantie	20
Flugbegleiter	
Schieben und ziehen	21

Aktion: Sicherer Auftritt

Checken Sie Ihren Betrieb	18
---------------------------	----



Rubriken

Impressum	2
Faxabruf-Formular	24

IMPRESSUM

Herausgeber:
Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen,
22757 Hamburg; Tel.: 040/39 80 - 0

Gesamtverantwortung:
Heino W. Saier, Hauptgeschäftsführer

Verantwortlich für den Bereich Technik:
Lothar Zademack, Leitender Technischer
Aufsichtsbeamter

Redaktion: Ute Krohne

Gestaltung: Ute Krohne, Design Concept Paquin

Herstellung: Lena Amberger

Druck: L.N. Schaffrath, Geldern

Der SicherheitsPartner erscheint 8 x jährlich in der VerkehrsRundschau, Verlag Heinrich Vogel GmbH, Neumarkter Str. 18, 81664 München.

Machen Sie mit bei der Jahresaktion „Toter Punkt“

Nach Expertenschätzungen spielt bei bis zu 30 Prozent der Straßenverkehrsunfälle Müdigkeit eine Rolle. Vor allem für Berufskraftfahrer, die lange Strecken fahren und sich zu vorgegebenen Zeiten ans Steuer setzen müssen, ist Müdigkeit ein Problem. Nach einer Befragung der Universität Tübingen im Jahr 2003 sind 43 Prozent der interviewten Lkw-Fahrer im vergangenen Jahr einmal am Steuer eingeschlafen.

Auch Pendler und Schichtarbeiter gehören zu den Risikogruppen. Sie können sich ebenfalls nicht aussuchen, wann sie Auto fahren. Bei Menschen, deren Schlaf durch Allergien oder Krankheiten wie die Schlaf-Apnoe beeinträchtigt wird, ist das Risiko von Müdigkeitsattacken am Steuer gleichfalls erhöht. Die Berufsgenossenschaften haben deshalb gemeinsam mit dem Deutschen Ver-



kehrssicherheitsrat mehrere Projekte zur Prävention von Müdigkeitsunfällen gestartet. Dazu gehört auch die Jahresaktion 2004 „Toter Punkt? Pausen kommen an“. Das mit der Aktion verbunde-

ne Preiswettbewerb finden Sie in dieser Ausgabe des SicherheitsPartners. Einsendeschluss ist der 31. Dezember 2004. Machen Sie mit - wir wünschen Ihnen Glück! (BGF)

Konferenz in Slowenien

Ein Aktionsprogramm zur Straßenverkehrssicherheit der EU sieht vor, die Zahl der Toten durch Verkehrsunfälle bis 2010 um 50 Prozent zu reduzieren. Als weiteres Ziel soll die Sicherheit in Beruf und Freizeit erhöht werden. Die Aufnahme der neuen EU-Mitgliedsstaaten wird als große Herausforderung für die Realisierung dieser Ziele gesehen. Vom 20. bis 22. September 2004 trafen sich Experten aus Forschung, Politik und Verwaltung zur VI. Internationalen Konferenz „Globale Sicherheit in der Europäischen Union“ (Conference „Global Safety 2004“).

Die Konferenz führte Experten verschiedener Sachbereiche und Länder zusammen und will dazu beitragen, die gesteckten Ziele in den bisherigen und neuen EU-Mitgliedsstaaten zu realisieren. In diesen Rahmen integriert fand die XIX. Internationale Konferenz über „Sicherheit von Nutzfahrzeugen“ statt. Zu den Themen der Konferenz zählten: Sicherheitsprobleme und deren Bewältigung im europäischen Transitverkehr, Kontrolle des internationalen Güterverkehrs und das Mautsystem in Deutschland, Entwicklungen auf dem Gebiet der passiven Sicherheit, Über-

müdung und Einschlafunfälle bei Fahrern von Nutzfahrzeugen, Telematiksysteme und Konsequenzen aus der Unfallsituation von Kleintransportern. Die BGF berichtete im Rahmen der Konferenz über das Thema „Mehr Sicherheit im Omnibusverkehr anhand von Praxisprogrammen“. Auf dem Programm stand auch die Verleihung des Europäischen Verkehrssicherheitspreises für Nutzfahrzeuge. In diesem Jahr wurde Prof. Dr. Sigmar Micke von der Firma Bosch (USA) für sein Engagement im Nutzfahrzeugbereich ausgezeichnet. (Drückler)



Gesund und sicher – Arbeitsplatz Lkw

Seminar Ein praxisgerechtes Angebot für Güterkraftverkehrsbetriebe

Die BGF hat für ihre Mitgliedsbetriebe ein Seminarprogramm entwickelt, das seit Anfang des Jahres mit wachsendem Erfolg in Güterverkehrsbetrieben eingesetzt wird. Das Programm „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Lkw“ unterstützt Güterkraftverkehrsbetriebe mit praxisgerechten Angeboten bei der Erfüllung ihrer umfassenden Pflichten im Rahmen des Arbeitsschutzgesetzes.

Das Programm richtet sich in erster Linie an die Fahrerinnen und Fahrer von Lkw. Einige der Seminarbausteine sind jedoch auch für andere Zielgruppen wie zum Beispiel Werkstattpersonal, Disponenten oder Vorgesetzte interessant.

Als Begleitbuch zu den Seminaren wurde ein Bordbuch für Fahrer entwickelt, das die Themen des Semi-

nars in kurzer und gut lesbarer Form aufgreift. Es enthält Anregungen und Übungen für die Gesundheit und Sicherheit, die auch unterwegs durchgeführt werden können. Deshalb liegt das Bordbuch auch im handlichen „Handschuhfach-Format“ vor: Die Fahrer schlagen bei Bedarf einfach die Tipps für Brillenträger nach, oder welche Übungen gut sind für den Rücken und wie die Lippenbremse funktioniert.

Aber auch andere nützliche Tipps sind im Bordbuch zu finden: Die ergonomisch günstigen Winkel beim Sitzen und welche Gesundheitsuntersuchungen für Lkw-Fahrer notwendig sind. Aufgenommen wurde auch eine Checkliste für die Abfahrtskontrolle beim Lkw – sie führt von der Beleuchtung über das Führerhaus bis hin zum Zubehör.

Kosten und Bestelladresse:

Mitgliedsbetriebe der BGF erhalten bis zu drei Exemplare des Bordbuches kostenlos. Für alle weiteren Bestellungen wird ein Selbstkostenpreis von 5 Euro plus MwSt. und Versandkosten berechnet. Die Bestelladresse: GSV GmbH, Postfach 50 02 29, 22702 Hamburg, Fax-Nr.: 040/39 80 - 10 40.

Haben wir Ihr Interesse zu den Seminaren geweckt? Jeder Betrieb kann je nach Bedarf maßgeschneiderte Seminar-Reihen mit unterschiedlichem Umfang und selbst festgelegten Schwerpunkten zusammenstellen. Die Bandbreite reicht vom vierstündigen Blockseminar bis zur 26-stündigen Seminarreihe.

Die Seminare führen speziell ausgebildete und von der BGF lizenzierte Moderatoren durch. Wir vermitteln Ihnen auf Anfrage gern einen Moderator in der Nähe Ihres Betriebes, der Sie auch bei der Planung einer Seminarreihe unterstützen kann. Ein entsprechendes Angebot wird für den Betrieb kostenlos und unverbindlich erstellt. Informationen zu den Seminaren „Gesund und sicher - Arbeitsplatz Lkw“ und eine Liste der Moderatoren finden Sie unter www.bgf.de in der Rubrik „Seminare und Lehrgänge“. Auskunft gibt Ihnen gern auch der Technische Aufsichtsdienst der BGF. (Hoormann)

Auch für den Arbeitsplatz Bus gibt es als Begleitbuch zum Seminarprogramm ein Bordbuch.

Kurz-Infos

Sitzung der Vertreterversammlung

Die Herbstsitzung der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen findet statt am **Mittwoch, den 17. November 2004** um 9.00 Uhr im Großen Sitzungssaal der Hauptverwaltung der BGF, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg. Die Sitzung ist öffentlich.

Mit Sicherheit mehr Gewinn

Eine Broschüre der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin erläutert am Beispiel einer fiktiven Firma einfache Verfahren zur Wirtschaftlichkeitsberechnung, die auch kleine und mittlere Unternehmen anwenden können. Beispiele aus kleineren Unternehmen zeigen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgreich auf die wirtschaftliche Situation der Betriebe einwirken können. Die Broschüre „Mit Sicherheit mehr Gewinn“ ist kostenlos zu beziehen über die Bundesanstalt, Informationszentrum, Friedrich-Henkel-Weg 1-25, 44149 Dortmund, E-Mail: kaufmann.gisela@baua.bund.de

Neue Arbeitswelten

Die Deutsche Arbeitsschutzausstellung der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin hat eine neue Ausstellungseinheit „Der Mensch im Arbeitssystem“ eröffnet. Sie zeigt den Wandel der Arbeit, der den Abschied von der Industriearbeit und den Beginn einer neuen Arbeitswelt einleitet. Wie diese Arbeit aussehen kann, welche Voraussetzungen sie erfüllen muss – das versuchen Ausstellung und ein neu herausgegebener Katalog unter dem Titel „Neue Arbeitswelten - Der Mensch im Arbeitssystem“ zu vermitteln. Der Katalog kann über die DASA, Friedrich-Henkel-Weg 1-25, 44149 Dortmund für 5,50 Euro zuzügl. Nachnahmegebühr bestellt werden.



Handlich und informativ: Das Bordbuch zum Seminarprogramm „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Lkw“.



Aktualisiert: Kompendium Arbeitsschutz

Das Kompendium „Arbeitsschutz“ in der Version mit den Vorschriften und Regelwerken der BGF und der Symbolbibliothek wurde aktualisiert. Die CD enthält alle Schriften und Vorschriften, die für Mitgliedsunternehmen der BGF von Bedeutung sein können. Aber auch für Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Sicherheitsingenieure, Betriebsärzte und die Versicherten ist das Kompendium interessant.

Wie auf der vorangegangenen CD ist eine Symbolbibliothek „Professional“ enthalten, die erneut erweitert wurde. Diese Datenbank enthält alle zur Zeit gültigen Zeichen, die im Arbeitsschutz, in der Straßenverkehrsordnung oder im Gefahrstoffrecht verwendet werden. Die Zeichen sind so abgelegt, dass sie auf einfache Weise in jedes selbst erstellte Schriftstück, wie zum Beispiel eine Betriebsanweisung, eingefügt werden können. Selbstverständlich sind auch alle von der BGF herausgegebenen Sicherheits-Checks bzw.



Handlungshilfen zur Ermittlung der Belastungen oder Gefährdungen nach § 5 Arbeitsschutzgesetz in der neuesten Version als PDF-Dateien auf der CD zu finden. Damit besteht die Möglichkeit, diese Handlungshilfen unmittelbar von der CD herunterzuladen oder auszudrucken. Die Anwender der „Interaktiven Arbeitshilfen“ zur Erstellung der

Gefährdungsermittlung und -beurteilung können diese CD-ROM so verwenden, wie die Vorgängerversion.

Die auf der CD-ROM abgelegten Daten sind auch im Internet unter www.bgf.de in der Rubrik „Regelwerke“ abrufbar. Die CD-ROM kann ab sofort zum Preis von 10,- Euro zuzüglich MwSt. und Versandkosten bestellt werden. (Franz)

Überarbeitet: Sicherheits-Checks

Ab sofort liegen die Handlungshilfen zur Durchführung der Gefährdungsermittlung als „Allgemeiner Sicherheits-Check“ und „Sicherheits-Check für Unternehmen des Güterkraftverkehrs“ in überarbeiteter Fassung vor. Dies wurde mit dem Inkrafttreten der Betriebssicherheitsverordnung, dem Außerkrafttreten verschiedener Verordnungen und Unfallverhütungsvorschriften und der Umbenennung des berufsgenossenschaftlichen Vorschriften- und Regelwerkes erforderlich.

Mit dem Herausgabedatum 2004 stehen die Handlungshilfen den Mitgliedsunternehmen der BGF ab sofort wieder zur Verfügung – zum Herunterladen aus der Rechtsgrundlagendatenbank oder über den Medienversand der BGF.

In der gedruckten Ausgabe sind drei Exemplare für Mitgliedsunternehmen kostenlos und ab dem vierten Exemplar zum Preis von 5,- Euro zuzüglich MwSt. und Versandkosten erhältlich. (Franz)

Zusammenschluss

Nach einer 5-jährigen Verwaltungsgemeinschaft werden die BGF und die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft sich zum 1. Januar 2005 zu einer Berufsgenossenschaft zusammenschließen. Das bedarf nicht nur vieler Vorbereitungen, es werden sich vor allem für die neuen Mitgliedsunternehmen auch einige Dinge ändern. In der nächsten Ausgabe des SicherheitsPartners stellen wir Ihnen die neuen Partner aus der Binnenschiffahrt vor und informieren über den Stand der Vorbereitungen. (BGF)

Neue Version: Lastverteilungsplan

Die CD-ROM „Lastverteilungsplan“ ist ab sofort in einer überarbeiteten Version verfügbar. Die bisherige Version LVP v2.0 wird ersetzt durch die Version v2.1. Neben vielen Verbesserungen im Detail ermöglicht die neue Programmversion neben den Darstellungen von einzelnen Zugfahrzeugen und Anhängern auch die Darstellung der Fahrzeugkombination Sattelzug. Werden in der Version v2.1 Daten des Zugfahrzeugs oder des Anhängers im Einzelnen verändert, so wirken sich diese Veränderungen

direkt auf die Lastverteilungskurven der Fahrzeugkombination aus. Die Übernahme von Fahrzeugdaten aus der Version v2.0 in v 2.1 ist über eine Importfunktion problemlos möglich.

Die CD-ROM „Lastverteilungsplan v2.1“ erhalten Mitgliedsunternehmen zum Preis von 5,00 Euro und Nichtmitglieder für 10,00 Euro, jeweils zuzüglich MwSt. und Versandkosten.

Alle in dieser Ausgabe vorgestellten Medien erhalten Sie über den Medienversand der BGF. Die Adresse: GSV GmbH, Postfach 50 02 29, 22702 Hamburg, Fax: 0 40/39 80 10 40. Für den Abruf per Fax finden Sie auf Seite 24 ein vorbereitetes Abruf-Formular.



Viren unterwegs

Grippeschutz Der Winter naht und damit auch die Frage „Schutzimpfung – ja oder nein?“

„Gesundheit!“ – ein freundlicher Wunsch unserer Mitmenschen, den wir im Herbst und Winter erfahrungsgemäß wieder häufiger zu hören bekommen. Es ist immer noch die höflichste Antwort darauf, dass gerade jemand explosionsartig eine Unmenge frisch produzierter Erkältungsviren freigesetzt hat. Man mag daraus schließen, dass der Gesundheitswunsch wohl eher dem Wünschenden selbst gilt.

Erkältungskrankheiten, im Volksmund Grippe genannt, bezeichnet der Arzt lieber als „grippalen Infekt“, denn eine echte Grippe ist ein weitaus ernster zu nehmendes Krankheitsbild, bei dem die Erkältungssymptome eigentlich nur Begleiterscheinungen einer schweren Allgemeinerkrankung sind. Im Gegensatz zum Feld-, Wald- und Wiesenschnupfen stehen bei der Grippe das hohe Fieber, Gelenk- und Knochenschmerzen und Kreislaufschwäche im Vordergrund.

Jedes Jahr im Herbst lesen wir wieder mit leichtem Schauern vom Nahen der Grippewelle und erneut rechnet uns ein Statistiker vor, dass eine verheerende Grippeepidemie mit Millionen von Toten drohe. Und wie im letzten Jahr denken wir darüber nach, dass es vielleicht doch sinnvoll gewesen wäre, zur Impfung zu gehen.

Für alle über 60-Jährigen wird die Impfung von der Ständigen Impfkommission (STIKO) beim Robert-Koch-Institut generell empfohlen.



Ebenso allen, bei denen ein Grundleiden (nicht nur Atemwegserkrankungen) ein höheres gesundheitliches Risiko im Falle einer Infektion annehmen lässt. Wer also unter einer chronischen Erkrankung leidet, sollte sich unbedingt von seinem Arzt beraten lassen.

Aber auch medizinisches Personal und Personen in Einrichtungen mit umfangreichem Publikumsverkehr werden von den STIKO-Empfehlungen erfasst. Man denke dabei vielleicht an den Busfahrer, dem jeder zweite Fahrgast beim Fahrkartenauftrag entgegennimmt. Hier dient die Impfung nicht nur dem Schutz des Fahrers, sondern auch dem seiner Fahrgäste, denn wer von vielen angesteckt werden kann, kann selbst auch viele andere infizieren.

Ja, und wenn dann doch die lange erwartete, intensive

Epidemie droht, dann gilt die Impfempfehlung für alle. Es ist aber durchaus zu empfehlen, sich vom Haus- oder Betriebsarzt beraten zu lassen, ob im individuellen Fall auch schon vorher eine Impfung sinnvoll ist.

Wohlgedacht, die Grippeimpfung schützt nicht vor Erkältungskrankheiten! Sie schützt einzig und allein vor der echten Grippe - und das auch nur dann, wenn der Impfstoff die aktuelle Virusvariante enthält. Die Impfung muss also – leider – jährlich wiederholt werden. Und natürlich gilt für die Grippe wie für die Erkältung: Halten Sie Ihr Immunsystem auf Trab. Ernähren Sie sich gesund und treiben Sie regelmäßig Sport. Viele wissenschaftliche Untersuchungen bestätigen, dass es nichts Besseres für eine effektive Vorbeugung gibt. (Hedtmann).

■ Bei Nebel

Tempo drosseln, Abstand vergrößern

Herbstzeit ist Nebelzeit. Vor allem morgens und abends legt sich der weiße Dunst über Flusstäler, Wälder und Wiesen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden 2003 bei Nebelunfällen 711 Menschen verletzt und 25 getötet. Ein Drittel der beteiligten Fahrer war zu schnell unterwegs: Bei 32,13 Prozent stellte die Polizei als Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ fest. Bei Nebel heißt es, das Tempo sofort zu drosseln und den Sicherheitsabstand zu vergrößern. Nur so kann man sein Auto noch rechtzeitig zum Stehen bringen, wenn der Vordermann plötzlich bremst.

Bei einer Sichtweite von weniger als 50 Metern schreibt die Straßenverkehrsordnung eine Geschwindigkeit von höchstens 50 km/h vor. Zur Orientierung dienen die Leitpfosten am Straßenrand. Ist gerade noch der nächste Pfosten zu erkennen, beträgt die Sichtweite 50 Meter. Als Faustregel im dichten Nebel gilt: Sicht in Metern = Geschwindigkeit in km/h = Abstand in Metern.

Keinesfalls sollte man sich bei der Fahrt durch die weiße Suppe an vorausfahrenden Fahrzeugen orientieren. Wer versucht, am Vordermann „dranzubleiben“, wird unbewusst schneller und verringert den Abstand. Auch bei längeren Nebelstrecken neigt man leicht wieder zu höheren Geschwindigkeiten. Bewusstes Fahren in einem niedrigen Gang kann hiervoor schützen. Völlig tabu sollten im Nebel Überholmanöver sein.

Es empfiehlt sich, schon bei den ersten Nebelschwaden das Fahrlicht einzuschalten. So verbessert man seine Sicht und wird vor allem selbst besser gesehen. Die Nebelschlussleuchte darf jedoch erst ab einer Sichtweite von weniger als 50 Metern benutzt werden. (DVR)



Ladungssicherung spielt bei der Qualifizierung von Transporterfahrern eine wichtige Rolle.

Qualifizierungsprogramm

Transporter Die Zahl der Transporter auf deutschen Straßen nimmt zu und sie werden immer leistungsfähiger, immer schneller. Um mit dieser Entwicklung Schritt zu halten, sind qualifizierte und verantwortungsbewusste Fahrer notwendig. Die BGF hat deshalb mit Branchenpartnern ein Qualifizierungsprogramm erarbeitet.

VON EBERHARD BRUNCK

Stetig steigende Anforderungen an Transporterfahrer im wachstumsorientierten KEP-Markt erfordern neue ganzheitliche Ansätze auf dem Gebiet Transportersicherheit. Notwendig ist neben einer besseren Ausstattung der Fahrzeuge auch eine Verbesserung der Qualifikation der Fahrer. Vor diesem Hintergrund hat die BGF mit Branchenpartnern

ein zweitägiges Seminarprogramm für Transporterfahrer erarbeitet, das von speziell dafür ausgebildeten Moderatoren durchgeführt wird.

Das kurz FQT genannte „Fahrer-Qualifizierungsprogramm Transporter“ entwickelten die BGF und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) gemeinsam mit den Verbänden der KEP-Branche und der Straßenver-

kehrs-Genossenschaften Westfalen-Lippe e.G. und Südbaden. Es verbindet theoretische Grundlagen mit fahrpraktischen Elementen aus dem „Sicherheitsprogramm Transporter“ des DVR.

Die Inhalte des Programms

Das Qualifizierungsprogramm umfasst die Themenbereiche Belastung und Beanspruchung, Ladungssicherung in Kastenwagen, Stress, Ermüdung und Sozialvorschriften.

Im Themenblock „Belastung und Beanspruchung“ erfahren die Teilnehmer Hintergründe, um ihre persönlichen Belastungen und Beanspruchungen im Arbeitsalltag bewusst wahrnehmen und einschätzen zu können. Weiterhin wird vermittelt, dass persönliche Beanspruchung durch aktives Handeln beeinflusst werden kann. Die Fahrer werden motiviert, sich mit entsprechenden gesundheitsfördernden Verhaltensweisen auseinander zu setzen.

Beim Thema „Ladungssicherung“ wird vermittelt, wie Ladungen unterschiedlicher Art mit verschiedenen Hilfsmitteln wirksam gesichert werden können. Der Fahrer soll erkennen, welche Auswirkungen nicht ausreichend gesicherte Ladung haben kann und die Befähigung erlangen, unter verschiedenen Ladegütern vorhandenes Gefahrgut zu erkennen und zu wissen, wann besonderer Handlungsbedarf besteht. Fahrer, Halter und/oder Transportunternehmer sollen das nötige Hintergrundwissen erwerben, um ihrer Verantwortung im Alltag durch geeignete Maßnahmen gerecht zu werden.

Der Baustein „Stress, Ermüdung und Sozialvorschriften“ hilft den Teilnehmern, sich ihrer eigenen Stressbe-

Das Angebot steht: Qualifizieren Sie sich in Theorie und Praxis

lastung im Berufsalltag bewusst zu werden. Sie lernen, was Stress ist und wie er entsteht, lernen Ansätze zur Stressvermeidung, Reduzierung und



Bewältigung kennen und werden motiviert, das Gelernte in der täglichen Arbeit umzusetzen. Den Fahrern sollen die Gefahren durch Ermüdung im Straßenverkehr bewusst werden und ihnen wird gezeigt, wie durch Pausengestaltung und Essgewohnheiten die Ermüdung verringert und die Leistungsfähigkeit optimiert werden kann.

Im fahrpraktischen Teil werden Sitz- und Spiegeleinstellungen am Transporter überprüft und – falls notwendig – auch gleich geändert. Zum Programm gehören außerdem Rangier-, Brems- und Ausweichübungen sowie Kurvenfahrten mit zum Teil wechselnder Fahrbahngriffigkeit.

Durch das Fahrer-Qualifizierungsprogramm Transporter werden Fahrer, Halter und/oder Transportunternehmer in die Lage versetzt, den komplexen Anforderungen im Transportgewerbe gerecht zu werden. Das Programm vereint Themen wie Ladungssicherung, physiologische Vorgänge und Fahrsicherheitstraining. Dadurch können wesentliche Zusammenhänge in qualifizierter kompakter Form veranschaulicht und vermittelt und mehr Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz Transporter erreicht werden.

Durchführung und Kosten

Das Programm „Fahrerqualifizierung Transporter“ wird durchgeführt von bei der BGF lizenzierten Moderatoren und von entsprechend dem „Sicherheitsprogramm Transporter“ ausgebildeten Sicherheitstrainern. Die zweitägigen Seminare können zeitlich flexibel gestaltet werden. Zum Abschluss erhält jeder Teilnehmer eine Teilnahmebestätigung der BGF und des DVR.

Unter bestimmten Voraussetzungen gewährt die BGF für Unternehmer bzw. teilnehmende Fahrer aus Mitgliedsbetrieben im Rahmen eines Pilotprojektes einen Zuschuss von 100 Euro zu den Seminarkosten. Die Einzelheiten erfahren Sie bei den jeweiligen Anbietern. Sollten Sie Kunde beim ASD sein – dem Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienst

Transportersicherheit

Die „rasenden Transporter“ – so die Medien – sind in den letzten Jahren als besondere Risikogruppe heftig in die Kritik geraten. Nicht immer zu Unrecht, denn das Verhalten mancher Fahrer lässt sich nur mit aggressiv und rücksichtslos bezeichnen. Viel schlimmer aber: Das Unfallgeschehen ist gravierender gestiegen, stärker als die Zulassungszahlen.

In sieben von zehn Fällen sind Transporterfahrer die Unfallverursacher gewesen. Bei Unfällen, die sich im oberen Geschwindigkeitsbereich von über 120 km/h ereignet haben, war in neun von zehn Fällen der Transporterfahrer der Verursacher (Quelle: GDV).

Alle mit der Verkehrssicherheit maßgeblich befassten Beteiligten sind sich einig, dass etwas getan werden muss. Anlässlich des Deutschen Verkehrsgerichtstages 2004 wurde eine Resolution gefasst, die vorrangig auf Sensibilisierung und Qualifizierung der Kleintransporterfahrer abzielt. Das ist völlig unbestritten notwendig und die BGF griff den Ball unverzüglich auf: Das Fahrer-Qualifizierungsprogramm, das wir Ihnen hier vorstellen, wird seit kurzem angeboten.

Aber reicht das aus? Natürlich nicht! Auch

heute noch sind Transporter in der serienmäßigen Grundausstattung nicht immer dem Stand der Technik gemäß ausgerüstet. Oft zitiert: „Beim Unfall kommt von vorn der Airbag, von hinten die Ladung.“ Was nützt der Schutz von vorn, wenn der Fahrer von hinten erschlagen wird?

Der wenig sicherheitsbewussteste, vom Verkäufer nicht aufgeklärte Unternehmer kauft sich auch aus finanziellen Erwägungen den nackten Kastenwagen, der in der Grundausstattung je nach Fahrzeugtyp nicht immer die notwendigen Zurrpunkte bzw. die stabile Trennwand serienmäßig an Bord hat. Der Fahrer hat dann gar keine Chance, die Ladung korrekt zu sichern und damit sich selbst zu schützen.

Darüber hinaus gibt es viele weitere aktive und passive Sicherheitseinrichtungen. Das gesamte Sicherheitsspektrum dieser Klasse stellte die BGF auf der IAA in Hannover vor.

Eine Aufgabe der BGF ist es, für sichere und gesunde Arbeitsplätze zu sorgen. Unser Angebot steht. Vielleicht heißt es ja schon im nächsten Jahr bei Ihnen: Fahrer – qualifiziert, Fahrzeug – sicherheitsoptimiert. (Börner)



Stress - ein Thema für Transporterfahrer und Baustein des Qualifizierungsprogramms.

der BGF, können Sie an diesen zweitägigen Seminaren ggf. im Rahmen Ihrer ASD-Betreuung kostenlos teilnehmen. Bitte halten Sie dazu Rücksprache mit Ihrer Fachkraft für Arbeitssicherheit beim ASD oder wenden Sie sich direkt an die Kundenbetreuung des ASD unter der Tel.-Nr.: 0 40/ 39 80 - 22 50.

Das Qualifizierungsprogramm wird derzeit im Rahmen eines Pilotprojektes von den Straßenverkehrsgenossenschaften (SVGen) und der Verkehrsakademie Nord angeboten. Auskünfte zu aktuellen Terminen erhalten Sie bei den Ansprechpartnern der SVGen und bei der Verkehrsakademie Nord (Hamburg) unter der Tel.-Nr.: 0 40/ 88 88 85 85, ihr Ansprechpartner ist Horst Doering. Weitere Standorte der Verkehrsakademie erfahren Sie über die Infoline der Verkehrsakademie: 08 00 - 63 46 382. ■

Lebenswichtig

Erste Hilfe Bei Unglücksfällen sind Sie in Deutschland verpflichtet, nach Ihren Kräften und Fertigkeiten zu helfen. Für den Bereich des Erwerbslebens sind die Grundsätze der ersten Hilfe in der Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (BGV A1) niedergelegt.



Kenntnisse in erster Hilfe sollten regelmäßig aufgefrischt werden.

VON DR. JÖRG HEDTMANN

Wirkungsvolle Hilfe kann nur leisten, wer gelernt hat, im Unglücksfall zielgerichtet zu handeln. Erste Hilfe kann sich also nicht darauf beschränken, laut „Hilfe, Hilfe“ oder „Schnell, ein Arzt“ zu rufen. Auch ist einem Schwerverletzten nicht damit geholfen, ihn auf die Rückbank eines Pkw zu werfen und mit ihm unter Missachtung aller Straßenverkehrsvorschriften ins nächste Krankenhaus zu rasen. Unabhängig von der Verpflichtung zur Hilfeleis-

tung ist die Ausbildung in erster Hilfe jedoch weitgehend freiwillig. Und wer seine Kenntnisse nicht regelmäßig auffrischt, bei dem dürfte das in der Ausbildung erworbene Wissen bald dem Zahn der Zeit zum Opfer fallen.

Die Vorschriften der Berufsgenossenschaften legen daher detailliert fest, wie die erste Hilfe im Betrieb aussehen muss. Verantwortlich für die Umsetzung dieser Vorschriften ist der Unternehmer. Er hat dafür zu sorgen, dass qualifiziertes Personal und ge-

eignetes Material zur Verfügung stehen und dass

- nach einem Unfall unverzüglich erste Hilfe geleistet und eine erforderliche ärztliche Versorgung veranlasst wird,
- Verletzte sachkundig transportiert werden,
- den Versicherten aktuelle Hinweise zur ersten Hilfe, zu Einrichtungen, Personal, Ärzten und Krankenhäusern zur Verfügung stehen
- und jede Erste-Hilfe-Leistung dokumentiert wird.

Damit noch nicht genug. Der Unternehmer hat auch darauf hinzuwirken, dass Versicherte dem Durchgangsarzt vorgestellt werden, dass sie bei schweren Verletzungen einem der von den Berufsgenossenschaften bezeichneten Krankenhäuser zugeführt und bei Vorliegen einer Augen- oder Hals-Nasen-Ohren-Verletzung dem nächst erreichbaren Facharzt vorgestellt werden.

Das sind viele Aufgaben für den Unternehmer, die er eigentlich nur durch die fachkundige Beratung und tatkräftige Unterstützung seines Betriebsarztes verantwortlich wahrnehmen kann.

Notfallmaßnahmen und Material

Der Organisationsrahmen der ersten Hilfe ist abhängig von Betriebsgröße und -struktur. Die erforderlichen Maßnahmen beginnen mit der Sicherstellung geeigneter Notrufmöglichkeiten. Eine öffentliche Notrufzentrale muss auch außerhalb der üblichen Betriebs- und Arbeitszeit immer erreichbar sein. Auch muss gewährleistet sein, dass der Rettungsdienst unverzüglich die Unfallstelle erreichen kann. Je nach Betriebsgröße ist für diese Maßnahmen ein Alarmplan unerlässlich. Die Notwendigkeit und Anzahl



von Sanitätsräumen, Erste-Hilfe-Material, Ersthelfern und Betriebsanitätern ist in der neuen BGV A1 genau definiert (§§ 25 bis 27).

Ersthelfer und Betriebsanitäter

Auch Kleinbetriebe mit weniger als 20 „anwesenden Versicherten“ müssen in erster Hilfe ausgebildeten Mitarbeiter nachweisen können. Im Unterschied zur alten Fassung der Unfallverhütungsvorschrift beginnt die Verpflichtung

■ Ersthelfer-Ausbildung

Die Berufsgenossenschaften tragen die Lehrgangsgebühren für die Ausbildung der Ersthelfer. Dabei begrenzt sich die Zahl der Ersthelfer auf die Beschäftigten, die mit der ersten Hilfe im Sinne der Unfallverhütungsvorschrift betraut sind. Die Ausbildung dauert acht Doppelstunden, die Fortbildung nach jeweils zwei Jahren vier Doppelstunden. Die Erste-Hilfe-Ausbildung, die zum Beispiel auf Grund verkehrsrechtlicher Vorschriften erforderlich ist, wird nicht von den Berufsgenossenschaften bezahlt. Aus nahe liegenden Gründen können diese Kosten nicht der Solidargemeinschaft angelastet werden. In unklaren Fällen berät Sie gern der Technische Aufsichtsdienst.

zur Bestellung eines Ersthelfers aber erst bei zwei anwesenden Versicherten.

Der Begriff „anwesende Versicherte“ bezieht sich dabei auf einen Arbeitsplatz. Wenn also Versicherte in Kleingruppen auf mehrere Arbeitsstätten ohne räumlichen Zusammenhang aufgeteilt sind, muss der Vorschrift entsprechend jede dieser Kleingruppen über einen Ersthelfer verfügen, also zum Beispiel ein Abfallwerker pro Entsorgungsfahrzeug, ein Besatzungsmitglied pro Luftfahrzeug und so weiter. Die Aus- und Fortbildung von Ersthelfern muss durch eine von der Berufsgenossenschaft ermächtigte Stelle erfolgen.

Die Berücksichtigung von Kleingruppen und Schichtzeiten führt oft dazu, dass man mit der geforderten Mindestanzahl von Ersthelfern nicht auskommt. Ab einer bestimmten Betriebsgröße sind ne-

ben den Ersthelfern auch Betriebsanitäter erforderlich, an deren Aus- und Fortbildung erheblich höhere Anforderungen gestellt werden.

Notfallübungen

Das umfassende Vorschriftenwerk zur betrieblichen ersten Hilfe soll nun nicht dazu führen, dass bei einem Arbeitsunfall alle gespannt auf das Eintreffen des dafür vorgesehenen Ersthelfers warten. Der Unternehmer sollte alle Versicherten vor Aufnahme der Beschäftigung und danach mindestens einmal jährlich über das Verhalten bei Unfällen informieren. Den Versicherten müssen Hinweise über Erste-Hilfe-Maßnahmen, Rettungseinrichtungen, Notrufmöglichkeiten etc. zugänglich sein.

Vor allem in größeren Betrieben erscheint es nützlich, daran zu erinnern, wer denn nun der nächst erreichbare Ersthelfer oder Betriebsanitäter ist. Immer wieder kommt es zu Situationen, bei denen sich Mitarbeiter mehr oder weniger fachkundig um einen vom Schlag getroffen vom Stuhl gefallenen Kollegen bemühen, während im Nachbarflur der ahnungslose Ersthelfer am Scheibttisch sitzt.

Zu einem sinnvollen Arbeitsschutzkonzept gehören außerdem Übungen unter Einbeziehung von Fachkraft für Arbeitssicherheit, Betriebsarzt und Ersthelfern. Am grünen Tisch ermittelte Rettungswege können lebensbedrohliche Konsequenzen haben, wenn sich erst im

Ernstfall herausstellt, dass der Durchgang für die Krankentrage mit Patient und Rettungsgerät zu schmal, der Aufzug zu kurz oder der Aufgang zu steil ist. Fehler in der Informationsübermittlung, Schwächen in Alarmierungssystemen und Realitätsferne in Alarmplänen können nur durch regelmäßige – auch unangekündigte – Übungen aufgedeckt werden.

Das Verbandsbuch

Nach § 24, Abs. 6 der neuen BGV A1 hat der Unternehmer für eine Dokumentation aller Erste-Hilfe-Maßnahmen zu sorgen und diese Aufzeichnungen fünf Jahre lang aufzubewahren. Bewährt hat sich dafür das so genannte Verbandsbuch (BGI 511-1), möglich ist aber auch die Dokumentation mit Karteikarten oder EDV. Die Aufzeichnungen sind wie Personalunterlagen aufzubewahren und nicht – wie häufig festzustellen – sozusagen zur gefälligen Einsichtnahme für alle Interessierten im offen zugänglichen Verbandskasten zu lagern. Dennoch sollten alle Mitarbeiter ohne große Umstände Eintragungen veranlassen können.

Die Eintragungen sollen dem Unternehmer helfen, Verletzungsschwerpunkte festzustellen, um Präventionsmaßnahmen ergreifen zu können. Bei kleineren Verletzungen, die sich erst später zum Beispiel durch Infektionen komplizieren, kann das korrekt geführte Verbandsbuch zum Nachweis der beruflichen Verursachung dienen. ■

Die Zahl der Ersthelfer im Betrieb

anwesende Versicherte	Anzahl der Ersthelfer
2 - 20	1 Ersthelfer
mehr als 20 (Verwaltung und Handel)	5 Prozent
mehr als 20 (sonstige Betriebe)	10 Prozent

Sanitätsraum und Betriebsanitäter - ab welcher Betriebsgröße?

Sanitätsraum	Betriebsanitäter
bei mehr als 1.000 beschäftigten Versicherten	bei mehr als 1.500 anwesenden Versicherten
bei 100 bis 1.000 beschäftigten Versicherten, wenn nach Art, Schwere und Zahl der Unfälle erforderlich	bei 250 bis 1.500 anwesenden Versicherten, wenn nach Art, Schwere und Zahl der Unfälle erforderlich
bei mehr als 50 beschäftigten Versicherten auf Baustellen	bei mehr als 100 anwesenden Versicherten auf Baustellen



Blickpunkt Taxi

Taximesse Sie sind am 5. und 6. November auf der Taximesse in Köln? Dann besuchen Sie die BGF: Sie finden uns in Halle 6 Stand 6.55.

VON FRANK ZILLING UND THOMAS BIER

Alle zwei Jahre ist die Europäische Taximesse ein Termin, den sich das Gewerbe im Kalender vormerkt. Sie findet am 5. und 6. November in den Kölner Messehallen 6, 7 und 8 statt. Im Vordergrund steht bei den Besuchern das Interesse an Informationen – für Unternehmer des Taxi- und Mietwagengewerbes ebenso wie für alle anderen Interessierten aus dem In- und Ausland.

Die BGF ist bereits zum dritten Mal auf der Messe dabei, um ihren Versicherten Informationen zu bieten. Für Themen der Prävention werden Mitarbeiter des Technischen Aufsichtsdienstes vor Ort sein. Erstmals dabei sind in diesem Jahr auch Mitarbeiter des Beratungs- und Prüfdienstes, denn es hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass viele Taxi-

unternehmer Fragen zu Beiträgen und zur Beitragsberechnung stellen.

Schulungsangebot mit neuen Schwerpunkten

Unter dem Titel „Sicherheit im Taxigewerbe“ bietet die BGF ein bewährtes und neu überarbeitetes zweitägiges Seminar für Taxifahrerinnen und -fahrer an, das sie auf der Messe vorstellen wird. Die Themen des Seminars orientieren sich an den Gefährdungen, denen die Fahrer in ihrem beruflichen Alltag begegnen. Ihr Arbeitsplatz im Auto ist wegen der Gefahren im Straßenverkehr einer der gefährlichsten überhaupt. Jedes Jahr verunglücken im Straßenverkehr mehr Menschen tödlich als an anderen Arbeitsplätzen. Wer ein Taxi fährt, verfügt zwar meist über viel Fahr-

erfahrung. Das ist natürlich von Vorteil. Aber der Beruf bringt auch zusätzliche Risikofaktoren mit sich: Dazu gehören Stress und Zeitdruck, Fahren auch unter widrigsten Witterungsbedingungen und Nacharbeit. Und manchmal hat die Routine auch ihre Schattenseiten. Doch dazu mehr im Seminar.

Es wird nicht nur gefahren

Ein besonders aktuelles Thema wird derzeit auch im Taxi-Seminar aufgegriffen: die „Aktion: Sicherer Auftritt“. Ein Blick auf die Unfallstatistik zeigt warum: Unfälle durch Stolpern, Rutschen und Stürzen sind nach den Verkehrsunfällen die zweithäufigsten im Taxigewerbe. Das zeigt eine aktuelle Auswertung der BGF, die sie auf der Folgeseite sehen können. Eine weitere Auswertung zeigt übrigens auch, zu welcher Tages- und Nachtzeit am häufigsten Unfälle passieren. Lassen Sie sich bei einem Blick auf die Tabelle nicht täuschen: Viele Unfälle geschehen zwar gerade morgens zwischen 9 und 11 Uhr. Aber nachts sind viel weniger Fahrer unterwegs und auf den Straßen ist wenig los – unter diesen Bedingungen ist die



Anzahl der Unfälle in den Nachtzeiten sehr hoch.

Hat's geklickt

Nicht ganz neu ist das Thema Anschnallpflicht. Warum sollte ein Unfall mit einem Taxi ungefährlicher sein als mit einem privaten Pkw? Eine Frage, die bisher noch niemand zufrieden stellend beantworten konnte. Nach wie vor berufen sich aber viele Fahrer darauf, dass laut StVO keine Gurtpflicht besteht, wenn ein Fahrgast befördert wird. Wenn es im Straßenverkehr kracht, nutzt Ihnen das allerdings gar nichts. Und wer privat fährt, legt schließlich auch ohne Murren den schützenden Gurt an. Was spricht also dagegen, das im Regelfall auch im Taxi zu tun? Das Argument Überfallgefahr kann es nicht sein, denn Statistiken zeigen deutlich, dass es viel wahrscheinlicher ist, durch einen Verkehrsunfall schwer verletzt zu werden als durch einen Fahrgast.

Konflikt- und Gewaltsituationen

Eine Herausforderung für jeden Fahrer ist natürlich auch der tagtägliche Umgang mit den verschiedenen Fahrgästen. Was der Fahrer da alles erleben kann, erfordert schon viel zwischenmenschliches Gespür. Und nicht immer ist es leicht, angemessen zu reagieren. Bei Konflikten kommt es auf die richtige Strategie an, um einer Eskalation entgegenzuwirken. Und die kann man im Taxi-Seminar der BGF erlernen.

Neben Technischen Aufsichtsbeamten der BGF ist deshalb Heinrich Kuhlmann unter den Referenten. Er ist Ausbilder bei der Frankfurter Polizei und verfügt über einen großen Erfahrungsschatz im Umgang mit Konflikt- und Gewaltsituationen. Er greift auch auf, was viele Fahrer im Taxigewerbe am meisten fürchten: einen Überfall. Dabei schult er den Blick für die Anzeichen, die einer solchen Tat vorausgehen. Zum Teil Kleinigkeiten, bei denen beim Fahrer die Alarmglocken läuten sollten. Er gibt Verhaltensregeln für den Fall der Fälle und außerdem viele Tipps, wie ein potenzieller Täter von vornherein abgeschreckt werden kann.

Im Seminar geht es aber auch um den Umgang des Fahrers mit sich selbst. Über Themen wie Ernährung, Bewegung und richtiges Sitzen hat jeder schon etwas gehört. Aber wie lässt sich das als Taxifahrer konkret umsetzen? Warum kommt es zu bestimmten Tageszeiten zu einer Häufung von Unfällen? Und wie kann man in der Nachtschicht seine Müdigkeit in den Griff bekommen? Wichtige Fragen, die im Seminar diskutiert werden. Entscheidend ist für die Teilnehmer natürlich die Praxisnähe, deshalb werden sie auch aktiv

in das Seminar eingebunden. Sie leisten ebenso wie die Referenten ihren Beitrag, denn auf den Austausch von Erfahrungen kommt es genauso an wie auf die Tipps vom Experten.

Erstes Seminar mit überarbeitetem Konzept in Berlin

„Nun fragt man sich als langgedienter Kutscher: ‚Was kann der mir denn noch beibringen und noch dazu an zwei Tagen?‘ Ich machte die Erfahrung, dass der Experte einiges auf Lager hatte und mir oftmals die Augen



Gute Kritiken für den Taxifilm der BGF

Vor zwei Jahren wurde der Film „Reportage 24“ auf der Taximesse in Köln erstmals dem Publikum vorgestellt. Die Resonanz war damals positiv. Inzwischen hat der Film einen viel härteren Test bestanden: Er lief bereits mehrfach vor den kritischen Augen der Taxifahrer, die bei der BGF an Schulungsseminaren teilnehmen – und dort wird kein Blatt vor den Mund genommen. Einzelne Szenen und Situationen in dem Film wurden heftig diskutiert, aber sehenswert finden ihn alle.

Wenn Sie Interesse an einem Lehrfilm haben, der nicht nur die Verhinderung eines möglichen Überfalls zeigt, sondern „die Vermeidung des Alltagsmülls mit allen seinen negativen Überraschungen“: Der Film ist nicht nur als Video, sondern auch als DVD bei der BGF abrufbar. Und natürlich erhalten Sie ihn auch am Messestand in Köln.

Gute Werbung

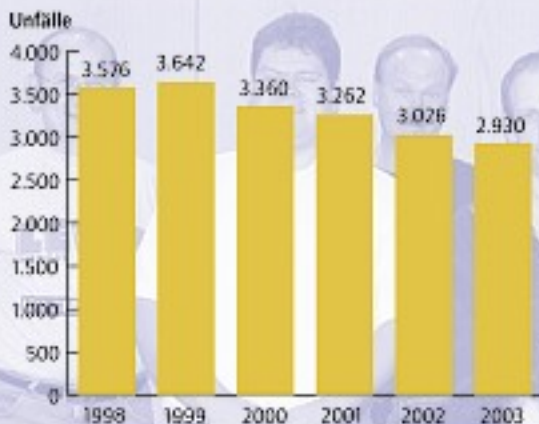
Jeder Teilnehmer erhält am Ende des Seminars einen Aufkleber „Sicherheit im Taxigewerbe“ für sein Taxi. Er soll Aufmerksamkeit erzielen – sowohl beim Fahrgast als auch bei den Kollegen. Durch ihn weiß der Fahrgast: Dieser Fahrer hat sich mit dem Thema Sicherheit beschäftigt. Ein eindeutiger Pluspunkt! Außerdem wird er von den Kollegen wahrgenommen, z. B. am Taxistand, und wirbt so für die Teilnahme am BGF-Seminar. Der Aufkleber ist brandneu. Achten Sie mal drauf, wer ihn schon hat!





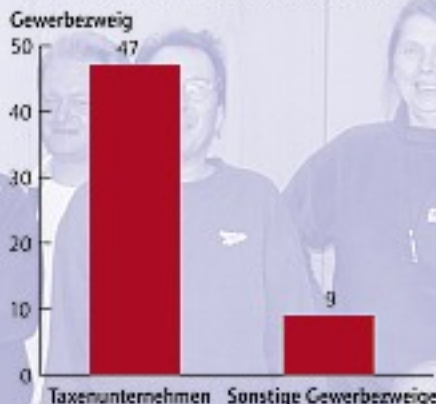
Sinkende Unfallzahlen

Entwicklung der meldepflichtigen Arbeitsunfälle im Gewerbegebiet Taxi von 1998 bis 2003.



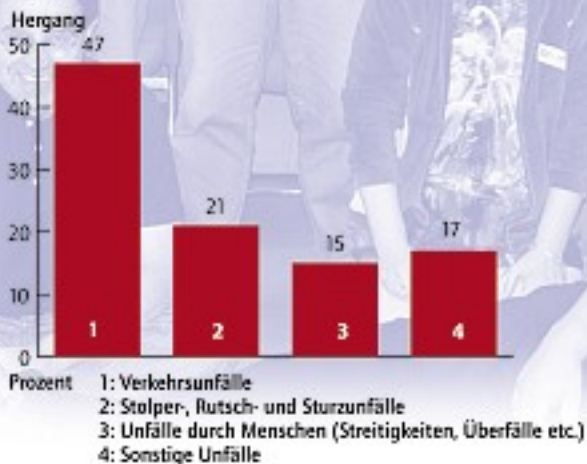
Hoher Anteil der Unfälle im Verkehr

Gezeigt wird der Anteil der meldepflichtigen Verkehrsunfälle an allen Arbeitsunfällen innerhalb des Gewerbebezugs Taxi. Er ist mit einem Anteil von 47 % sehr hoch im Vergleich zu den anderen Gewerbebezügen der BGF.



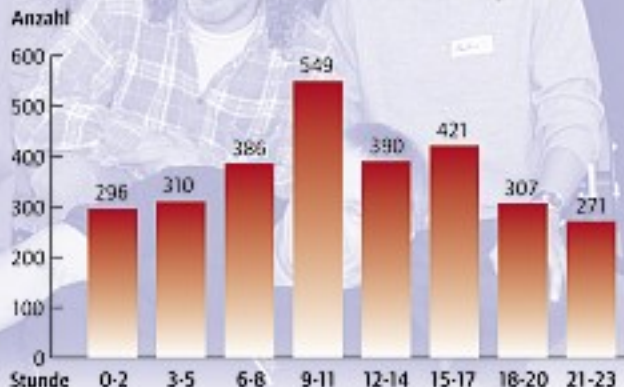
Mehr Stolperunfälle als gedacht

Auch für das Taxigewerbe ist die „Aktion: Sicherer Auftritt“ interessant. Mehr als 20 % der Arbeitsunfälle sind auf Stolpern, Rutschen und Stürzen zurückzuführen.



Frühe Morgenstunden am gefährlichsten

Nachts sind relativ wenig Taxifahrer unterwegs und die Verkehrsdichte ist niedrig. Unter diesen Voraussetzungen ist die Anzahl der Arbeitsunfälle überproportional hoch im Verhältnis zu den Unfällen am Tag.



aufgingen.“ Diese aus dem Internet gefischte Meinung eines Berliner Taxifahrers zu den Seminaren der BGF zeigt: Die Berliner sind nicht auf den Mund gefallen und – die BGF konnte mit ihrem Seminar überzeugen.

Vor kurzem fand in Berlin das erste BGF-Seminar mit aktualisiertem Konzept statt. Dabei bestätigte sich wieder, dass es bei Veranstaltungen mit Taxifahrern lebhaft zugeht – zum Beispiel bei Themen wie Anschnallpflicht oder Ernährung. Heftig diskutiert wurde auch die Ausrüstung der Fahrerinnen und Fahrer zum Schutz vor Überfällen: Der Wunsch nach Sicherheit ist zwar verständlich, der Wert der Bewaffnung in der Regel aber gering und Messer und Schusswaffen gefährden den Besitzer mehr, als dass sie nützen. Auch

an dem Anschluss-Seminar mit Trainingseinheiten und Transaktionsanalyse nahmen die Fahrer mit viel Elan teil. Deutlich wurde während der Seminare, dass die Arbeit der BGF und des in Berlin aktiven Arbeitskreises Sicherheit langsam Wirkung zeigen. Die Taxifahrer gehen bewusster mit Konfliktsituationen um, das Thema „Stress“ findet stärkere Beachtung und auch die Zahl der angeschnallten Fahrer nimmt zu.

Besuchen Sie die BGF am Messestand

Falls Sie weitere Informationen zum Seminar „Sicherheit im Taxigewerbe“ wünschen, wenden Sie sich bitte an Ihre zuständige Bezirksverwaltung. Oder Sie besuchen uns auf der Kölner Taximesse: Dort wird Hei-



Informationen zum überarbeiteten Seminarangebot bietet ein Informationsflyer. Sie erhalten ihn in der für Ihren Betrieb zuständigen Bezirksverwaltung.

ner Heese als Fachreferent der BGF für das Taxi- und Mietwagengewerbe vor Ort sein und auch die Rechnungsbeamten Wolfgang Maletz und Uwe Vogt stehen gern für Informationen zur Verfügung.

Flatman on tour

Fahrerarbeitsplatz Kraftfahrer verbringen ihre tägliche Arbeitszeit und oft auch noch einen Teil ihrer Freizeit in der klimatisierten, gefilterten Luft ihres Fahrzeuges. Grund genug für die BGF, sich mit der Luftqualität dieser Arbeitsplätze zu befassen.

VON DR. CHRISTIAN FELTEN

Schon nach 220 Kilometern ist heute bei Frank Nölting die Luft raus. Normalerweise fährt er seinen Lkw länger, bevor er die erste größere Pause einlegt. Aber heute hat ihn die ununterbrochene Konzentration in den Kasseler Bergen mehr geschafft als sonst. Er schüttet sich noch zwei Kaffee ein, aber nach weiteren 50 Kilometern ist endgültig Schluss. Frank Nölting fährt den nächsten Parkplatz an und gönnt sich eine kurze Runde Schlaf und etwas Bewegung. Danach geht es wieder besser, aber der Tag bleibt zäh. Irgendwie scheint die Luft im Führerhaus heute zum Schneiden dick ...

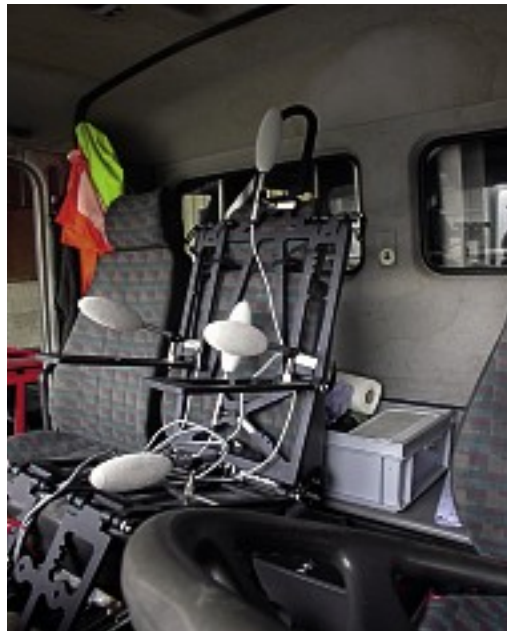
Die Wärme, die wir spüren

Die Luft im Fahrzeuginnenraum kann durch die beiden Komplexe „Klima“ und „Luftverunreinigungen“ beschrieben werden. Das Klima wird durch die Eigenschaften Lufttemperatur, Strahlungstemperatur, Luftfeuchtigkeit und Luftgeschwindigkeit bestimmt.

Es gibt wohl kaum ein Fahrzeug, das den Fahrer im Hinblick auf das Klima wunschlos glücklich stimmt. Im Hochsommer und im Winter gibt es in bestimmten Bereichen einfach große Unterschiede in der Wärmeabstrahlung. Dadurch entsteht das Gefühl, dass die Temperatur nicht ausgeglichen ist. Auch zwischen Oberkörper und Beinen kann ein großer Temperaturunterschied entstehen. Also muss die Lüftungs- und ggf. Klimaanlage für möglichst ausgewogene Verhältnisse sorgen. Auch wenn die Temperaturregelung schnell reagiert, bleibt dabei das Problem, dass oft über Zugluft geklagt wird. Kein prima Klima also.

Dabei beeinflussen die klimatischen Einflüsse nicht nur die Gesund-

heit, sondern auch – wie bei Herrn Nölting – die Konzentration und Leistungsfähigkeit. Deshalb wird von der BGF gegenwärtig untersucht, inwieweit marktübliche Klimaanlage den Praxisbedingungen gewachsen sind.



Der so genannte Flatman übernimmt mit Sensoren die Klimamessungen im Fahrzeug.

Für die Klimamessungen wird ein so genannter „Flatman“ eingesetzt – eine künstliche Person mit Klimasensoren an den Gliedmaßen. Nach Auswertung der Messungen kann abgeschätzt werden, ob sich Menschen in einem derartig klimatisierten Führerhaus langfristig wohl fühlen werden oder nicht.

Leider ist immer noch nicht allen bewusst, dass es der Gesundheit nicht dienlich ist, bei tropischen äußeren Bedingungen im Fahrzeuginnenraum ein Kühlschranksystem zu erzeugen,

erst recht nicht wenn häufig aus- und eingestiegen werden muss! Bei warmem Wetter sollten im Fahrzeuginnenraum nur einige Grade weniger angestrebt werden als außen herrschen.

Die Luft, die wir atmen

Die BGF geht außerdem der Frage nach, ob die Luft an Fahrerarbeitsplätzen stärker als die Außenluft oder die Luft an anderen Arbeitsplätzen mit Schadstoffen belastet ist. Denkbare Quellen gibt es genug: Von außen Staub, Pollen, eigene Abgase und die der anderen Verkehrsteilnehmer, von innen Ausdünstungen aus der Innenausstattung, von Reinigungsmitteln und bei Kleintransportern eventuell von den Transportgütern. Eine ganze Reihe von Messergebnissen liegt schon vor.

Bei keinem der gemessenen Stoffe (wie z. B. Benzol, Kohlenmonoxid [CO], Dieselruß) braucht mit Grenzwertüberschreitungen gerechnet zu werden, die Gesundheit ist von dieser Seite also – so weit die bisherigen Ergebnisse – nicht gefährdet. Zwar können in Neuwagen durch Kunststoffe und Textilien Gerüche auftreten, die verschwinden jedoch überwiegend nach wenigen Wochen, und von Grenzwertüberschreitungen kann auch hier keine Rede sein.

Die Messungen der BGF werden fortgesetzt, um über verschiedene Fahrzeuge, Situationen und Konstellationen Aussagen machen zu können. Ein Schadstoff, bei dem gelegentlich höhere, teils bedenkliche Werte erreicht wurden, fiel übrigens immer wieder auf: Kohlenmonoxid. Als Hauptquelle dafür erwiesen sich in den untersuchten Fällen jedoch nicht die Abgase von Motoren, sondern Zigarettenrauch. ■

In die Zukunft investieren

Messe Das Leitmotiv der diesjährigen IAA „Nutzfahrzeuge: Mobile Zukunft“ reizte so manchen Aussteller und Besucher, einen Blick in die Zukunft zu wagen. Dabei wurde deutlich: Die Zukunft bringt nicht nur wachsende Mobilität, sondern auch Investitionen in die Sicherheit.

VON FRANZ KOSLER

Nutzfahrzeuge: Mobile Zukunft - mit Sicherheit, so lässt sich das diesjährige Leitmotiv der IAA erweitern. Denn Nutzfahrzeuge können nur dann attraktive Zukunftsaussichten bieten, wenn sie nicht nur Mobilität gewährleisten, sondern auch gesunde und sichere Arbeitsplätze.



Die Ergebnisse der Sehtests am Messestand der BGF sorgten für einige Überraschungen bei den Teilnehmern.

Die BGF hat auf ihrem Stand gezeigt, dass eine Verbesserung der Sicherheit schon heute möglich ist: Der sicherheitsoptimierte Transporter war zeitweise regelrecht umlagert und viele Messebesucher informierten sich über die verschiedenen Sicherheitseinrichtungen. Aber auch zahlreiche andere Aussteller präsentierten Neuentwicklungen oder Zukunftsvorstellungen für mehr Sicherheit.

Groß war auch das Interesse am Thema Ladungssicherung. Dies zeigten gut besuchte Veranstaltungen wie das „Forum Ladungssicherung“ oder die zahlreichen Besucher auf dem Freigelände. Dort stellte die BGF der interessierten Fachöffentlichkeit einen neuen Gurtschlitten vor, der zur Demonstration von Ladungssicherung entwickelt wurde.

Für eine Unfallversicherung wie die BGF steht der Mensch und seine Gesundheit im Mittelpunkt. Das bewies sie auch beim zweiten Themenschwerpunkt auf der Messe, der Verkehrsmedizin. Für ein „Aha-Erlebnis“ sorgte bei vielen Besuchern der kostenlose Sehtest am BGF-Messestand. Überrascht musste so man-

che Fahrerinnen und so mancher Fahrer zur Kenntnis nehmen, dass die Sehkraft in den letzten Jahren deutlich nachgelassen hatte oder die Brillengläser dringend einer Überprüfung bedurften.

Die Berufsgenossenschaften haben den Auftrag, mit allen geeigneten Mitteln für die Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren zu sorgen. Deshalb nutzt die BGF die IAA Nutzfahrzeuge, um Hersteller und Aussteller am Messestand aufzusuchen. In erster Linie geht es dabei darum, über neue Erkenntnisse im Arbeits- und Gesundheitsschutz zu informieren. So kann erreicht werden, dass sich unsere Mitglieder auch zukünftig beim Kauf von Fahrzeugen darauf verlassen können, dass diese den Arbeitsschutzbestimmungen entsprechen.

Natürlich wird während der Besuche auch die eine oder andere Neuigkeit entdeckt, die dazu beiträgt Unfallgefahren zu beseitigen oder den Arbeitsplatz gesünder zu gestalten. Als Nachlese zur IAA wollen wir Ihnen wieder einige dieser Neuentwicklungen vorstellen.

Tieflader: Trittsicherheit auf der Ladefläche

Mitgliedsunternehmen der BGF verwenden Tieflader vor allem für den Transport schwerer Erdbaumaschinen. Das hat zwangsläufig zur Folge, dass die Auffahrampen und Ladeflächen der Tieflader sehr starker Verschmutzung ausgesetzt sind. Wasser und Schlamm reduzieren die Haft- und Gleitreibbeiwerte. Das wirkt sich negativ auf die Rutschfestigkeit aus und erhöht die Unfallgefahr beim Begehen oder Befahren des Tiefladers.

Auf Kundenwunsch können die Fahrspuren der Tieflader des Herstellers Goldhofer mit einem „superGRIP“-Wellen-

profil aus Gummi ausgerüstet werden. Diese Ausstattung des Fahrzeuges bietet dem Betreiber mehrere Vorteile:

- verbesserte Trittsicherheit und leichtere Befahrbarkeit beim Be- und Entladen bei allen Witterungsbedingungen
- mehr Sicherheit während des Transportes, weil der erhöhte Gleitreibbeiwert die durch Fahrbewegungen verursachten, im Zurrmittel auftretenden Haltekräfte reduziert.
- die ca. fünfmal höhere Haltbarkeit gegenüber Holz führt zu geringeren Standzeiten.



Die Auffahrampen sind mit dem „superGRIP“-Wellenprofil beschichtet, die Ladefläche besteht aus Holz. Der Tieflader kann aber auch durchgehend mit dem Wellenprofil ausgestattet werden.



Sattelpritschenaufleger: Steckbare Rungen und schwenkbare Zurrösen

Der Fahrzeughalter erwartet von einem Nutzfahrzeug, dass es für möglichst viele Transportaufträge geeignet ist. Aus diesem Grund ist es zweckmäßig, Rungen an Sattelpritschenauflegern steckbar auszuführen, so dass sie je nach Transportauftrag montiert oder demontiert werden können. Das soll natürlich einerseits schnell gehen, andererseits müssen die Rungen aber auch zuverlässig angebracht sein, damit sie die erforderlichen Haltekräfte sicher aufnehmen können.

Die Firma Goldhofer hat den Sattelpritschenaufleger SPZ - DL 3 mit Rungen ausgestattet, die mit einer integrierten, selbsttätig wirkenden Verriegelung ausgestattet sind. Nach dem Einstecken der Runge in das Rahmenprofil des Fahrzeugaufbaus rastet eine federbelastete Sperrklinke selbsttätig ein. Zur Demontage kann die Sperrklinke mit einem mechanischen Taster entriegelt werden.

Auch zur Sicherung der Ladung bietet der Sattelpritschenaufleger Neues: Er ist mit Zurrösen versehen, die schwenkbar sind und somit in mehreren Positionen Zurrkräfte aufnehmen können. Das ist beispielsweise dann von Vorteil, wenn das Transportgut so breit ist, dass es die Zugangsstelle zu den Zurrösen verdeckt. In diesem Fall werden die Ösen so geschwenkt, dass sie seitlich aus

Ausschnitt unten: Nach dem Einstecken der Runge rastet eine federbelastete Sperrklinke selbsttätig ein. Durch Tastendruck kann sie entriegelt werden.



dem Rahmen herausragen. In in diesem Beladungszustand kann das Zurrmittel dann problemlos angeschlagen werden.



Großes Bild: Der Sattelpritschenaufleger Goldhofer ist mit Steckrungen mit integrierter, selbsttätig wirkender Verriegelung ausgestattet.

Ausschnitt links: Die Zurröse kann so geschwenkt werden, dass sie seitlich aus dem Rahmenprofil herausragt. Dadurch kann das Zurrmittel auch dann angeschlagen werden, wenn die Ladung die Zurröse von oben verdeckt.

Behältersicherung beim Absetzkipper



Formschlüssige Behältersicherung und Entleeren über zusätzliche Hydraulikzylinder an den Hubarmen.

pers führte. Im Unterschied zu herkömmlichen Systemen wird die Sicherung des Behälters auf der Ladefläche durch die Hubarme formschlüssig umgesetzt.

Die Entleerung des Behälters erfolgt über zusätzliche Hydraulikzylinder an den Hubarmen.

Palfinger stellt einen neu konzipierten Absetzkipper vom Typ Kobra vor, der typische Probleme des Systems löst.

Die Fixierung des Absetzbehälters auf dem Fahrzeug war bisher durch Anschlä-

ge oder Zurrmittel relativ zeitaufwendig bzw. nicht möglich. Beim Entleeren bestand die Gefahr des Durchschwingens durch das Ausreißen des Kipplagers, welches zum Überschlagen des Absetzkip-

per führte. Damit ist eine Verbindung zwischen Fanghaken und Kipplager beim Entleeren nicht mehr erforderlich. Möglich wird dadurch auch eine Entleerung in einen Großraumbehälter.

Ladekran mit elektronischem Stabilitätsüberwachungssystem

Auslegerkrane müssen mit einer Lastmomentbegrenzung (LMB) ausgerüstet sein, um folgenschwere Umstürze zu vermeiden. Diese LMB überwacht während des Kraneinsatzes ständig das aktuelle Lastmoment. Wird es zu groß, schaltet die LMB den Kran ab. Danach sind nur noch lastmomentverringende Kranbewegungen möglich. Theoretisch bedeutet das, dass Kranumstürze nicht möglich sind. Dass es trotzdem immer wieder zu Umstürzen kommt, hat ihre Ursachen in den äußeren Bedingungen, die von der LMB nicht erfasst oder erkannt werden können. Dazu zählt die Windeinwirkung, mangelhafte Tragfähigkeit des Untergrundes, mangelhafte Abstützungen, unzulässige Schrägstellung des Kranes und nicht zuletzt Manipulationen an der LMB.

Bei Fahrzeugen mit Ladekränen sind

Umstürze relativ häufig, weil das Fahrzeug nur unzureichend abgestützt wurde. Um andere möglichst wenig zu behindern, ist der Kranführer geneigt, die Stützen nicht voll auszufahren. Diesen Betriebszustand erkennt die LMB nicht und wenn entgegen der Schätzung des Kranführers das Lastmoment doch größer ist als angenommen, stürzt der Kran um.

Der Hersteller HMF setzt bei seinen Kranen in diesem Fall einen neuen Sicherheitsstandard: Auf Kundenwunsch können die Krane zusätzlich zur LMB mit einem „Electronic Vehicle Stability-System“ (EVS) ausgestattet werden. Krane mit EVS sind mit elektronischen Neigungssensoren ausgestattet, die die Fahrzeugneigung in Längs- und Querrichtung auf Bruchteile eines Grades genau ermitteln. Diese Sensoren über-

wachen während des Kranbetriebes permanent die Lage des Fahrzeuges. Sobald das Fahrzeug sich zu neigen beginnt, ertönt zunächst ein akustisches Warnsignal. Wird das Signal vom Kranführer ignoriert, schaltet EVS den Kran ab, bevor das Lastmoment in den kritischen Grenzbereich gerät, und lässt nur noch lastmomentverringende Bewegungen zu.

Dieses System bietet den großen Vorteil, dass die Stabilität des Fahrzeuges auch dann gewährleistet werden kann, wenn die Stützbeine des Kranes nicht voll ausgefahren sind oder womöglich keinen Bodenkontakt haben. Da der Kran jedoch zusätzlich mit der herkömmlichen LMB ausgerüstet ist, kann er in keinem Betriebs- oder Rüstzustand überlastet werden. EVS stellt also einen großen Sicherheitsgewinn dar.



An dem ausgestellten Fahrzeug montierte die Firma HMF einen „Winkelmesser“, um die Veränderung der Fahrzeugneigung sichtbar zu machen.

Vor allem bei Arbeiten mit der Fernsteuerung kann sich der Kranführer voll auf die Bewegungen der Last konzentrieren.

20 Zentimeter für den Busfahrer

Erfreuliches gibt es auch aus dem Busbereich zu vermelden. Vor einigen Jahren initiierte die BGF ein Forschungsprojekt, um Aussagen über den ergonomischen Fahrer Arbeitsplatz im Reisebus zu erhalten. Den Ergebnissen dieses Projektes ist die Realität nun ein Stück näher gekommen.

So hat Setra die Nachfolger seiner GT-Reihe um 20 Zentimeter ergänzt. 20 Zentimeter, die vor allem dem Fahrer zugute kommen: Sie wurden genutzt für eine ergonomisch sinnvolle Anordnung

der Bedienelemente und vor allem für mehr Raum, der besonders groß gewachsenen Fahrern die Arbeit hinter dem Lenkrad erleichtert. Das trägt dazu bei, dass der Fahrer durch die gute Erreichbarkeit der Bedienelemente entspannter und aufmerksamer am Straßenverkehr teilnehmen kann. Als Nebeneffekt bietet der Bus im vorderen Bereich mehr Platz für den Fahrgast beim Ein- und Aussteigen.



Der Arbeitsplatz und der Eingangsbereich im neuen Setra bieten mehr Raum.



Schiebeplanen/Curtainsider: Ergonomisch günstig und kraftsparend



Vom Boden aus kann durch „Pumpbewegungen“ des Hebels die Dachkonstruktion ohne großen Kraftaufwand angehoben werden.

Um bei Schiebeplanen/Curtainsider-Aufbauten eine optimale Nutzung des Ladevolumens zu erreichen, wird das Dachsystem höhenverstellbar ausgeführt. Das wird in aller Regel durch Rungen bewerkstelligt, die über ein Kniehebelsystem in

der Höhe verstellt werden können. Dieses System hat mehrere Nachteile: Zur Betätigung muss die Ladefläche des Fahrzeuges betreten werden, für den Einsatz des Kniehebels ist ein nicht unbeträchtlicher Kraftaufwand erforderlich und es

Bild oben: Das Dach wird kontinuierlich angehoben, jede Zwischenstellung ist einstellbar.

Bild unten: Mit einem Ventilhebel wird das Dach in die Ausgangsposition abgesenkt.

sind nur zwei Einstellungen möglich – das Dach ist entweder vollständig abgesenkt oder angehoben.

Diese Nachteile hat die Firma Hesterberg durch das neuartige „Liftmaster“-System beseitigt. In der Runge ist ein Federelement montiert, das vom Boden aus hydraulisch mit einem Hebel bedient wird. Durch „Pumpbewegungen“ des Hebelarmes wird die Runge verlängert und die Dachkonstruktion angehoben. Jede beliebige Zwischenstellung der Dachhöhe kann mit geringem Kraftaufwand eingestellt werden. Mit einem einfachen Ventilhebel wird das Dach wieder in die Ausgangsposition abgesenkt. Diese Konstruktion spart nicht nur Zeit, sondern sie erleichtert dem Kraftfahrer die Arbeit und reduziert das Unfallrisiko, denn er muss nicht mehr von der Ladefläche auf- und absteigen.

Aluminiumbordwände mit integrierten Trittstufen

Technik-Freaks sehen in einem Aufstieg oder in Trittstufen wohl kaum ein technisches Highlight. Doch wer schon einmal vor einem Lkw gestanden hat und die Ladefläche erklimmen musste, kennt das Problem: Mit ansteigender Nervosität und gehetztem Gesichtsausdruck wird nach einem geeigneten Aufstieg Ausschau gehalten. Augenblicklich tritt Entspannung ein, wenn einer vorhanden ist. Und wenn nicht? Dann hat vor allem ein nicht mehr ganz junger und beweglicher Mensch ein Problem! Ganz zu schweigen von den Verletzungen, die durch das Abspringen von der Ladefläche entstehen können.

Die von der Firma GROSS Aluminium GmbH produzierten Aluminium-Klappwandkoffersysteme GSK und GSK 3000 werden vor allem für Fahrzeuge mit Aufbauten für Getränketransporte verwendet, also für Fahrzeuge, deren Ladefläche regelmäßig vom Fahrer betreten werden

muss. In diese Bordwand sind Aluminium-Klapptritte integriert, die bei geschlossener Bordwand nicht in den Innenraum hineinragen und dadurch auch nicht die Ladefläche des Fahrzeuges einschränken. Bei geöffneter Bordwand

können die Tritte mit einem einfachen Handgriff entriegelt und herausgeklappt werden. Der Fahrer kommt bequem und sicher nach oben. Auch das Herabsteigen ist unproblematisch, denn die hervorstehenden Tritte sind von oben sichtbar.



Die Ladefläche des Fahrzeuges kann bequem und sicher betreten und verlassen werden. Die Tritte werden mit einem einfachen Handgriff herausgeschwenkt.



Aktion: SICHERER AUFTRITT

Checken Sie Ihren Betrieb

Vielleicht haben Sie es selbst schon mal erlebt: Sie sind gestolpert, ausgerutscht oder umgeknickt. Vielleicht haben Sie sich ernsthaft verletzt oder sie hatten Glück im Unglück. Vielleicht haben Ihr Chef oder die Kollegen gesagt: „So was passiert halt mal. Da kann man eh nichts machen.“ Aber vielleicht haben Sie den Unfall auch zum Anlass genommen, gemeinsam zu überlegen, wie solche Unfälle in Zukunft verhindert werden können.

Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle haben so vielfältige Ursachen, dass man ihnen schwer auf die Schliche kommt. Da heißt es dann leicht: „Er hat eben nicht aufgepasst!“ Weil es jedoch oft mehrere Ursachen gibt, möchten wir Ihnen im Folgenden die „Checkliste gegen Stolpern, Rutschen, Stürzen“ der BGF vorstellen. Sie kann Ihnen dabei helfen, Gefahrenquellen aufzuspüren. Systematisch können Sie anhand der

aufgezählten Punkte durch Ihren Betrieb gehen. Vielleicht fallen Ihnen so auch Sachen auf, die Sie längst nicht mehr beachtet haben – Stichwort Betriebsblindheit.

Die Checkliste besteht aus Fragen, die verschiedene Aspekte rund um Stolper-, Rutsch und Sturzgefahren beleuchten. Dazu gibt es die Möglichkeit anzukreuzen, ob Gegenmaßnahmen getroffen werden müssen oder alles im grünen Bereich ist. Es bleibt auch Platz genug, um notwendige Maßnahmen sofort zu notieren.

Die Gefahren im Detail

Beleuchtung: Hindernisse und Gefahrenstellen müssen rechtzeitig erkannt werden können. Bei schlechtem Licht steigt die Stolpergefahr rapide an.

Öffnungen und Aussparungen: Sie können besonders tückisch sein, deshalb lohnt es sich, einmal genau nach zu

schauen, ob solche Gefahrenstellen vorhanden sind und ob auch bei kurzzeitigen Arbeiten ausreichend gesichert wird.

Arbeits- und Verkehrsflächen: Sie können durch Unebenheiten oder Höhenunterschiede leicht zu Stolperfallen werden. Wichtig ist es auch, die rutschhemmenden Eigenschaften des Bodenbelags zu überprüfen.

Leitungen: Kabel oder Schläuche können leicht zu Stolperfallen werden. Ein Blick lohnt sich!

Ordnung: Wie oft bleibt mal was liegen, weil es schnell gehen muss. Organisatorische Maßnahmen können helfen.

Schuhwerk: Unpassendes Schuhwerk hat schon zu manchem Unfall beigetragen. Hier kann mit wenig Aufwand viel bewegt werden.

Treppen: Sie sind unfallträchtiger als ebene Wege. Handlauf und Stufenbeschaffenheit stehen hier im Fokus.



Aufstiege: Auch die sind unfallträchtig, vor allem, wenn sie nicht richtig benutzt werden.

Ladeflächen: Hier können Mitarbeiter tief fallen und sich schwer verletzen. Schmutz und herumliegende Gegenstände erhöhen das Risiko.

Sicher fällt Ihnen noch mehr ein, was speziell in Ihrem Betrieb zu Stolper-, Rutsch- und Sturzgefahren führen könnte, zum Beispiel Leitern, Trittbretter oder Laderampen. Auch dafür ist Platz in der Checkliste. Erläuterungen zu den einzel-



nen Prüfpunkten gibt es auf der Rückseite der Liste.

Nutzen Sie die Chance, für mehr Sicherheit zu sorgen. Die Checkliste zeigt auf einer Seite alles kurz und bündig.

Sie können die „Checkliste gegen Stolpern, Rutschen, Stürzen“ im Internet auf unserer Aktionsseite herunterladen. Klicken Sie dazu einfach auf der Homepage der BGF unter www.bgf.de auf das Aktionslogo „Aktion: Sicherer Auftritt“. Oder fragen Sie Ihren Technischen Aufsichtsbeamten, er hilft Ihnen gern weiter.



Vorsicht rutschig!

Jetzt ist Sie wieder da, die bunte Jahreszeit mit wunderschön verfärbtem Laub. Doch was am Baum so hübsch aussieht, kann auf Wegen und Fahrbahnen schnell zur Rutschfalle werden. Laub und Feuchtigkeit verbinden sich auf dem Boden zu einer feuchten und glitschigen Masse. Deshalb sollten auch Fußgänger daran denken, ihr Tempo dem Untergrund anzupassen.

Neu: Schmonzel warnt vor Stolperfallen

Gibt es in Ihrem Betrieb Stolperstellen, die sich nicht sofort beseitigen lassen? Dann kann er zum Einsatz kommen, der neue Aufkleber „Vorsicht Stolperfalle“. Der bekannte BGF-Schmonzel macht auf humorvolle Weise auf Gefahrenstellen aufmerksam. Das auffällige rote Gefahrensymbol macht den Aufkleber unübersehbar. Auf dem Foto links sehen Sie den Aufkleber im Einsatz. Ihr Technischer Aufsichtsbeamter hält Ihre Exemplare für Sie bereit.



www.bgf.de



Durch regelmäßige Prüfung stellen Sie sicher, dass FI-Schalter wirksam sind

Keine Garantie

Arbeitssicherheit Ein Fehlerstromschalter ist nicht nur sinnvoll, sondern in einigen Arbeitsbereichen auch vorgeschrieben. Der FI-Schalter schützt aber nicht immer.

VON FRANZ WEBER

Bei uns kann nichts passieren. Wir haben extra einen Fehlerstromschutzschalter einbauen lassen und der schaltet ab, wenn jemand an den Strom kommt.“ So sicher fühlte sich der Teilnehmer einer Schulung von Sicherheitsbeauftragten, als über Gefahren beim elektrischen Strom gesprochen wurde. Aber damit liegt er nicht ganz richtig. Ein Fehlerstromschutzschalter (FI-Schalter) erhöht die Sicherheit in elektrischen Anlagen zwar erheblich, es können aber auch Umstände vorliegen, die das Abschalten durch den FI-Schalter verhindern.

Der FI-Schalter ist ein Summenstromwandler mit Differenzstromauswertung, das heißt, er vergleicht die hin- und rückfließenden Ströme. Wenn diese sich um ei-

nen Betrag unterscheiden, der größer ist als die Auslöseschwelle, schaltet er nach maximal 0,2 Sekunden ab. Dabei sollte zur Verminderung der Risiken von Gesundheitsgefahren die Auslöseschwelle unter 30 Milliampere (mA) liegen. Der FI-Schalter schützt in erster Linie den Menschen, anders als eine Überstromschutzvorrichtung – also eine Sicherung – die in erster Linie Verbraucher und Leitungsnetz gegen Überlast- und Kurzschluss schützt. Wenn man nun tatsächlich einen FI-Schalter eingebaut hat, lebt man hinsichtlich der Stromgefahren schon deutlich sicherer. Es gibt aber einiges zu beachten:

Der FI-Schalter bietet keinen Schutz, wenn man den Strom wie ein elektrischer Verbraucher erwischt und gegen Erde mit

elektrisch gut isolierenden Sohlen steht. In diesem Fall kann er den Menschen zum Beispiel nicht von einer Glühlampe unterscheiden und schaltet die gefährdende Spannung nicht ab.

Bereits bei Strömen über 10 mA, das heißt unterhalb der für FI-Schalter normalerweise verwendeten Auslöseschwelle von 30 mA, können sich die Muskeln eines Menschen derart verkrampfen, dass man die Hände zum Loslassen nicht mehr öffnen kann. Wirken die 10 mA über lange Zeit ein, kann das im vegetativen Nervensystem zu bleibenden Schäden führen.

Es kann durchaus sein, dass identische Stromstärken unterschiedliche Verletzungen beim Menschen bewirken, denn der Mensch ist letztlich ein komplexer biologischer Organismus. Aber selbst wenn der Strom innerhalb von maximal 0,2 Sekunden abgeschaltet wird, wirkt der Stromfluss über das Herz äußerst unangenehm.

In Werkstätten gibt es häufig elektrische Geräte mit „Stromlecks“, wo ein FI-Schalter mit einer kleinen Auslöseschwelle nicht eingesetzt werden kann. Aus diesem Grund kommt es vor, dass ein FI-Schalter gebrückt wird und damit wirkungslos ist. Das Brücken ist aber verboten. Wird die Sicherheitseinrichtung vorsätzlich außer Kraft gesetzt, kann das erhebliche rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.

Ob ein FI-Schalter wirksam ist, kann nur durch Prüfung entsprechend der Unfallverhütungsvorschrift „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“, BGV A2 (bisherige VBG 4) sichergestellt werden. Leider werden diese Prüfungen häufig außer Acht gelassen.

Auch ein FI-Schalter bietet also keine absolute Sicherheit bei Stromunfällen. Er kann jedoch die vorhandenen Schutzvorrichtungen erheblich verbessern und ist deshalb in vielen Fällen vorgeschrieben: Dazu zählen Bereiche mit begrenzter Bewegungsfreiheit und leitfähiger Umgebung, wie zum Beispiel Arbeitsgruben mit metallischen Gitterrosten. Hier ist für den Betrieb ortsveränderlicher elektrischer Betriebsmittel neben Schutzkleinspannung oder Schutztrennung als zusätzliche Schutzmaßnahme ein FI-Schalter mit einem Auslösestrom von höchstens 30 mA vorgeschrieben. ■



Schieben und ziehen

Flugbegleiter Nach einer Vorstudie liegt seit kurzem der Abschlussbericht zur Muskel-Skelett-Belastung bei Servicetätigkeiten des Flugbegleitpersonals auf Kurzstreckenflügen vor.

VON GERHARD FRANZ

Seit Jahren beschäftigen sich nicht nur deutsche Fluggesellschaften mit der Frage, welche Verschiebekräfte beim Bewegen von Trolleys während des Service im Flugzeug aufzubringen sind und ob diese Tätigkeiten zu Belastungen der Lendenwirbelsäule führen. Gesucht wird auch nach Antworten auf die Fragen, welchen Einfluss das Gewicht des Trolleys, die Neigung des Flugzeugsbodens beim Verfahren des Trolleys sowie seine Gestaltung und Geometrie, aber auch sein Pflegezustand auf die Verschiebekräfte haben.

Mit dem Inkrafttreten des Arbeitsschutzgesetzes und der Lastenhandhabungsverordnung 1996 haben diese Fragen eine ergänzende Bedeutung erhalten, denn der Arbeitgeber ist dadurch verpflichtet, eine Gefährdungsermittlung und -beurteilung durchzuführen, um geeignete Maßnahmen des Arbeitsschutzes zu veranlassen. Er ist insofern auf Informationen angewiesen, die Auskunft über Verschiebekräfte und Belastungen geben. Einen Hinweis auf einen möglichen Grenzwert für Verschiebekräfte enthält die Unfallverhütungsvorschrift „Luftfahrt“ (BGV C 10), die in § 14 ausführt, dass Servicewagen mit möglichst geringem Kraftaufwand (200 N) bewegbar sein müssen.

In der Vergangenheit hat das Flugbegleitpersonal insbesondere bei Kurzstreckenflügen die hohen körperlichen Belastungen beim Schieben und Ziehen der Trolleys angesprochen und über Kreuz- bzw. Rückenprobleme geklagt. Diese Sachverhalte und vorausgehende kleinere Untersuchungen haben dazu geführt, dass die BfL mit dem Berufsgenossenschaftlichen Institut für Arbeitsschutz (BIA) den Beschluss fasste, im Rahmen einer interdisziplinären Studie die körperliche Leistungsfähigkeit von Flugbegleitperso-

nal, deren äußere Muskel-Skelett-Belastungen und die Wirbelsäulenbelastung beim Schieben und Ziehen von Trolleys zu bestimmen.

Anhand eines Probandenkollektivs von rund 2.300 Flugbegleiterinnen und Flugbegleitern wurden biometrische Daten wie Körperhöhe, Alter und Gewicht erhoben. Zur Bewertung der körperlichen Leistungsfähigkeit ergänzten

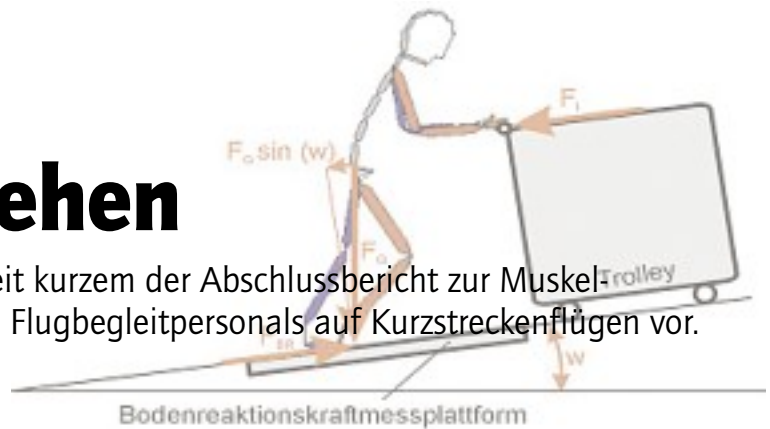
25 Flugbegleiter/-innen die Muskel-Skelett-Belastungen beim Schieben und Ziehen von zwei Trolley-Größen mit dem biomechanischen Verfahren CUELA bestimmt. Die Haupteinflussfaktoren der Muskel-Skelett-Belastung sind die Neigung, die Beladung, der Trolley-Typ und die Tätigkeit (Ziehen/Schieben), erheblichen Einfluss hat aber auch das Ausführungsgeschick.

Beim Ziehen ergaben sich generell höhere Wirbelsäulenbelastungen als beim Schieben.

Die Ergebnisse der Studie können auf Grundlage ergonomischer Belastungsempfehlungen für das Erstellen neuer Leitlinien für den Umgang mit Trolleys in Flugzeugen genutzt werden. Es besteht außerdem die Möglichkeit, aus den Daten konkrete Hinweise zur Arbeitsorganisation und zum individuellen Bewegungsverhalten zur Vermeidung von Fehlbelastungen abzuleiten.

Bedanken möchten wir uns bei allen Beteiligten für ihre Unterstützung, insbesondere den fünf Fluggesellschaften Lufthansa CityLine, Lufttransport-Unternehmen (LTU), Eurowings Luftverkehr, Hapag Lloyd Flug und Deutsche Lufthansa. Sie stellten überaus kooperativ ihr Personal und Mitflugkapazitäten für die Untersuchungen bereit und trugen wesentlich zum Gelingen des Projektes bei. Unser Dank gilt aber auch dem BIA, das die gesamte Durchführung plante und koordinierte, sowie der am Projekt beteiligten Technischen Universität Darmstadt und der Universität Dortmund.

Der 432 Seiten starke Abschlussbericht kann als PDF-Datei über die Internet-Adresse <http://www.hvbg.de/d/bia/pub/rep/rep04/bia0504.html> heruntergeladen werden. ■



Bodenreaktionskraftmessplattform



Mit Mess-Sensoren gespickt schiebt diese Flugbegleiterin einen Trolley über eine schiefe Ebene.



Maximalkraftmessungen (Arm- und Beinkräfte, Schiebekräfte) bei etwa 500 Probanden die Datenerhebung. Bei 10 Kurz- und Mittelstreckenflügen mit verschiedenen Flugzeugtypen wurden die Serviceabläufe beobachtet und die Zieh-/Schiebetätigkeiten hinsichtlich Art und Dauer in Abhängigkeit von der Neigung des Kabinenbodens protokolliert.

In einem speziellen Laboraufbau wurden auf einer schiefen Ebene bei



Koffeinhaltige Getränke wie Kaffee, Cola und Energy-Drinks machen nur kurzzeitig fit. Danach folgt ein plötzliches Leistungstief. Auch als Durstlöscher eignen sich Mineralwasser und verdünnte Fruchtsäfte besser.

» sch «



Toter Punkt?

Pausen kommen an

» MIT GROSSEM PREISAUSSCHREIBEN

 **BG**
Die gewerblichen
Berufsgenossenschaften



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat e.V.

UND DAS



Ordnen Sie die folgenden Aussagen den dargestellten Szenen zu:

Wer auf langen Fahrten regelmäßig Pausen einlegt, bleibt länger munter. Frische Luft und Gymnastikübungen bringen dabei den Kreislauf in Schwung.

» au «

Bei einem vollen Termin kalender und langen Dienstfahrten kommt der Schlaf oft zu kurz. Am nächsten Tag ist die Müdigkeit dann umso größer. Gegen Übermüdung hilft letztendlich nur eines: ausreichend Schlaf.

» en «

In Gefahrensituationen ist Reaktionsvermögen besonders wichtig. Deshalb: Hören Sie auf die Müdigkeitssignale Ihres Körpers, bevor die Aufmerksamkeit nachlässt und es zu einem Unfall kommt.

» sge «

Das Sekundenschlaf-Risiko steigt vor allem in den frühen Morgenstunden. Wer dennoch zu diesen Zeiten unterwegs sein muss, sollte auf seine Fahrfitness achten (Pausen, Ernährung, Bewegung).

» laf «



KÖNNEN SIE GEWINNEN!

1. Preis:

Entspannen an Bord

Zwei Wochen Sonne, Meer und weiße Gischt: Genießen Sie zu zweit eine Kreuzfahrt in den Süden und lassen Sie sich vom Service an Bord verwöhnen.

2. Preis:

Entdecken Sie Ägypten

Folgen Sie den Spuren einer faszinierenden Kultur: Die 7-tägige Kreuzfahrt auf dem Nil führt Sie zu Relikten vergangener Zeiten. Für zwei Personen, inkl. Flug.

3. Preis:

Eine Ballonfahrt in den Alpen

Sie steigen im Heißluftballon auf und genießen das grandiose Panorama rund um Kitzbühel. Für zwei Personen, inkl. zwei Hotelübernachtungen.

4.-10. Preis:

Hinter die Kulissen blicken

Besuchen Sie zu zweit den Filmpark Babelsberg. Sie sind Gast bei der Aufzeichnung einer Talkshow. In einem 4-Sterne-Hotel verbringen Sie zwei erholsame Nächte, inkl. Anreise.

11.-100. Preis:

Ein Reise-Set

In der praktischen Kulturtasche zum Hängen sind Wecker, Zahnbürste und Fön auf jeder Reise gut untergebracht.

»» Einsendeschluss ist der 31.12. 2004

So können Sie teilnehmen:

- » per Postkarte an: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Postfach 4445, 53244 Bonn
- » per E-Mail an: preis2004@dvr.de
- » im Internet unter: jahresaktion2004.dvr.de

Nennen Sie das Lösungswort, Ihren Namen und Ihre Adresse sowie den Namen Ihrer Firma. Ihre Einsendung ist nur gültig, wenn Sie auch Ihre Berufsgenossenschaft nennen. Betriebe können die ausgefüllten Postkarten auch als Sammelsendung an den DVR schicken.

Alle Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Bei der Verlosung sind der Rechtsweg sowie der Umtausch oder eine Barablösung ausgeschlossen.

Finden Sie heraus, welche der oben stehenden Aussagen zu welcher Szene passt. Dadurch bringen Sie die Buchstaben in die richtige Reihenfolge und erhalten das Lösungswort.

Die Lösung lautet:

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Name/Vorname _____

Straße _____ PLZ/Wohnort _____

Firma _____

Berufsgenossenschaft _____

Fax-Bestellung an
040-39 80 10 40

GSV GmbH, Postfach 50 02 29, 22702 Hamburg

**Sicherheits
Partner**

Mit diesem Fax bestellen wir

kostenlose **Sonderdrucke** des SicherheitsPartners 7/2004

CD-ROM: Kompendium Arbeitsschutz

zum Preis von 10,00 Euro zuzüglich MwSt. und Versandkosten

CD-ROM: Lastverteilungsplan

Die CD-ROM „Lastverteilungsplan v2.1“ erhalten Mitgliedsunternehmen zum Preis von 5,00 Euro und Nichtmitglieder für 10,00 Euro, jeweils zuzüglich MwSt. und Versandkosten

Allgemeiner Sicherheits-Check

bis zu drei Exemplare erhalten Mitgliedsunternehmen der BGF kostenlos, jedes weitere Exemplar kostet 5,00 Euro zuzüglich MwSt. und Versandkosten; für Nicht-Mitglieder 6,00 Euro zuzüglich MwSt. und Versandkosten

Sicherheits-Check für Unternehmen des Güterkraftverkehrs

bis zu drei Exemplare erhalten Mitgliedsunternehmen der BGF kostenlos, jedes weitere Exemplar kostet 5,00 Euro zuzüglich MwSt. und Versandkosten; für Nicht-Mitglieder 6,00 Euro zuzüglich MwSt. und Versandkosten

FIRMENNAME

ZU HÄNDEN

STRASSE

POSTFACH

ORT

DATUM

UNTERSCHRIFT

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

