

SICHERHEITS PARTNER



Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen · www.bgf.de



Schulterschluss

Die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie schreibt ein abgestimmtes Vorgehen aller Beteiligten im Arbeitsschutz fest **12**



Kipperumsturz

In einem umgestürzten 4-Achs-Muldenkipper wurde ein schwer verletzter Fahrer aufgefunden. Der Unfallhergang wurde untersucht **10**

SicherheitsPartner

INFORMATIONEN

- 3 Einkaufshilfe: Geprüfte Produkte für den Verkehrsbereich**
- 4 Neue BGI für die Tankfahrzeug-Innenreinigung**
- 5 Seminarangebot für Gespannführer**
- 6 Trockene Haut durch trockene Luft**

PRÄVENTION

- 7 Die Last mit der Lastverteilung**
Aktualisierte Version der CD-ROM Lastverteilungsplan
- 8 Profis im Dienst**
Technische Aufsichtsbeamte
- 9 Tragischer Unfall**
Kindersicherungen für Abfallsammelbehälter
- 10 Tödlicher Umsturz**
Unfall im Braunkohle-Tagebau
- 12 Schulterchluss für sichere und gesunde Arbeit**
Die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie
- 14 Gute Assistenten gesucht**
Schulung mit neuen Fahrer-Assistenz-Systemen

RUBRIKEN

- 2 Editorial, Impressum**
- 3 Jobvermittlung der BGF**
- 3 Adressverzeichnis**
- 16 Fax-Abruf**

IMPRESSUM

Herausgeber: Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, 22757 Hamburg;
Tel.: 040/39 80 - 0
Gesamtverantwortung: Heino W. Saier, Hauptgeschäftsführer
Prävention: Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs
Redaktion: Ute Krohne
Gestaltung: Ute Krohne und Design Concept Paquin
Herstellung: Lena Amberger
Druck: Stürtz GmbH, Würzburg
Der SicherheitsPartner erscheint 8 x jährlich in der VerkehrsRundschau, Springer Transport Media GmbH, Neumarkter Str. 18, 81664 München

EDITORIAL



Heino W. Saier,
Hauptgeschäftsführer
der BGF

Sichere Leistungen

Die Höhepunkte der Finanzkrise treten allmählich in den Hintergrund. Die Folgen werden die gesamte gewerbliche Wirtschaft noch lange Zeit betreffen, bis sie hoffentlich vollständig überwunden werden. Nach Bekanntwerden der Insolvenz der großen amerikanischen Investmentbank Lehmann Brothers war hier in Deutschland die Aufregung groß, ob vielleicht in der Sozialversicherung Mitgliedsbeiträge bei Lehmann „verzockt“ worden sein könnten. Die kurze und direkte Antwort lautet: nein. Ein anderes Thema ist dabei aber ebenfalls sichtbar geworden: Wie gut, dass die Deutsche Sozialversicherung im Umlageverfahren finanziert wird und nicht kapitalgedeckt ist! Wie auch immer die Geldwertentwicklung ist, wie sich die Nominalbeträge der Löhne dementsprechend verändern, durch das Umlageverfahren ist sichergestellt, dass die Mittel für die jeweils im entsprechenden Folgezeitraum zu tätigen Ausgaben in der richtigen Höhe und im richtigen Wert zur Verfügung stehen – seien es Renten, Rechnungen von Ärzten und Krankenhäusern oder andere Leistungen. Es besteht also kein Zwang zu hochspekulativen Anlagen, um einen möglichst hohen Anlageertrag zu erzielen. Die Leistungen sind sicher. Diese Sicherheit darf aber nicht mit Erwartungen im Hinblick auf die Altersrente verknüpft werden. Die Diskussion, dass die Altersversorgung umso teurer wird, je kürzer sich die Lebensarbeitszeit im Verhältnis zur ganzen Lebenszeit gestaltet, ist noch lange nicht in das Bewusstsein aller Menschen gedrungen. Der danach aber festgesetzte Rentenbetrag wird zeitgerecht durch Umlage bei den Beitragszahlern refinanziert, insofern ist dieses Verfahren inflationsgeschützt und es ist nicht abhängig von Kapitalmarktentwicklungen. Das hat der Gesetzgeber im Sozialgesetzbuch entsprechend geregelt und es ist sichergestellt – auch durch Überprüfung der Aufsichtsbehörde und die jährlichen Abschlussprüfungen – dass sich alle Sozialversicherungsträger an diese Regeln halten. Zum Nutzen ihrer Mitglieder und Versicherten.

Nicht vergessen! Lohnnachweis für 2008

Der 11. Februar 2009 ist Stichtag für die Einreichung des Lohnnachweises für das Jahr 2008. Nicht oder nicht rechtzeitig eingereichte Lohnnachweise stellt die BGF durch eine Schätzung auf. Höchste Zeit also, die Meldung vorzunehmen! Die BGF erhebt ihre Beiträge nachträglich für das abgelaufene Geschäftsjahr. Grundlagen für die Berechnung des Beitrages sind neben den Gefahrklassen ins-

besondere die Lohnsummen der Beschäftigten. Nähere Informationen dazu finden Sie im Internet unter www.bgf.de. Mitgliedsunternehmen der BGF haben die Möglichkeit, ihren Lohnnachweis online an die BGF zu senden. Hierfür steht der Service *BGFdirekt* zur Verfügung, der mit einem Zugangscode ebenfalls über die Homepage der BGF erreichbar ist.

BGF

Einkaufshilfe: Geprüfte Produkte für den Verkehrsbereich

Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass es für Einkäufer von technischen Arbeitsmitteln und anderen Produkten immer wichtiger wird, Produkte zu beschaffen, die durch eine unabhängige, dritte Stelle geprüft wurden. Der Kauf geprüfter Arbeitsmittel gibt die Gewissheit, dass das Produkt und die mitgelieferten Unterlagen den Sicherheits- und Gesundheitsschutzanforderungen entsprechen. Arbeitgeber können durch den Kauf geprüfter Produkte die Betriebssicherheitsverordnung leichter einhalten.

BG-PRÜFZERT bietet eine neue kostenlose Möglichkeit an, nach geprüften Produkten des Verkehrsbereichs zu recherchieren. Unterteilt nach Produktgruppen können auf einfache Weise alle Produkte mit einem gültigen Zertifikat des Fachausschusses aufgerufen werden. Durch die zielgerichtete Suche können die ge-

suchten Produkte für den Fahrzeugbereich leichter gefunden und ausgewählt werden:

- Entsorgungsmaschinen/-fahrzeuge
- Luftfahrtbodengeräte/-maschinen
- Ladungssicherungselemente
- Reinigungs- und Winterdienstmaschinen
- Fahrzeugaufbauten
- Hebebühnen/-maschinen für Personen und Fahrzeuge
- Boote der Binnenschifffahrt und Sportboote

Mit der Veröffentlichung seiner Datenbank hat der Fachausschuss Verkehr das Angebot der branchenorientierten Suche im BG-PRÜFZERT weiter ausgebaut. Sie finden die Liste geprüfter Produkte der Prüf- und Zertifizierungsstelle über die Homepage des Fachausschusses Verkehr unter www.bgf.de/pruefzert *BGF*

BG-Regel zum „Einsatz von Gehörschützern“ überarbeitet

Die seit 2007 geltende Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung hat eine Reihe von Neuerungen gebracht, die eine Überarbeitung der BG-Regel 194 „Einsatz von Gehörschützern“ erforderlich machten. Zu den Neuerungen zählt unter anderem die Absenkung der Lärmgrenzwerte um 5dB auf jetzt 80 dB(A) als unteren und 85 dB(A) als oberen Auslösewert.

Neu ist außerdem die Berücksichtigung des Korrekturwertes K_S bei der Auswahl des Gehörschutzes. Untersuchungen hatten gezeigt, dass die im Labor ermittelten Dämmwerte (die auch auf der Verpackung

stehen) meist nicht erreicht werden: Stöpsel werden oft nicht tief genug in den Gehörgang geschoben, Haarbüschel oder Brillenbügel verhindern, dass Kapselgehörschützer gut dichtend am Kopf anliegen. Der K_S -Wert berücksichtigt diese mögliche Schutzeinbuße bereits bei der Auswahl des Gehörschutzes.

Die aktualisierte BGR 194 ist mit der Bezeichnung BGR/GUV-R 194 „Benutzung von Gehörschutz“ neu erschienen. Sie wendet sich in erster Linie an Sicherheitsfachkräfte und Ärzte. Ein Tipp: Als Einführung in die Thematik Gehörschutz ist die bereits 2007 erschienene Broschüre „Gehörschutz-Informationen“ (BGI 5024) sehr gut geeignet.

Beide Broschüren können als PDF-Datei heruntergeladen werden: Die BGR/GUV-R 194 unter http://www.hvbg.de/d/fa_psa/service/pdf/bgr194.pdf und die BGI 5024 unter <http://www.arbeitssicherheit.de/arbeitssicherheit/html/modules/bgi50005099/5000/bgi5024.pdf>. Die gedruckte Version der BGR/GUV-R 194 wird voraussichtlich im 2. Quartal 2009 erscheinen. *BGF*



Foto: 3 M

NACHRICHTEN

NEUE BG ENERGIE TEXTIL ELEKTRO

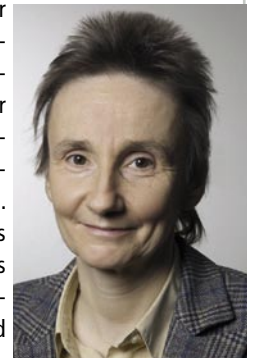
Zwei Fusionen

Die Berufsgenossenschaft der Gas-, Fernwärme- und Wasserwirtschaft (BGFW) und die Berufsgenossenschaft Elektro Textil Feinmechanik (BG ETF) fusionieren zum 1. April 2009. Die neue Berufsgenossenschaft wird den Namen „BG Energie Textil Elektro“ (BG ETE) tragen und für 150.000 Unternehmen zuständig sein. Erst Anfang 2008 war die BG ETF aus der Fusion der BG Feinmechanik und Elektrotechnik und der Textil- und Bekleidungs-BG entstanden. Am 1. Januar 2009 fusionierten die Verwaltungs-BG (VBG) und die BG Glas und Keramik. Die neue Berufsgenossenschaft mit Hauptsitz in Hamburg wird weiterhin den Namen der VBG tragen.

NEUE VORSTANDSVORSITZENDE

Schröder gewählt

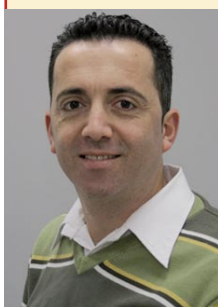
Marina Schröder wird neue alternierende Vorstandsvorsitzende der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Der Vorstand des Spitzenverbandes der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen wählte die 49-jährige Gewerkschafterin am 26. November 2008 in Fulda zur Nachfolgerin von Klaus Hinne, der Ende 2008 aus dem Amt ausschied. Im DGUV-Vorstand vertritt Schröder, zuständig für Arbeits- und Gesundheitsschutz beim Deutschen Gewerkschaftsbund, seit 2001 die Interessen der Versicherten. Im Vorstandsvorsitz wird sie sich mit dem derzeit amtierenden Arbeitgebervertreter Dr. Hans-Joachim Wolff abwechseln.



DGUV IM INTERNET

Englische Version

Der Spitzenverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen – DGUV – hat jetzt auch eine englischsprachige Internetpräsenz. Erreichbar sind die Seiten unter <http://www.dguv.de/content> oder über den Link „English“ auf jeder deutschen Seite. Dargestellt werden vor allem die Grundzüge der gesetzlichen Unfallversicherung.

www.bgf.de/Jobvermittlung


Der Versicherte der BGF Bekir K. hat 1998 eine Ausbildung zum Kfz-Mechaniker erfolgreich abgeschlossen. Insgesamt arbeitete er fast 10 Jahre in der Werkstatt eines bei der BGF versicherten

Transportunternehmens. Sein Unfall im Betrieb ereignete sich 2004. Als Folge ist sein linker Fuss nur noch eingeschränkt belastbar.

Bekir K. hat den Wunsch, weiter in seinem Ausbildungsberuf tätig zu sein. Er besuchte nach Abschluss der Rehabilitation eine Meisterschule und schloss 2008 die Ausbildung zum Kraffahrzeugtechnikermeister erfolgreich ab. Leider zerschlug sich durch einen Inhaberwechsel die Möglichkeit, sofort im Anschluss an die Ausbildung wieder eine Arbeit aufzunehmen. Der Versicherte ist deshalb aktiv im Ruhrgebiet auf Arbeitssuche. Der junge Familienvater würde sich über eine neue berufliche Perspektive sehr freuen.

Bitte nehmen Sie Kontakt zum Versicherten über seine Berufshelferin Nicole Mixdorf auf: Bezirksverwaltung Wuppertal, Aue 96, 42102 Wuppertal
Telefon: 0202/ 3895-269, Fax: 3895-395
E-Mail: nmixdorf@bgf.de

Weitere Bewerberprofile finden Sie unter www.bgf.de/Jobvermittlung

Neue BGI für die Tankfahrzeug-Innenreinigung

Die Tankfahrzeugreinigungsbranche ist heute aus der Tanklogistik nicht mehr wegzudenken. Dem trägt die neue BGI 5091 „Sicheres Arbeiten bei der Tankfahrzeug-Innenreinigung“ Rechnung.

Das Tankreinigungsgewerbe hat in den vergangenen Jahren eine rasante Entwicklung genommen. Dies zeigt sich sowohl bei der Anzahl neuer Betriebsstandorte als auch in der Bildung von Interessenverbänden (DVTI, ENFIT). Mittlerweile bestehen bundesweit rund 140 Tankreinigungsanlagen, die nach Schätzungen etwa ein Drittel des europäischen Tankreinigungsmarktes ausmachen. Damit wird deutlich, welche Stellung die deutsche Tankreinigungsbranche im internationalen Vergleich einnimmt. Mit dem wirtschaftlichen Erfolg rückt aber auch die Arbeitssicherheit in Tankfahrzeug-Reinigungsanlagen in den Blickpunkt. Die neue BGI 5091 unterstützt die Unternehmen bei der Erstellung von Gefährdungsbeurteilungen und fasst wichtige Vorschriften und Regeln, die für ein sicheres Arbeiten in der Branche von Bedeutung sind, zusammen.

Neben Hinweisen zu übergreifenden Regeln und Vorschriften enthält die BGI konkrete Informationen zu branchenspezifischen Gefährdungen etwa im Umgang mit Reinigungsmitteln und Produktresten. Einen Schwerpunkt bilden Hinweise zur betrieblichen Praxis anhand eines typischen Reinigungsverlaufes. Dabei werden sowohl Gefährdungen beleuchtet, die schon bei der Einfahrt in die Reinigungs-

bahn oder beim Öffnen der Domdeckel auftreten können, als auch solche, die mit dem Begehen des Fahrzeuges oder dem Einstieg in den Tankcontainer in Zusammenhang stehen.

In weiteren Abschnitten werden Schutzmaßnahmen, Brand- und Explosionschutz, technische Arbeitsmittel sowie arbeitsmedizinische Vorsorge behandelt. Darüber hinaus finden sich im Anhang Musterbetriebsanweisungen sowie weitere nützliche Vordrucke für die betriebliche Praxis.

Für Mitgliedsbetriebe der BGF sind drei Exemplare der BGI 5091 kostenlos. Jedes weitere Exemplar kostet 4,95 Euro (für Nichtmitglieder 7,50 Euro), jeweils zuzüglich MwSt. und Versand. Sie erhalten die BGI über den Medienshop unter www.bgf.de oder über den Medienversand der BGF: GSV GmbH, Postfach 500229, 22702 Hamburg, Fax: 040/ 39801040.



SO ERREICHEN SIE DIE BGF

Hauptverwaltung Hamburg
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg

Tel.: 0 40/39 80 -0
Fax: 0 40/39 80 -16 66
E-Mail: info@bgf.de

Bezirksverwaltung Dresden
Hofmühlenstraße 4
01187 Dresden

Tel.: 03 51/42 36 - 50
Fax: 03 51/42 36 - 581
E-Mail: bv-dre@bgf.de

Bezirksverwaltung Hamburg
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg

Tel.: 0 40/39 80 -0
Fax: 0 40/39 80 -26 99
E-Mail: bv-hbg@bgf.de

Bezirksverwaltung Wuppertal
Aue 96
42103 Wuppertal

Tel.: 02 02/38 95 - 0
Fax: 02 02/38 95 - 400
E-Mail: bv-wup@bgf.de

Bezirksverwaltung Hannover
Waldseestraße 5/6
30163 Hannover

Tel.: 05 11/39 95 - 6
Fax: 05 11/39 95 - 700
E-Mail: bv-han@bgf.de

Bezirksverwaltung Wiesbaden
Wiesbadener Straße 70
65197 Wiesbaden

Tel.: 06 11/94 13 - 0
Fax: 06 11/94 13 - 106
E-Mail: bv-wie@bgf.de

Bezirksverwaltung Berlin
Axel-Springer-Straße 52
10969 Berlin

Tel.: 0 30/2 59 97 - 0
Fax: 0 30/2 59 97 - 299
E-Mail: bv-ber@bgf.de

Bezirksverwaltung München
Deisenhofener Straße 74
81539 München

Tel.: 0 89/6 23 02 - 0
Fax: 0 89/6 23 02 - 100
E-Mail: bv-mue@bgf.de

AKTUELL: GEMEINSAME DEUTSCHE ARBEITSSCHUTZSTRATEGIE

Liebe Leserinnen und Leser, vielleicht hat Sie der Begriff „Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie“ (GDA) bereits über die Fachpresse oder über die Informationen unseres Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienstes erreicht. In dieser Ausgabe des SicherheitsPartners wollen wir Ihnen ein paar Hintergrundinformationen dazu geben.

Aber keine Angst: Für Sie als „Anwender“ unserer Präventionsprodukte ergeben sich keine neuen Aufgaben oder Verpflichtungen. Der Erfolg neuer Strategien muss aber überprüft werden und wir haben nachzuweisen, dass wir tatsächlich tun, was die Strategie uns vorgibt. Deshalb werden Sie Änderungen eventuell dadurch bemerken, dass unsere Technischen Aufsichtsbeamten verstärkt Wert auf be-

stimmte Schwerpunktthemen legen werden und dass die eine oder andere Checkliste mit Ihnen abzarbeiten ist. Wenn die Gefährdungsbeurteilung in Ihrem Betrieb gelebt wird, wird Ihnen das keine Schwierigkeiten bereiten. Da wir die Herausforderungen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes partnerschaftlich mit Ihnen gemeinsam angehen wollen, werden wir Ihnen in den Ausgaben des SicherheitsPartners und im Internet regelmäßig über die Schwerpunkte der GDA berichten. Vielleicht wäre das ja ein Anlass, sich die Zeit zu nehmen und den druckfrischen SicherheitsPartner regelmäßig gemeinsam mit Ihrer Fachkraft für Arbeitssicherheit und/oder Ihrem Betriebsarzt durchzublättern. Viel Erfolg!

Jörg Hedtmann

Seminarangebot für Gespannführer

Die von der BGF gemeinsam mit der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft durchgeführten Gespannführerseminare sind sehr gefragt. Für die unten genannten Termine im Herbst stehen jedoch noch freie Seminarplätze zur Verfügung. An den Lehrgängen können Unternehmer und Beschäftigte aus Mitgliedsbetrieben der BGF teilnehmen, die gewerblich Kutschen betreiben. Sie sind aber nicht für Anfänger gedacht. Die Semi-

nare beginnen jeweils am Freitag um 18.00 Uhr und enden am Sonntag nach einem gemeinsamen Mittagessen um ca. 13.00 Uhr. Kosten der Anreise, Unterbringung und Verpflegung tragen die durchführenden Berufsgenossenschaften für ihre Versicherten. Ihr Ansprechpartner bei der BGF: Franz Kosler, Walderseestraße 5, 30163 Hannover, Tel.: 0511/ 3995-784, Fax: 0511/3995-785. *BGF*

Termin	Seminar-Nr.	Veranstaltungsort
18.09. - 20.09.2009	SPGE SW 0904	Gevelinghausen
25.09. - 27.09.2009	SPGE SW 0905	Gevelinghausen
09.10. - 11.10.2009	SPGE SW 0906	Gevelinghausen
16.10. - 18.11.2009	SPGE SN 0904	Neustadt-Dosse
30.11. - 01.11.2009	SPGE SN 0905	Neustadt-Dosse
20.11. - 22.11.2009	SPGE SN 0906	Neustadt-Dosse
23.10. - 25.10.2009	SPGE SO 0904	Moritzburg
13.11. - 15.11.2009	SPGE SO 0905	Moritzburg
27.11. - 29.11.2009	SPGE SO 0906	Moritzburg



Erster Preis für Beitrag der BGF

Die BGF erhielt für den Posterbeitrag „Belastungen des Kniegelenkes beim Beladen von Verkehrsflugzeugen“ im vergangenen Jahr den ersten Preis der wissenschaftlichen Jury der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrtmedizin (DGLRM). Das Poster wurde als Beitrag auf dem 46. Jahreskongress der DGLRM eingereicht. Es erläutert die Ergebnisse einer



arbeitswissenschaftlichen Analyse, in der die Zeitanteile kniegelenksbelastender Körperhaltungen beim Be- und Entladen von Verkehrsflugzeugen erfasst wurden. Die Arbeit liefert einen wichtigen Beitrag zum Abschätzen des Erkrankungsrisikos für eine Gonarthrose (verschleißbedingte Erkrankung des Kniegelenkes). Besonders kleine Verkehrsflugzeuge werden auch heute noch überwiegend von Hand mit Flugreisegepäck oder Luftfracht beladen. Aufgrund der geringen Laderaumhöhen nehmen die Mitarbeiter dabei überwiegend Körperhaltungen ein, welche die Kniegelenke stark belasten. Mit Hilfe des biomechanischen Bewegungsanalysesystems CUELA analysierte die BGF Zeitanteile und Körperhaltungen beim Beladen von Flugzeugen und beteiligt sich damit an einer Forschung des Berufsgenossenschaftlichen Instituts für Arbeitsschutz. Ziel ist es, ein Belastungskataster zusammenzustellen, um für Berufsgruppen mit einem hohen Gonarthrosrisiko besondere Präventionsmaßnahmen ableiten zu können. *BGF*

Dr. Klaus Kimmich, Präsident der DGLRM überreicht den Preis an Dr. Claus Backhaus (li), BGF

Trockene Haut durch trockene Luft

Vor allem im Winter können Hautbeschwerden aufgrund von trockener Luft auftreten. Denn wenn kalte Außenluft in die beheizten Innenräume gelangt und dort erwärmt wird, sinkt die Luftfeuchtigkeit. „Viele Betroffene klagen bei trockener Luft über trockene, zum Teil juckende Haut, insbesondere zwischen den Fingern oder an den Unterschenkeln. Zudem verschlechtern sich bestimmte chronische Hauterkrankungen wie Neurodermitis oder Schuppenflechte“, so Prof. Swen Malte John, Leiter der Dermatologie an der Universität Osnabrück.

Tipps bei trockener Luft

Bei einer Zimmertemperatur von 20 bis 22 Grad liegt die empfohlene Raumfeuchte bei 40 bis 60 Prozent. Folgende Tipps schützen die Haut vor trockener Luft:

- Richtig lüften! Fenster im Winter nur kurz, aber weit öffnen. So gelangt weniger Feuchtigkeit an die Außenluft.
- Viel trinken! Das unterstützt den Selbstreinigungsprozess der Schleimhäute.
- Cremes mit höherem Fettgehalt auftragen! Im Winter die Haut am besten mit Salben (z.B. Vaseline) oder Pflanzenölen wie Mandel- oder Borretschöl eincremen. Im Zweifelsfall beim Hautarzt beraten lassen!
- Wenn Luftbefeuchter aufgestellt werden: Darauf achten, dass diese ein BG-PRÜFZERT-Zeichen tragen. Hersteller mit diesem Zeichen haben den hygienischen und sicheren Betrieb ihrer Systeme nachgewiesen.

INFO

Präventionskampagne Haut geht zu Ende

2008 endete nach zweijähriger Laufzeit die gemeinsame Präventionskampagne Haut von gesetzlicher Kranken- und Unfallversicherung. Die Bemühungen, Hauterkrankungen vorzubeugen, werden von der BGF jedoch im Rahmen der Präventionsarbeit fortgeführt. Und auch im Rahmen der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA) wird das Thema weiter verfolgt. Mehr zur GDA finden Sie auf den Seiten 14 und 15 dieser Ausgabe. Die Informationen zur Präventionskampagne Haut bleiben auch im kommenden Jahr unter: www.2m2-haut.de online.



Berichteten über die Paralympics Kirsten Bruhn ...

„Wir sind zufällig vorbeigekommen“ hieß es von vielen Besuchern der Messe „Du und Deine Welt“, die den Gemeinschaftsstand der Hamburger Berufsgenossenschaften, des BG-Unfallkrankenhauses und des Deutschen Rollstuhl-Sportverbandes e.V. besuchten. Dass rund 50 Prozent der Besucher gleich die Gelegenheit für eine Beratung nutzten, spricht für das große Interesse am Thema Haut. Denn die Kampagne „Deine Haut. Die wich-

Kampagnenabschluss in Hamburg

tigsten 2m² Deines Lebens“ stand im Mittelpunkt des Messestandes und endete nach zwei Jahren Laufzeit mit der Aktion in Hamburg.

Eine Befragung unter den Besuchern ergab übrigens, dass nicht allein Frauen am Thema Hautschutz und Hautpflege interessiert sind. Der Anteil der Männer, die sich am Messestand beraten ließen, betrug 38 Prozent, darunter auch viele jün-



... und Dorothee Vieth

gere Besucher. Und ihnen wurde viel geboten: Handschuhberatung, Tipps und Informationen für Hautschutz und Hautpflege von Dermatologen und ein UV-Test für die Brille.

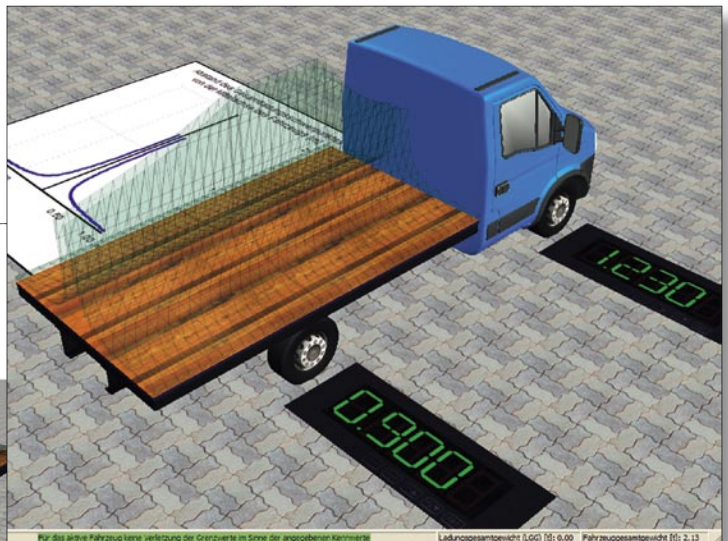
Etwas ganz Besonderes boten die sieben Paralympicsteilnehmer, die am Messestand zu Gast waren. Sie informierten über ihren Sport, ihre Eindrücke aus Peking und stellten sich den Fragen des interessierten Publikums. Neben Mitgliedern des Basketballteams, die in einem spannenden Finale die Silbermedaille in Peking gewannen, war die zweifache Bronzemedaillegewinnerin im Handbike Dorothee Vieth am Messestand. Sie stellte ihr Bike vor, mit dem sie Spitzengeschwindigkeiten von mehr als 40 km/h erreicht. Eindrucksvoll beschrieb sie im Interview die bewegenden Momente in Peking.

Interessante Einblicke boten auch die Schwimmerin und fünffache Medaillegewinnerin Kirsten Bruhn, die Ende 2008 zur Sportlerin des Jahres gekürt wurde, Tanja Schultz, eine der weltweit besten Bogenschützinnen und der Weltmeister von 2006 im Handbike Stefan Bäumann.

Die Last mit der Lastverteilung



Dreidimensionale Darstellung der Lastverteilungskurve



Die Achslasten stets im Blick!

Der **Lastverteilungsplan** hilft, die zulässigen Achslasten des Fahrzeugs im Betrieb nicht zu überschreiten oder zu unterschreiten.

Im Hinblick auf Ladungssicherung wird im transportierenden Gewerbe viel in technische Hilfsmittel und in die Ausbildung der Fahrer investiert. Aber ist damit alles Notwendige für die Ladungssicherung getan?

Wird der Lkw gleichmäßig beladen, zum Beispiel die gesamte Ladefläche mit gleich schweren Gitterboxen, ist die Ladungssicherung durch Formschluss „erledigt“ und über die Verteilung der Ladung auf der Ladefläche braucht man sich keine Gedanken zu machen. Doch wie verhält es sich, wenn die Ladung zum Beispiel aus wenigen besonders schweren Gitterboxen besteht oder einzelne Ladungen transportiert werden müssen? Oder was geschieht mit Teilladungen, wenn der Fahrer auf Tour ist?

Worum geht es beim Lastverteilungsplan?

Für die zuletzt genannten Ladungen muss zunächst der Gesamtladungsschwerpunkt ermittelt werden und dann mit Hilfe der Lastverteilungskurve bzw. des Lastverteilungsplans der Bereich auf der Ladefläche bestimmt werden, in dem dieser Gesamtladungsschwerpunkt liegen muss. Zum einen darf das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs nicht überschritten werden. Zum anderen dürfen einzelne Achs-

lasten durch eine falsche Verteilung der Ladung auf der Ladefläche weder überschritten noch unterschritten werden.

Erst Lastverteilung, dann Ladungssicherung!

Der für die Fahrzeugbeladung Verantwortliche muss sich also zunächst über die Lastverteilung im Klaren sein und erst danach kann er sich Gedanken über die Ladungssicherung machen. Spricht man in den Unternehmen Mitarbeiter an, die für die Lastverteilung verantwortlich sind, bekommt man oft zu hören „Was soll ich denn machen, ich habe für mein Fahrzeug keinen Lastverteilungsplan“.

In diesen Fällen hilft das Lastverteilungsprogramm der BGF, das nunmehr in der Version v3D.0 vorliegt. Mit dem Lastverteilungsprogramm erhält der Anwender eine Software, mit der er unter Berücksichtigung der rechtlich relevanten Aspekte die Ladefläche eines Nutzfahrzeugs optimal nutzen kann.

Was ist neu in der Version v3D.0

Neben den aus der Vorgänger-Version LVP v2.2 bekannten Funktionen lässt sich der Lastverteilungsplan (LVP) nunmehr dreidimensional berechnen. Wo bislang die Verteilung der Last lediglich auf der Mittellängsachse der Ladefläche eines

Fahrzeugs betrachtet wurde, wird mit dieser Version auch die Radlastdifferenz berücksichtigt, das heißt die Lage des Gesamtladungsschwerpunktes quer zur Fahrtrichtung und damit rechts oder links von der Mittellängsachse.

Neben dieser zusätzlichen Funktion wurde der Bedienfreundlichkeit große Aufmerksamkeit geschenkt. Die Benutzerführung durch das Programm wurde verbessert und eine zum Lieferumfang gehörige Kurzbedienungsanleitung erleichtert dem Anwender den Einstieg in das Programm. Selbstverständlich ist eine umfangreiche Hilfe-Funktion weiterhin Bestandteil des Programms.

Das Programm wird von der BGF kontinuierlich weiterentwickelt, für Anregungen und Kritik sind wir deshalb dankbar. Ihr Ansprechpartner: Karl-Heinz Jubit, Tel.: 040/3980-1933, E-mail: [kjubit@bgf.de](mailto:kjubt@bgf.de).

Die CD-ROM „LVP v3D.0“ erhalten Mitgliedsunternehmen über den Medienversand der BGF zum Preis von 15,- Euro und Nicht-Mitglieder für 30,- Euro, jeweils zuzüglich MwSt. und Versandkosten. Die Bestelladresse: GSV GmbH; Postfach, 50 02 29, 22702 Hamburg, Fax 0 40/39 80 10 40.

Karl-Heinz Jubit



Bei der Firma Terex-Demag steht für die TABen der BGF während der Zusatzausbildung Praxis ...

TECHNISCHER AUFSICHTSDIENST

Wer ist zuständig für Ihren Betrieb?

Die Präventionsarbeit der BGF ist regional organisiert. Die Regionalabteilungen Prävention finden Sie vor Ort in den Bezirksverwaltungen der BGF. Wenn Sie eine Unfallverhütungsvorschrift benötigen, den Arbeitsschutz im Betrieb optimieren und Ihre Mitarbeiter schulen wollen, oder wenn Sie eine Frage zum Arbeits- und Gesundheitsschutz haben – sind Sie beim Technischen Aufsichtsdienst genau an der richtigen Adresse. Rufen Sie einfach den für Ihren Betrieb zuständigen Technischen Aufsichtsbeamten an.

Hatten Sie bisher noch keinen Kontakt mit „Ihrem“ TAB? Dann genügt ein Blick ins Internet: Unter www.bgf.de in der Rubrik „Adressen und Auskünfte“ reicht die Eingabe der Postleitzahl Ihres Betriebes, um den richtigen Ansprechpartner zu finden.

Profis im Dienst

Die Ausbildung der Technischen Aufsichtsbeamten der BGF orientiert sich an der Praxis

Die BGF als ein moderner Dienstleister im Arbeitsschutz berät ihre Mitgliedsunternehmen in allen Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes. Die Beratung wird von ihren Technischen Aufsichtsbeamten (TAB) übernommen. Diese Aufgabe setzt hohe fachliche Kompetenz voraus. Deshalb beschäftigt die BGF Ingenieure, die bereits Berufserfahrung mitbringen und zusätzlich umfassend und gründlich auf ihre spätere Tätigkeit vorbereitet werden. Das Handwerkszeug erlernen die TABen in Fachseminaren und insbesondere durch ein hohes Maß an betrieblicher Praxis in den bei der BGF versicherten Branchen.

Ein erfreuliches Angebot

Die Firma Terex-Demag baut seit über 50 Jahren Teleskop- und Gittermastkrane und bietet ihren Kunden und Servicetechnikern Inhouse-Schulungen zu allen Fragen „rund um den Kran“ an. Christof Leininger ist

leitender Service-Trainer. Sein Angebot zu einer Inhouse-Schulung für TABen der BGF wurde gerne angenommen. Unter der Regie des Kranexperten der BGF, Ulrich Birkenstock, nahmen vier TABen, die sich auf ihren zukünftigen Einsatz bei der BGF vorbereiten, an der Schulung in den modern ausgestatteten Räumen der Firma Terex-Demag in Zweibrücken teil.

Der Gang durch die Herstellungs- und Montagehallen war allein schon aufgrund der Größe und Abmessungen der Kranbauteile beeindruckend. Dieser Eindruck verstärkte sich auf dem Testgelände, wo ein



... und Theorie auf dem Lehrplan

komplett aufgebauter Gittermastkran auf Raupen demonstriert wurde. Zurück im Schulungsraum folgte ein Einblick in die verantwortungsvolle Arbeit eines Fahrzeugkranführers. Christof Leininger erklärte die für einen sicheren Kranbetrieb wichtigste sicherheitstechnische Einrichtung: die Lastmomentbegrenzung. Sie stellt sicher, dass der Kran nicht über seine zulässige Tragfähigkeit hinaus belastet werden kann. Das Kippen des Kranes oder Versagen von Bauteilen wären sonst die unausweichliche Folge.

Der zweite Tag diente zur Vertiefung der Theorie in der Praxis. Die Teilnehmer bauten einen 80-Tonnen-Autokran vom Typ AC 80 auf. Die Bedienung des AC 80 und die Einsatzmöglichkeiten konnten somit direkt am Arbeitsplatz erprobt und erfahren werden. Das abschließende Erlebnis, den Autokran auf dem Firmengelände zu bewegen, werden die Teilnehmer sicher in Erinnerung behalten.

Für alle stand am Ende fest: Das Kombinieren von Theorie und Praxis in der Ausbildung ist für die spätere Tätigkeit als TAB unverzichtbar.

Martina Hefner und Sybille Golke

Tragischer Unfall

Seit 2000 sind **Kindersicherungen** für Abfallsammelbehälter nach **europäischer Norm** vorgeschrieben.

In Thüringen ereignete sich ein tragischer Unfall an einem Abfallsammelbehälter mit Schiebedeckel. Es handelte sich dabei um einen Großbehälter mit vier Rädern und einem Fassungsvermögen von 1,1m³. Der Deckel wird zum Öffnen aufgeschoben und durch Federkraft unterstützt geschlossen. Ein 10-jähriger Junge aus Erfurt wurde durch den sich schließenden Schiebedeckel stranguliert. Das Kind verstarb ein paar Tage später an den Unfallfolgen. Über den Unfall wurde in den Medien berichtet und daraufhin bekannt, dass sich bereits ein ähnlicher Unfall mit Todesfolge in Deutschland ereignet hatte.

Bereits in den 90er Jahren erstickte ein Kind in Frankreich, nachdem es durch einen Schiebedeckel im Halsbereich eingeklemmt worden war. Danach wurde durch Warnhinweise an den Behältern über die Unfallgefahr informiert. Dennoch kam es zu einem zweiten Unfall dieser Art, ebenfalls in Frankreich.

Aufgrund der tragischen Unglücksfälle ergänzte man im Jahr 2000 die Europäische Norm EN 840-6 „Fahrbare Abfallsammelbehälter – Sicherheits- und Gesundheitsschutzanforderungen“ um zusätzliche Sicherheitsanforderungen. Behälter mit Schiebedeckel müssen seitdem so konstruiert werden, dass beim Schließen ein Spalt von 181 mm zwischen Deckel und Behälterrumpf offen bleibt. Das vollständige Schließen ist nur durch Entriegeln einer 2-Hand-Sperre möglich. Eine ebenso geeignete Lösung ist das sogenannte „Deckel im Deckelsystem“, bei dem ein integrierter zweiter Deckel bei Quetschgefahr ausweicht (siehe Abb.).

Nachrüstung von Altbehältern

Abfallsammelbehälter sind häufig bis zu 30 Jahre im Einsatz und viele davon sind noch ohne die sogenannte „Kindersiche-

rung“ ausgerüstet, weil sie vor 2000 gebaut wurden. Zwar gibt es bisher noch keine Nachrüstpflcht, möglicherweise ist aber schon bald damit zu rechnen. Die Gütegemeinschaft Abfall- und Wertstoffbehälter e.V. (GGAWB) in Köln setzt sich dafür ein, dass eine Nachrüstung gesetzlich gefordert wird. Von den meisten Herstellern werden Kindersicherungen als Nachrüstsätze für alte Behälter angeboten.

Wenn Behälter mit einer Kindersicherung

ausgerüstet sind, ist natürlich auch eine regelmäßige Funktionskontrolle dieser Sicherung notwendig. Aber auch andere Dinge müssen an Abfallsammelbehältern regelmäßig geprüft werden. Die Prüf Fristen muss der Betreiber entsprechend der Einsatzbedingungen selbst festlegen. Eine Übersicht der wichtigsten Prüfpunkte zeigt Ihnen der Infokasten auf dieser Seite.

Heinz-Peter Hennecke

ASPEKTE ZUR PRÜFUNG EINES SAMMELBEHÄLTERS



Abfallbehälter neueren Datums sind mit einer Kindersicherung ausgestattet

- Ist die Kindersicherung funktionsfähig?
 - Lassen sich Deckel leicht und gefahrlos öffnen und schließen?
 - Ist der Behälter frei von scharfen Kanten und Graten?
 - Ist der Behälterrumpf nicht verbogen, ausgebeult oder gerissen?
 - Sind die notwendigen Handgriffe vorhanden und sind sie unbeschädigt?
 - Sind die Bremsen funktionsfähig und arretierbar?
 - Sind Kunststoffbehälter frei von Weißbruch
- (Überbelastung) an tragenden Teilen?
- Ist die Kammaufnahme unbeschädigt – zum Beispiel nicht verbogen und nicht ausgerissen?
 - Sind die Räder leichtgängig roll- und lenkbar?
 - Ist die Gummidichtlippe unbeschädigt?
- Zusätzlich bei Zapfenaufnahme:
- Sind die Aufnahmezapfen unbeschädigt?
 - Ist ein ausreichend dimensionierter und funktionsfähiger Fingerschutz oberhalb der Aufnahmezapfen vorhanden?

Tödlicher Umsturz

Rekultivierung im Braunkohle-Tagebau. In einem umgestürzten **4-Achs-Muldenkipper** wurde ein schwer verletzter Fahrer aufgefunden. Für ihn kam jede Hilfe zu spät.



Jeder Lkw-Fahrer, der Erfahrung im Umgang mit Hinterkipperfahrzeugen hat, weiß, dass bei Sattelaufiegern während des Abkippens der Ladung die Gefahr des Umsturzes besteht. Vierachs-Kipper gelten hingegen gemeinhin als umsturz-sicher. Das ist jedoch ein Irrtum, denn die Gefährdungen sind hier ähnlich wie bei Kippsattelaufiegern. Bei den meisten Kipperumstürzen kommt der Fahrer mit dem Schrecken oder mit leichten Blessuren davon, während am umgestürzten Fahrzeug nicht selten Totalschaden entsteht. Doch immer wieder werden der BGF auch Unfälle gemeldet, bei denen der Fahrer schwer oder sogar tödlich verletzt wird – so wie in dem nachfolgenden Fall:

Den Unfall hat niemand gesehen

Der Kraftfahrer hatte den Auftrag erhalten, mit einem vierachsigen Muldenkipper-
fahrzeug Mutterboden zur Rekultivierung eines Braunkohle-Tagebaus anzuliefern.

Der Mutterboden sollte auf der Kuppe eines Hügels abgekippt und anschließend von einer Planierraupe verteilt und eingearbeitet werden. Zur Organisation der Anlieferung des Mutterbodens hatte der Auftraggeber an der Zufahrtsstelle zum Tagebau einen Büro-Container aufstellen lassen. Dort mussten sich die Lkw-Fahrer anmelden und ihnen wurde mitgeteilt, wo sie den Mutterboden abkippen sollten. Der Kippvorgang wurde dann von den Fahrern vor Ort in Eigenverantwortung und ohne Aufsicht durchgeführt.

Der Unfall selbst wurde von niemandem beobachtet. Erst einem Planierraupenführer fiel der umgestürzte Lkw auf. Er eilte zum Lkw, um nachzusehen, ob dem Fahrer etwas passiert war. Er fand ihn im Führerhaus des Lkw auf der Beifahrerseite des Fahrzeuges liegend, bewegungslos und mit Kopfverletzungen vor. Aus den Ohren des Verletzten war Blut ausgetreten. Der Planierraupenführer leistete Erste Hilfe und benachrichtigte den Vorarbeiter. Dieser veranlasste, dass der Rettungshubschrauber alarmiert wurde. Der Verletzte wurde in das nächstgelegene Krankenhaus geflogen, wo er zwei Tage nach dem Unfall an den Folgen seiner Verletzungen verstarb.

Entscheidend für schwere Verletzungen: Der Fahrer war nicht angeschnallt

Da sich die Einbaustelle für den Mutterboden auf der Kuppe eines Hügels befand, fiel das Gelände zu allen Seiten relativ steil ab. Die Unfalluntersuchung ergab, dass die Geländeneigung an der Unfallstelle ca. 17 Prozent (ca. 10°) betragen hatte!

An den Reifenspuren an der Unfallstelle war zu erkennen, dass der Verletzte zum Abkippen des Mutterbodens seinen Lkw quer zum Gefälle abgestellt und dann zu kippen begonnen hatte. Als die Kippmulde nach Augenschein zu ca. 30° angekippt war, stürzte der Lkw zur rechten Seite auf den abfallenden Hang. Dies muss sehr schnell geschehen sein, denn offensichtlich hatte der Fahrer keine Chance, sich in Sicherheit zu bringen. Da er während des Abkippvorganges nicht angegurtet war, stürzte er vom Fahrersitz auf die Beifahrersei-

te des Fahrzeuges, wo er am Dachhimmel des Führerhauses oberhalb des Fensters mit dem Kopf aufschlug. Dabei zog er sich schwere Schädelverletzungen zu. Vor allem bei seitlicher Neigung besteht bei jedem Kipperfahrzeug die Gefahr des Umstürzens während des Kippvorganges. An der gleichen Stelle hatten zuvor andere Fahrzeuge abgekippt. Wie an den Reifenspuren und den Schüttkegeln des abgekippten Mutterbodens zu erkennen war, richteten die Fahrer der anderen Lkw ihre Fahrzeuge jedoch so aus, dass die Rückseiten der Fahrzeuge zum Gefälle zeigten. Dadurch ergab sich keine Seitenneigung der Fahrzeuge während des Kippens. Es konnte nicht geklärt werden, weshalb der Fahrer – trotz der offensichtlich erkennbaren Gefahr – in der beschriebenen Weise abgekippt hatte. Vielleicht war er mit den Gedanken nicht bei der Arbeit oder wurde abgelenkt. Tatsache ist jedoch, der Fahrer würde noch leben, wenn er während des Kippvorganges den Sicherheitsgurt benutzt hätte. Der Gurt hätte den tödlichen Sturz auf die Beifahrerseite des Fahrzeuges verhindert!

Franz Kosler

Wie können derartige Unfälle vermieden werden?

Beauftragen Sie mit dem Führen von Kipperfahrzeugen nur Fahrer, die zuvor umfassend in den Umgang mit diesen Fahrzeugen eingewiesen wurden. Lassen sie Anfänger mit einem „alten Hasen“ längere Zeit mitfahren, bevor Sie ihnen die Möglichkeit geben, das Fahrzeug selbstständig zu führen.

Unterweisen Sie Ihre Mitarbeiter regelmäßig über das richtige Verhalten beim Umgang mit den Hinterkippern und dokumentieren Sie diese Unterweisungen. Ordnen Sie in einer Betriebsanweisung an, dass die Kraftfahrer auch während des Abkippens der Ladung den Sicherheitsgurt zu benutzen haben.

BGI 5064: Nur nicht umkippen

Eine Hilfe bei der Unterweisung der Kraftfahrer im Umgang mit Kipperfahrzeugen gibt Ihnen die BGF-Information „Nur nicht Umkippen – Leitfaden für Fahrer, damit der Kippsattel beim Kippen nicht umkippt“ (BGI 5064). Die Broschüre entstand als Ergebnis einer detaillierten Analyse von Unfällen, nach vielen Gesprächen mit direkt betroffenen Fahrern und Betreibern sowie fachlichen Diskussionen mit Fahrzeugsachverständigen und -herstellern. Sie soll Neueinsteigern helfen, sicher zu arbeiten, bietet aber auch Fahrern mit langjähriger Berufserfahrung Anregungen, und wenn es sich

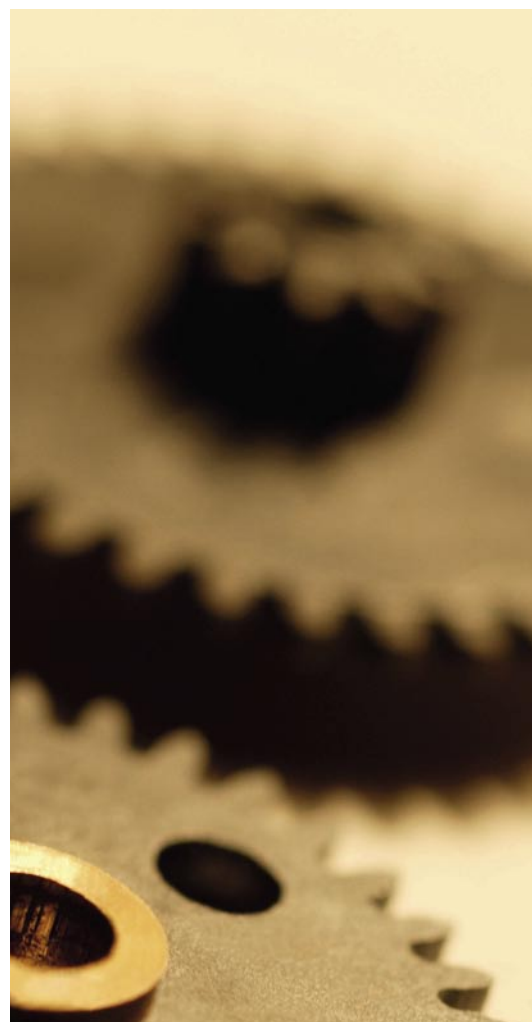


„nur“ darum handelt, über eingefahrene Verhaltensweisen nachzudenken.

Sie erhalten die Broschüre bei der BGF. Bestellen Sie einfach im Internet unter www.bgf.de, Rubrik Service/Medienshop oder per Fax beim Medienversand der BGF: GSV GmbH, Postfach 500229, 22702 Hamburg. Ein Formular für den Abruf per Fax finden Sie auf Seite 16.

Mitgliedsunternehmen der BGF erhalten drei Exemplare der BGI kostenlos. Ab dem 4. Exemplar beträgt der Preis je Exemplar 3 Euro (für Nicht-Mitglieder 4 Euro) zuzüglich MwSt. und Versandkosten.

Schulterschluss



Die **Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA)** – Gesetzesauftrag und Instrument für Effizienz und Klarheit im Arbeitsschutz

für sichere und gesunde Arbeit

Ein altes Sprichwort aus der Bretagne sagt: „Je mehr Hirten sich um eine Herde kümmern, umso schlechter wird sie betreut.“ Dass es sich mit den Arbeitsschutz-Institutionen in Deutschland ähnlich verhalte, war ein in der Debatte um die Reform der gesetzlichen Unfallversicherung gelegentlich gehörtes Argument, denn der deutsche Arbeitsschutz hat viele Träger: den Bund (zuständig für die Gesetzgebung), die Länder (verantwortlich für die Gewerbeaufsicht) und die Unfallversicherungsträger. Zu den Unfallversicherungsträgern gehören die Berufsgenossenschaften, die über ihre Technischen Aufsichtsdienste den gesetz-



lichen Auftrag zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten wahrnehmen. Alle drei Träger sollten am selben Arbeitsschutzstrang ziehen. Dabei wurde wohl in die gleiche Richtung gezogen, aber die Methoden waren gelegentlich unterschiedlich und nicht aufeinander abgestimmt.

Mit dem Unfallversicherungsmodernisierungsgesetz (UVMG) wurde nun ein gemeinschaftliches und zielgerichtetes Vorgehen gesetzlich festgeschrieben – die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA). Dahinter steht die Verpflichtung zum gemeinsamen Vorgehen aller drei Träger des Arbeits- und Gesundheitsschutzes in festgelegten Kernbereichen. Damit das kein Lippenbekenntnis bleibt, sind Ablauf und Strukturen der GDA formalisiert.

Die Akteure der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie

Speziell zur Umsetzung der GDA wurde die Nationale Arbeitsschutzkonferenz (NAK) ins Leben gerufen, die ihren ständigen Sitz bei der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin in Berlin hat. Die NAK ist für die zentrale Steuerung der Arbeitsschutzstrategie zuständig. Sie setzt sich aus jeweils drei Vertretern von Bund, Ländern und Unfallversicherungsträgern zusammen.

Eine beratende Funktion besitzt das Arbeitsschutzforum. Es wird einmal jährlich veranstaltet und dient der Teilhabe der Fachöffentlichkeit an der GDA-Entwicklung. Hier finden sich unter anderem Vertreter von Verbänden, Krankenkassen und aus der Wissenschaft. Praxisbezogene Anregungen von der Basis können über diese Personen und Institutionen an die NAK weitergegeben werden.

Methodik und Ziele der GDA

Die grundsätzliche Vorgehensweise der GDA ist so angelegt, dass es nach der Koordination von Arbeitsschutzzielen gemeinsame Aktionen mit anschließender Erfolgskontrolle geben soll. Von der Ar-

beitsschutzkonferenz werden mit Unterstützung des Arbeitsschutzforums konkrete Arbeitsschutzziele beschlossen und die Handlungsfelder der GDA zentral koordiniert. Die GDA-Partner führen dann abgestimmte Aktionen durch. Dies kann eine zielgerichtete Überwachung und Beratung der Betriebe sein, aber auch eine flächendeckende Kampagnenarbeit.

Die sich anschließende Evaluierung der Ergebnisse soll den Abstand zwischen Angepeiltem und Erreichtem überprüfen. Diese Erfolgskontrolle soll eine zentrale Rolle im Arbeitsschutz einnehmen. Die NAK legt hierzu die Konzepte fest und entwickelt ein nationales Arbeitsschutzcontrolling.

Drei Handlungsfelder der GDA stehen schon fest

Bereits im vergangenen Jahr haben die Arbeits- und Sozialminister drei gemeinsame Arbeitsschutzziele und die konkreten Handlungsfelder für den Zeitraum 2008 bis 2012 festgelegt: Dabei handelt es sich um die Reduzierung der Zahl der Arbeitsunfälle, die Reduzierung von Muskel- und Skeletterkrankungen und die Verringerung der Häufigkeit von Hauterkrankungen. Die Zahl der Arbeitsunfälle ist zwar bereits rückläufig, soll nach Maßgabe der Europäischen Kommission bis 2012 jedoch um insgesamt 25 Prozent verringert werden.

Den Themen Ergonomie und Haut kommt eine hohe Bedeutung zu. Tatsächlich sind Haut- und Wirbelsäulenerkrankungen an erster Stelle für das frühzeitige Ausscheiden aus dem Beruf verantwortlich. Das bestätigt eine Statistik des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales. Zu jedem Ziel wurden Handlungsfelder und zu jedem Handlungsfeld Projekte entwickelt und von der NAK beschlossen.

Bestimmte Projekte werden als sogenannte Leuchtturmprojekte durch die NAK identifiziert. Für sie werden einheitliche

Alle Träger der GDA legen großen Wert auf eine aktuelle und gelebte Gefährdungsbeurteilung

Programme verabredet, die von allen Trägern in gleicher Weise umzusetzen sind. Für die BGF hat das Leuchtturmpro-

jekt „Sicher fahren und transportieren“ eine besondere Bedeutung – wir haben uns in diesem Bereich deshalb verstärkt eingebracht.

Was ändert sich für die Unternehmen?

Die GDA wird für die Betriebe insofern Vorteile bringen, als jetzt alle Akteure des Arbeitsschutzes verpflichtet sind, abgestimmt zu agieren. Auf der anderen Seite besteht die Gefahr, dass die festgeschriebene Strategie eine gewisse Formalisierung mit sich bringt – ein Ansatz, den wir im berufsgenossenschaftlichen Präventionssystem bisher nicht gewohnt waren. Deshalb sollten auch die Beteiligten bei allem Reformwillen darauf achten, dass bei der Neuausrichtung des deutschen Arbeitsschutzsystems der Branchenbezug nicht verloren geht. Die individuelle Betreuung ihrer Mitgliedsunternehmen stand für die BGF immer an erster Stelle. Das soll auch in Zukunft so bleiben!

Im Hinblick auf die Neuerungen durch die GDA ist die BGF gut aufgestellt. In den verschiedenen Schwerpunktaktionen der letzten Jahre, nicht zuletzt mit der Kampa-

gne Fahrer-Assistenzsysteme, hat die BGF reichlich Erfahrung mit GDA-tauglichen Projekten sammeln können. Die BGF wird diesen Weg mit einem

zuversichtlichen Blick auf die Zukunft beschreiten und für die Zusammenarbeit mit anderen Institutionen bereit sein.

Es besteht auch kein Grund zur Sorge, der Arbeits- und Gesundheitsschutz selbst könnte auf dem Prüfstand stehen. Durch die gemeinschaftliche Ausrichtung des Arbeitsschutzes wird die Zielrichtung für den Unternehmer sogar leichter zu erkennen sein. Das schafft die Basis für gezielte Maßnahmen zum individuellen Arbeitsschutz im Betrieb.

Übrigens, ein Tipp für die Praxis: Alle Träger der GDA legen großen Wert auf eine aktuelle und gelebte Gefährdungsbeurteilung. Das wird ein zentraler Bestandteil aller Projekte sein. Also: Ist Ihre Gefährdungsbeurteilung schon GDA-tauglich? Unsere Sicherheitschecks helfen Ihnen weiter. Sie finden sie unter www.bgf.de im Medienshop. Oder fragen Sie einfach Ihren Technischen Aufsichtsbeamten.

Kilian Blobner

	Beispiel
Arbeitsschutzziel	Reduzierung der Zahl der Arbeitsunfälle
Handlungsfeld	Transport, Verkehr, Logistik
Projekt	Sicher fahren und transportieren



Von links: Ralf Brandau, Henry Witt, Dieter Kabelitz, Siegfried Hagen, Detlev Krill, Martin Schmüth, Willi Straußfeld, Anton Offermanns, Mathias Lang,

Gute Assistenten gesucht

Ein System ist nur so gut wie die Fahrer, die damit arbeiten. Dieser Meinung sind auch die Fahrer der Firma Offergeld nach einer Schulung mit den neuen **Fahrer-Assistenz-Systemen**.

Jeder, der schon einmal einen Helfer, einen Assistenten, an die Seite bekommen hat, weiß, wie wichtig es ist, diesen kennenzulernen, über seine Stärken und Schwächen Bescheid zu wissen. Nur so kann man entscheiden, was man ihm zutrauen kann, wo er einen unterstützen kann und was man auch in Zukunft lieber selbst machen sollte. Zu so einem Kennenlernen waren wir Ende November aufgebrochen.

Zu Gast bei der Spedition Offergeld

Samstag, 29.11.2008, später Vormittag. In Würselen bei Aachen wartet ein freundlicher heller Schulungsraum auf uns. Wir, das sind Ralf Brandau und Renate Bantz, Mitarbeiter der BGF in Wuppertal und Hamburg. Unser Vorhaben heute: Eine Unterweisung im Rahmen der Kampagne zur Förderung des Einsatzes von Fahrer-Assistenz-Systemen. Die Spedition Offergeld beteiligt sich am Praxisversuch zur Erprobung der Systeme, hat dazu Zuschüsse von der BGF erhalten und setzt sieben Fahrzeuge an den Standorten Würselen und Dormagen ein. Die Fahrer dieser Fahrzeuge, der Schulungsleiter Fahrpersonal Detlev Krill und der Fuhrparkleiter Anton Offermanns treffen sich zur Einführungs-schulung.

Schulung wird bei der Firma Offergeld ernst genommen. Das macht auch der Seniorchef,

Hans Offergeld deutlich. Bei der Begrüßung berichtet er von seinen Erfahrungen mit Fahrer-Assistenz-Systemen im Pkw. Seine Meinung: „Die Sicherheitssysteme sind unbedingt zu begrüßen – aber die Fahrer müssen informiert und geschult werden.“ Recht hat er und dazu sind wir heute da. Denn auch wir von der BGF sind davon überzeugt, dass die Systeme nur dann ihre optimale Wirkung entfalten, wenn sie auch richtig eingesetzt und die Nutzer ihre Stärken und Schwächen kennen. Deshalb ist die Unterweisung für alle Fahrer, die am Praxisversuch teilnehmen, obligatorisch.

Die Technischen Aufsichtsbeamten der BGF, die das Unterweisen übernehmen, haben Einführungsveranstaltungen mit Praxisübungen bei den Herstellern besucht, die die Kampagne mittragen – Mercedes Benz, MAN, Iveco. So konnten sie die Wirkung der Fahrer-Assistenz-Systeme selbst erfahren. Viele Unterweiser haben selbst schon beruflich am Steuer eines Lkw gesessen und wissen, wovon sie sprechen. Auch Ralf Brandau, der heute dabei ist.

Erfahrung der Fahrer gefragt

Die Unterweiser wollen nicht nur selbst reden, sondern ermuntern die Teilnehmer von ihren eigenen Erfahrungen mit den Assistenz-Systemen zu berichten. Den größten Nutzen sprechen die Fahrer dem Abstandsregeltempomaten zu. „Er ist eine



Der Aufkleber zeigt: Dieses Fahrzeug ist mit Fahrer-Assistenz-Systemen ausgestattet

Erleichterung für den Fahrer“, meint Henry Witt, seit 1996 im Unternehmen. Und Siegfried Hagen ergänzt: „Der Abstandsregeltempomat ist eine gute Sache. Ich war zwar anfangs skeptisch, aber bin jetzt davon überzeugt.“ Mehr Skepsis erntet da schon der Spurassistent. Er sei in Baustellen sehr sensibel, auch bei verengten Fahrbahnen spreche er oft an. Ein Problem seien auch reparierte Fahrbahnen, bei denen es je nach Neuasphaltierung zu Fehlmeldungen kommen könne.

Nach der Erfahrung kommt die Theorie

Ralf Brandau erläutert die Wirkung der Fahrer-Assistenz-Systeme. Kurze Filmsequenzen ergänzen die Ausführungen. Dann sind die Teilnehmer an der Reihe. Je eine



Andreas Handels, Theo Löhner

Gruppe beschäftigt sich mit einem System. Anschließend präsentieren sie die Ergebnisse: Zum Beispiel, dass der Spurassistent erst bei über 60 km/h Wirkung zeigt, also in der Stadt gar nicht nerven kann, wenn man sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit hält. Und es gibt gerade auch in Baustellen Situationen, in denen der Spurassistent durchaus hilfreich sein kann, wie ein Teilnehmer berichtet.

Natürlich ersetzt er nicht das geübte Auge und natürlich kann es nicht ganz ausbleiben, dass das Warnen nervt, denn genau das soll es ja beim drohenden Abkommen von der Fahrbahn. Immerhin ist bei 30 Prozent der schweren Unfälle mit Lkw das Abkommen von der Fahrbahn die Unfallursache. Viele dieser Unfälle könnten

durch einen warnenden Spurassistenten verhindert werden. Also: Möglichst nicht abschalten und unbedingt nach dem Deaktivieren wieder anschalten. Automatisch wird er nur bei einem Neustart des Motors wieder aktiviert. Die Stärke des Spurassistenten entfaltet sich in monotonen Situationen, zum Beispiel bei Dunkelheit und geringem Verkehrsaufkommen.

Lob für Abstandstregeltempomaten

Besonders gut finden die Teilnehmer den Abstandsregeltempomaten, der bei gleichmäßiger Fahrweise sein Potenzial voll entfaltet. „Der hilft manches ‚Knöllchen‘ zu sparen, was bei zu geringem Abstand droht.“ Aber auch beim Abstandsregeltempomaten gibt es einiges zu beachten. Bei schlechten Sicht- oder Straßenverhältnissen zum Beispiel sollte man auf ihn verzichten. Wissen muss man auch, dass er nur wirkt, wenn das Hindernis sich in gleicher Fahrtrichtung mit mindestens 8 km/h bewegt. Stehende Hindernisse werden nicht erkannt. Dies gilt übrigens auch für den Notbrems-Assistenten, mit dem die bezuschussten Fahrzeuge der Firma Offergeld ebenfalls ausge-

nicht auf die maximale Geschwindigkeit einzustellen, sondern sich der Fahrweise des vorausfahrenden Fahrzeugs anzupassen. Und ganz vor einem ‚Knöllchen‘ bewahren kann er den Fahrer auch nicht, nämlich dann, wenn man einen zu geringen Abstand zum Vordermann wählt.

Gerade beim Gespräch über den Notbrems-Assistenten wird deutlich, dass auch andere Faktoren zu bedenken sind. Wie bei einer manuellen Vollbremsung ist zum Beispiel eine korrekte Ladungssicherung wichtig. Und schnell ist man beim Thema Vollbremsung auch bei den richtigen Schuhen und warum man keinesfalls mit Schlappen oder sogar barfuß fahren darf.

Die Ausführungen der Kleingruppe, die sich mit ESP beschäftigt hat, machen deutlich, dass man sich auch hierauf nicht blind verlassen und es quasi als Betriebssystem nutzen bzw. an die physikalischen Grenzen heranfahren darf. Aber auch im normalen Fahrer-Alltag gibt es brenzlige Situationen, die durch das ESP entschärft und beherrschbarer werden.

Am Ende der Unterweisung ist klar geworden, dass Fahrer-Assistenz-Systeme dazu geeignet sind, den Fahrer im Alltag zu entlasten. Mit ihnen sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass sich schwere Unfälle ereignen, deutlich. Alle Unfälle können sie aber nicht verhindern. Werden sie falsch eingesetzt oder sogar abgeschaltet, weil sie nerven oder beeinträchtigen, dann können sie auch keine oder nicht ausreichend Wirkung entfalten. Die entscheidende Rolle spielt immer der Fahrer. Die Sicherheitssysteme haben nur eine unterstützende Funktion, sie sind nicht Fahrer-Ersatz, sondern Fahrer-Assistenz-Systeme.

Renate Bantz



Einführungsschulung: Ralf Brandau, (BGF, oben) und Fahrer der Spedition Offergeld



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

stattet sind. Er ist eine Erweiterung des Abstandsregeltempomaten und kann das Fahrzeug bis zum Stillstand abbrem sen.

Für alle Systeme gilt, dass sie den Fahrer zwar sicherer fahren lassen, ihn aber nicht von einer vorausschauenden Fahrweise entbinden. Um die Sicherheit des Abstandsregeltempomaten zu nutzen und trotzdem eine hohe Wirtschaftlichkeit zu erzielen, ist es sinnvoll den Tempomaten

Mit diesem Fax bestellen wir

kostenlose **Sonderdrucke** des SicherheitsPartners 1/2009

BGI 5091 **Sicheres Arbeiten bei der Tankfahrzeug-Innenreinigung**

Mitgliedsbetriebe der BGF erhalten ein Exemplar kostenlos, jedes weitere Exemplar kostet 8,50 Euro und für Nicht-Mitglieder jedes Exemplar 11 Euro, jeweils zuzüglich MwSt., Porto und Verpackung

CD-ROM **Lastverteilungsplan** Version LVP v3D.0

Mitgliedsbetriebe der BGF erhalten die CD ROM je Exemplar für 15 Euro und Nicht-Mitglieder je Exemplar für 30 Euro, jeweils zuzüglich MwSt., Porto und Verpackung

BGI 5064 **Nur nicht umkippen**

Mitgliedsbetriebe der BGF erhalten ein Exemplar kostenlos, jedes weitere Exemplar kostet 3 Euro und für Nicht-Mitglieder jedes Exemplar 4 Euro, jeweils zuzüglich MwSt., Porto und Verpackung

FIRMENNAME

ZU HÄNDEN

STRASSE

POSTFACH

ORT

DATUM

UNTERSCHRIFT

