SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

4 | 2012

DAS THEMA
Der Sicherheitsbeauftragte Seite 8

GESUND UND SICHER
Assistenzsysteme für Gabelstapler Seite 16

REPORTAGE

Unterwegs mit einem Hubschrauber-Piloten Seite 10

„Die Selbstverwaltung trifft alle wichtigen Entscheidungen."

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Gesagt – getan!

Oft ist es gar nicht so einfach, jemanden dafür zu begeistern, ein Ehrenamt zu übernehmen. Keine Zeit, keine Lust, was bringt das denn, könnte die Antwort heißen. Nicht so bei der BG Verkehr: Bei uns engagieren sich Arbeitsgeber- und Arbeitnehmervertreter in der Selbstverwaltung, weil sie etwas bewirken wollen.
Sie wissen, dass sie nicht etwa belanglose Sitzungen vor sich haben, sondern Entscheidungen treffen und zwar ganz konkret: Jede Präventionskampagne, jedes neue Projekt, jede Rente und jeder Beitragsbeschluss, auch wichtige Personalien werden von den Gremien der Selbstverwaltung entschieden. Deren Mitglieder sind ganz überwiegend in ihrem normalen Beruf tätig. Sie wissen aus eigener Erfahrung, dass die Verkehrsbranche besonders häufig von schweren und tödlichen Unfällen betroffen ist und wollen das nicht tatenlos hinnehmen. Da sie die Praxis und Probleme aus dem täglichen Arbeitsalltag kennen, können sie am allerbesten beurteilen, ob eine Idee funktioniert.

Abgesehen von der Prävention arbeiten Selbstverwaltung und Verwaltung besonders eng in den Rentenausschüssen zusammen. Dafür muss man viel Zeit aufwenden – zum Beispiel werden alle Fälle, in denen es darum geht, erstmalig eine Rente festzusetzen, im Rentenausschuss behandelt. Mitglieder, die neu in diesem Amt sind, unterstützen wir mit einer intensiven Schulung, um über Verfahrensfragen zu informieren und juristische und medizinische Kenntnisse zu vermitteln. Dass auch gestandene Mitglieder dabei noch dazulernen können, hat sich bei der Schulung im April wieder gezeigt. Wir berichten darüber in dieser Ausgabe auf der Seite 26.

Neben dem Bericht aus dem Rentenausschuss setzen wir auf Seite 27 übrigens eine kleine Serie fort, die wir in der letzten Ausgabe begonnen haben: Selbstverwaltung im Portrait. Darin stellen wir Ihnen einige der Frauen und Männer vor, die sich Zeit nehmen, Lust haben und Verantwortung übernehmen. Sie stehen stellvertretend für alle Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter in den Gremien unserer Berufsgenossenschaft, denen ich auf diesem Wege einmal ganz herzlichen Dank sage!

IMPRESSUM

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

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka,
Hauptgeschäftsführerin

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Dorothee Pehlke, Renate Bantz, Ute Krohne

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

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

SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

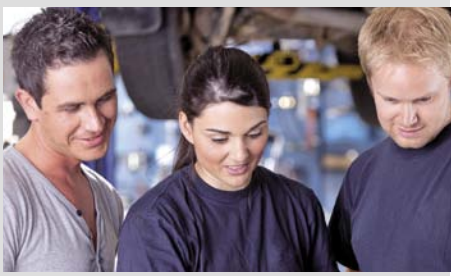
Außenstelle Duisburg
Düsseldorfer Straße 193
47053 Duisburg
Tel.: 0203 2952-0
Fax: 0203 2952-135
E-Mail: praevention-duisburg@bg-verkehr.de

DIE TIEFFLIEGER

Eigentlich wollten wir in dieser Ausgabe vom Umzug des Flughafens in Berlin berichten, aber der wurde bekanntlich verschoben. Und deswegen hat sich unser Autor Christoph Papsch kurzerhand mit Fliegern beschäftigt, die ohne Landebahn und Vorfeld auskommen, und sich die Startfreigabe einfach selbst geben. Lesen Sie seine Reportage vom Hubschraubereinsatz bei den Winzern auf Seite 10

DIE „KÜMMERER“ **Seite 8**

ASSISTENTEN **Seite 16**



SICHER MIT SYSTEM **Seite 18**

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 4

DAS THEMA

Die „Kümmerer“ 8
Der Sicherheitsbeauftragte im Betrieb

REPORTAGE

Die Tiefflieger 10
Unterwegs mit dem DHD Helikopterservice

GESUND UND SICHER

Assistenten in Theorie und Praxis 16
Fahrer-Assistenzsysteme für Gabelstapler

Sicher mit System 18
Arbeitsschutz-Managementsysteme

Weiterbildung für Transporterfahrer 20
Seminare der BG Verkehr

Viel mehr als eine Einweisung 21
Der BG Grundsatz für die Bediener von Hubarbeitsbühnen

DER FAHRENSMANN

Sicherheits-Checks für Binnenschiffe 22

SEE & SICHERHEIT

Das Anschlagen von Lasten 24
Hinweise zum sicheren Umgang mit schweren Lasten

SELBSTVERWALTUNG

Gut gerüstet 26
Schulung für die Mitglieder der Rentenausschüsse

Selbstverwaltung im Portrait 27
Die Reederin Petra Heinrich

VERMISCHTES

Besser als sein Ruf: Der Beratungs- und Prüfdienst 28

Fünf Fragen 29

Aktuelle Angebote der BG Verkehr 29

RUBRIKEN

Impressum 2

NEU: Suchbild 30

Aus Unfallmeldungen der BG Verkehr 30

Tipp 30

Vorschau 31

Sucht am Arbeitsplatz

Die Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen (DHS) hat eine neue Internetseite online gestellt. Die DHS bietet dort umfangreiche Informationen zur Vorbeugung und zur Lösung von Problemen mit Suchtmitteln in der Arbeitswelt an. Diese Informationen sind für alle Personen gedacht, die sich im Betrieb mit Suchtthemen befassen, aber auch für die Betroffenen. Die DHS will mit der Website konkrete Ansätze bieten, um bei Problemkonsumenten möglichst früh aktiv werden zu können.

© Kzenon / Fotolia

www.sucht-am-arbeitsplatz.de

Start der europäischen Kampagne „Partnerschaft für Prävention“

Wettbewerb lädt vor allem kleine Unternehmen zum Mitmachen ein

Die Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (EU-OSHA) hat eine neue zweijährige Kampagne „Gesunde Arbeitsplätze“ gestartet. Sie rückt die Zusammenarbeit von Unternehmensführung und Arbeitnehmern in den Mittelpunkt. Die Kampagne unter dem Motto „Partnerschaft für Prävention“ soll auf nationaler Ebene Unternehmen, Organisationen, Manager, Arbeitnehmer und ihre Vertreter sowie andere Interessengruppen bei der Zusammenarbeit unterstützen, damit Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit verbessert werden. Insbesondere kleine Unternehmen werden zur Teilnahme eingeladen. Den Kampagnenleitfaden und weitere Materialien sind auf der Kampagnen-Homepage abrufbar. Die Agentur stützte sich bei der Festlegung des Themas auf Ergebnisse der Europäischen Unternehmensumfrage über neu aufkommende Risiken (ESENER). Sie zeigt, dass die Beteiligung von Arbeitnehmern in Kombination mit dem Engagement des Managements zu einer weitaus besseren Leistung im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit führt.

Eines der wichtigsten Elemente der Kampagne ist ein europäischer Wettbewerb für gute praktische Lösungen. Er wird von der EU-OSHA in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den amtierenden Ratsvorsitzenden der Europäischen Union durchgeführt. Eine Jury prüft die besten Beispiele für die Zusammenarbeit zwischen Führungskräften und Arbeitnehmern und den sich daraus ergebenden gegenseitigen Nutzen.

www.healthy-workplaces.eu

BEKANNTMACHUNG

der vom 1. April 2012 an geltenden Durchschnittsheuern für Seeleute in der Kauffahrtei (Abschnitt L Kennzahlen 8190 – 8210 der Beitragsübersicht der Kauffahrtei)

Der Ausschuss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zur Festsetzung der seemännischen Durchschnittsheuern in der KAUFFAHRTEI hat in der Sitzung am 28. März 2012 neue Durchschnittsheuern für Seeleute in der Kauffahrtei (Abschnitt L der Beitragsübersicht) beschlossen.

Die Festsetzungen treten am 1. April 2012 in Kraft[1].

Das Bundesversicherungsamt hat die Festsetzungen am 18.05.2012 genehmigt.

III 3 – 69330.9 – 402/2012 (Kauffahrtei)

Hamburg, den 31. Mai 2012

Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft,
Im Auftrag gez. Hanisch

1) Der vollständige Wortlaut der Festsetzungen kann auf Anfrage bei der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de angefordert werden.

So klappt es mit dem Betriebssport

Handlungsleitfaden erleichtert den Start sportlicher Aktivitäten

Kleine und mittlere Unternehmen bieten nur selten Betriebssport an. Dabei gibt es viele gute Gründe dafür, sportliche Aktivitäten der Mitarbeiter zu fördern. Um den Start im Betrieb zu erleichtern, hat die Initiative Gesundheit und Arbeit (iga) einen Handlungsleitfaden zusammengestellt. Er enthält Anregungen dazu, wie ein Betriebssportprogramm organisiert werden kann und informiert über typische Herausforderungen und Schwierigkeiten, die erfahrungsgemäß am Anfang auftauchen. Ergänzende Informationen bieten die praktischen Beispiele und Checklisten. Die Broschüre „Betriebssport in kleinen und mittleren Unternehmen ein-, durch- und weiterführen“ steht als PDF-Datei im Internet zum Herunterladen zur Verfügung.

www.iga-info.de/veroeffentlichungen

Vertreterversammlung tagte in Hamburg

Neben dem Haushaltsplan 2011 standen Präventionsthemen auf der Tagesordnung

Auf der diesjährigen Frühjahrssitzung wurde von den Mitgliedern der Vertreterversammlung der BG Verkehr die Empfehlung des Vorstandes, mit der Unfallkasse Post Telekom zu fusionieren, mit großem Interesse diskutiert. Eine außerordentliche Sitzung der Vertreterversammlung zur Beschlussfassung ist für den 20. Juni in Vorbereitung.

Über aktuelle Fragen aus den Bereichen Gesetzgebung, Verwaltung und Prävention lag den Sitzungsteilnehmern ein umfangreicher Bericht vor. Über den Abschluss der Kampagne zur Förderung von Fahrer-Assistenz-Systemen, die Mitarbeit der BG Verkehr in internationalen Gremien und Änderungen im Bereich der Unfallverhütungsvorschriften wurde in diesem Zusammenhang während der Sitzung ausführlich informiert.

Im weiteren Verlauf standen die Jahresrechnung 2010 und die Abwicklung des Haushaltsplans 2011 auf der Tagesordnung. Entsprechend der Empfehlung des Rechnungsprüfungsausschusses wurde dem Vorstand und der Hauptgeschäftsführerin zur Jahresrechnung 2010 Entlastung erteilt. Zu den wesentlichen Ergebnissen bei der Abwicklung des Haushaltplanes für 2011 zählen die weiterhin hohen Ausgaben für Entschädigungsleistungen, die sich aus der erneut sehr hohen Zahl von Unfällen erklären, sowie Kosteneinsparungen bei den Verwaltungs- und Verfahrenskosten.

Die Unfallverhütungsvorschrift „Leitern und Tritte“ wurde von den Mitgliedern der Vertreterversammlung außer Kraft gesetzt. Sie wurde entbehrlich, da die Inhalte der Vorschrift zwischenzeitlich über die branchenübergreifende BG-Information 694 vermittelt werden. Die Unfallverhütungsvorschrift „Taucherarbeiten“ wurde auf Beschluss der Vertreterversammlung um einen 4. Nachtrag ergänzt.

NACHRICHTEN

BG Verkehr

Vertreterversammlung

Die außerordentliche Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft findet am Mittwoch, dem 20. Juni 2012 um 16.00 Uhr statt.
Sitzungsort:
Dorint Pallas Hotel Wiesbaden,
Auguste-Viktoria-Straße 15,
65185 Wiesbaden.
Die Sitzung ist öffentlich.

Statistisches Bundesamt

67 Millionen Fahrräder in Deutschland

Rund 30 Millionen Privathaushalte in Deutschland hatten 2011 mindestens ein Fahrrad zur Verfügung. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) anlässlich des Europäischen Tages des Fahrrades am 3. Juni 2012 weiter mitteilte, besaß jeder Haushalt im Durchschnitt 2,3 Fahrräder, insgesamt waren es rund 67 Millionen. Seit 2003 besitzen konstant etwa 80 Prozent aller Privathaushalte mindestens ein Fahrrad.

Unfallkasse NRW

Gewalt gegen Rettungskräfte

Rettungskräfte werden beim Einsatz sehr häufig mit verbaler Gewalt oder aggressiven Übergriffen konfrontiert, so das Ergebnis einer repräsentativen Studie, die die Ruhr-Universität Bochum im Auftrag der Unfallkasse NRW in Nordrhein-Westfalen durchführte. Demnach wurden fast alle Befragten (98 Prozent) im Einsatz schon einmal beschimpft oder beleidigt. Von Erfahrungen mit mindestens einem aggressiven Übergriff wie Anspucken oder Anrempeln berichten 59 Prozent. Verbale Gewalt oder aggressive Handlungen finden genauso oft im privaten Raum statt (45 Prozent) wie im öffentlichen, zum Beispiel auf Demonstrationen oder bei Sportereignissen (49 Prozent). Mehr als jeder vierte Übergriff ereignet sich in „bürgerlichen Wohngegenden“. Die Täter sind überwiegend zwischen 20 und 39 Jahren alt, männlich und haben oft zu viel Alkohol getrunken.

BG Verkehr und UK PT wollen fusionieren

Eine Fusion bedarf der Änderung gesetzlicher Vorschriften.

Die Unfallkasse Post und Telekom (UK PT) und die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) beabsichtigen, die entsprechenden gesetzlichen Regelungen vorausgesetzt, zum 1. Januar 2016 zu fusionieren. Durch die Fusion soll ein zukunftsfähiger, moderner und effizienter Unfallversicherungsträger entstehen. Auf wirtschaftlich solider Basis spiegeln sich darin die Interessen der Mitgliedsunternehmen, der Versicherten und der Beschäftigten wider.

Die Fusion bietet die Möglichkeit, die branchenspezifische Prävention und die Leistungen für die Versicherten zu stärken. Die Vorstände beider Träger haben in ihren Sitzungen am 3. und 8. Mai 2012 ihre Fusionsabsicht durch entsprechende einstimmige Beschlussempfehlungen an die jeweiligen Vertreterversammlungen zum Ausdruck gebracht. Die Vertreterversammlungen der UK PT und der BG Verkehr werden am 20. Juni 2012 jeweils über diese Empfehlungen beraten und einen Beschluss hierzu fassen.

Das positive Votum der Vertreterversammlungen vorausgesetzt, wird die UK PT den zuständigen Bundesministerien die BG Verkehr als geeigneten Fusionspartner vorschlagen.

IVSS: Sektion Verkehr gegründet

© kk-artworks / Fotolia

Die BG Verkehr übernimmt die Federführung in der neu gegründeten Sektion Transportwesen.

Die internationale Vereinigung für soziale Sicherheit (IVSS) dient den Trägern der Sozialversicherungen weltweit als Forum zur Kommunikation und Weiterentwicklung der sozialen Standards. Sie hat ihren Sitz bei der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf und wurde 1927 gegründet.

Die IVSS fördert besonders die Prävention und macht gelungene Beispiele aus der Praxis bekannt. Die Erarbeitung globaler Standards für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz im Transportwesen ist ein wichtiger Beitrag dazu. Die BG Verkehr hat in der Vergangenheit ihre Kompetenz auf diesem Gebiet unter Beweis gestellt, unter anderem durch die Förderung von Fahrerassistenzsystemen, bei der Ladungssicherung oder auch durch Schulungen und Hilfestellungen zur Gefährdungsbeurteilung. Dabei wurden die unterschiedlichen Branchen im Transportgewerbe angesprochen und Maßnahmen für Arbeitsplätze im Straßenverkehr, in der Schifffahrt oder in der Luftfahrt entwickelt.

Der Vorstand der IVSS hat am 8. Mai 2012 in Genf die Gründung einer Internationalen Sektion „Transportwesen“ beschlossen. Die BG Verkehr wird dabei die Federführung übernehmen und den Generalsekretär stellen. Ziele der neuen Sektion sind unter anderem die

- Schaffung von nachhaltigen internationalen Standards zur Senkung der Zahl der Arbeits- und Wegeunfälle im Transportwesen sowie zur Gesunderhaltung der Beschäftigten unter besonderer Berücksichtigung der sozialen Situation.
- Umsetzung von Forschungsergebnissen und Wissenstransfer von guten und erprobten Praxisbeispielen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes für alle Branchen des Transportwesens sowie zwischen allen beteiligten Akteuren, Sozialpartnern und den Entscheidungsträgern aus Institutionen, Unternehmen, Politik und Wissenschaft.
- Förderung und Entwicklung angepasster und innovativer Qualifizierungs- und Trainingsmaßnahmen im Arbeits- und Gesundheitsschutz für die Beschäftigten in allen Zweigen des Transportwesens.

Die konkreten Arbeiten der neuen Sektion beginnen jetzt mit der Vorbereitung einer ersten internationalen Branchenkonferenz. Sie wird im kommenden Jahr in Hamburg stattfinden.

Schichtarbeit: Ein Thema für die Gefährdungsbeurteilung

Schichtarbeit

Report informiert über arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse

Schichtarbeit nimmt zu. Dafür gibt es viele Gründe, zum Beispiel durchgehende Produktionsabläufe und die steigende Nachfrage nach „Rund-um-die-Uhr-Service“ im Dienstleistungsbereich. Aber in welchem Umfang gibt es Schichtarbeit? Wie steht es um rechtliche Rahmenbedingungen und welche Ergebnisse bieten wissenschaftliche Untersuchungen? Antworten auf diese Fragen hat die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung im DGUV-Report 1/2012 zusammengestellt. Neben grundlegenden Informationen zur Schichtarbeit enthält der Report eine umfangreiche Literaturrecherche zu den arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen. Es finden sich außerdem Empfehlungen zum Umgang mit Schichtarbeit, Forschungslücken werden aufgezeigt und Fragen zu den Konsequenzen für die Präventionsarbeit diskutiert.

www.dguv.de/ifa/de/pub/rep

Hörbuch für Trucker

Sicherheitsbewusstsein erhöhen

Sowohl Übermüdung am Steuer als auch der Sekundenschlaf erhöhen das Unfallrisiko deutlich. Deshalb wird die Schlafqualität von Berufskraftfahrern auch im Rahmen der arbeitsmedizinischen Untersuchung überprüft. Über die Ursachen und Folgen kann man nun auch in einem Hörbuch des Bundesverbandes Schlafapnoe und Schlafstörungen Deutschland e.V. (BSD) erfahren. Die vom Verband herausgegebene CD wendet sich vor allem an Berufskraftfahrer. Es werden Hintergründe, Ursachen und Folgen des Sekundenschlafs beleuchtet und über Erkrankungen wie das Schlafapnoe-Syndrom berichtet. Auf der CD kommen Schlafforscher, Polizisten, Psychologen und Lkw-Fahrer zu Wort. Die CD wird über die Autobahnpolizei und Selbsthilfegruppen kostenlos an Fahrer verteilt. Informationen zum Hörbuch finden Sie auf der Website des Bundesverbandes.

© Alexandra H. / pixelio

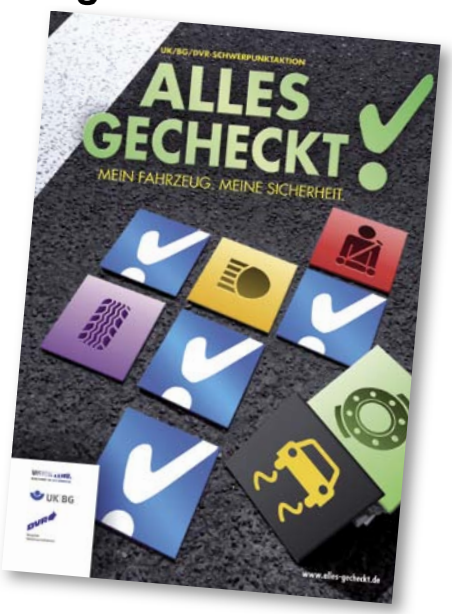
www.bsd-selbsthilfe.de

ALLES GECHECKT – Mein Fahrzeug. Meine Sicherheit.

Start der jährlichen Schwerpunktaktion zur Verkehrssicherheit

Seit dem 1. Juni läuft die neue Schwerpunktaktion der Berufsgenossenschaften, der Unfallkassen und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR). Diesmal geht es um die Fahrzeugsicherheit. Dass der Handlungsbedarf groß ist, zeigten unter anderem die Ergebnisse des „SafetyChecks“, einer Aktion des DEKRA, des DVR und der Deutschen Verkehrswacht, bei der fast 16.000 junge Autofahrerinnen und Autofahrer ihr Fahrzeug freiwillig überprüfen ließen. Ergebnis: 81 Prozent der Fahrzeuge wurden beanstandet. Bei Fahrzeugen, die acht Jahre oder älter waren, lag die Mängelquote sogar bei rund 90 Prozent. 53 Prozent aller geprüften Fahrzeuge hatten Mängel an Fahrwerk, Rädern/Reifen und Karosserie, 48 Prozent an Beleuchtung, Elektrik und Elektronik und 41 Prozent an der Bremsanlage. Die Prüfingenieure fanden im Schnitt 3,4 Mängel an jedem Pkw, auch an elektronisch gesteuerten Sicherheitssystemen wie Antiblockiersystem (ABS), Airbag und elektronischer Stabilitätskontrolle (ESP) oder Anti-Schlupfregelung (ASR). Die schlechte Bilanz dürfte damit zusammenhängen, dass jüngere Leute oft alte Autos fahren, die mehr Mängel haben als neue.

Die UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion will das Bewusstsein dafür schärfen, dass die regelmäßige Wartung der Fahrzeuge durch Experten und ein eigenes wachsames Auge auf die Sicherheit des eigenen Fahrzeugs wichtige Faktoren zur Senkung des Unfallrisikos darstellen.



Ein Bestandteil der Aktion ist ein Gewinnspiel zum Thema Fahrzeugsicherheit (siehe Seite 32), der Hauptgewinn ist eine einwöchige Reise nach Kapstadt. Weitere Informationen und alle Präventionsmaterialien unter

www.alles-gecheckt.de

DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Mit Absicht sicher

„In meinem Betrieb ist noch nie etwas passiert!“ Der Unternehmer, der uns mit diesem Satz an der Tür begrüßte, meinte damit das Auftreten von Arbeitsunfällen. Also zunächst einmal „Glückwunsch – Hut ab!“. Jetzt wäre es noch interessant zu wissen, wie er sich das erklärt. „Meine Mitarbeiter sind erfahrene Leute, die wissen worauf es ankommt und natürlich will doch jeder am Ende des Tages gesund nach Hause gehen!“ Den letzten Halbsatz können wir hundertprozentig mittragen. Das ist ein gutes Betriebsmotto: „Unser Ziel: Gesund nach Hause!“ Die Sache mit den erfahrenen Mitarbeitern sehen wir etwas kritischer. Aus unseren Unfallberichten kennen wir die Formulierung „Herr F. war ein erfahrener Mitarbeiter ...“, denn gerade die Routine ist ja oft die Basis für unsicheres Verhalten. Und was nützt die eigene Vorsicht, wenn der Kollege von nebenan gerade seinen schlechten Tag hat? Unser Tipp: Überlassen Sie das Erreichen des Ziels, gesund nach Hause zu gehen, nicht nur dem Glück, Ihrer Erfahrung oder der Tagesform von anderen. Handeln Sie mit Vorsatz und systematisieren Sie die Organisation des Arbeits- und Gesundheitsschutzes – im Idealfall mit einem professionellen Arbeitsschutzmanagementsystem. Lesen Sie dazu unseren Artikel auf Seite 18, damit Sie auch bei unserem nächsten Besuch stolz Ihre Unfallbilanz präsentieren können.

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Die „Kümmerer“

Sicherheitsbeauftragte sind ein Gewinn für das Unternehmen, daran besteht kein Zweifel. Woran es in der Praxis manchmal noch hapert, wurde auf einer Fachtagung der DGUV in Dresden diskutiert.

Ein Sicherheitsbeauftragter hat eine wichtige Aufgabe, denn er hilft dem Unternehmer und den verantwortlichen Führungskräften bei der Erfüllung ihrer Pflichten im Arbeitsschutz. Er überzeugt sich beispielsweise vom Vorhandensein und der ordnungsgemäßen Benutzung der Schutzeinrichtungen und Persönlichen Schutzausrüstungen. Mängel und mögliche Gefahren meldet er dem Vorgesetzten, am besten schriftlich. Der Vorgesetzte trifft dann die notwendigen Maßnahmen, um die Sicherheitslücken zu schließen. Der Sicherheitsbeauftragte (Sibe) sollte aber so lange am Ball bleiben, bis der Mangel behoben ist.

Der Sicherheitsbeauftragte wird auch tätig, wenn jemand die Schutzeinrichtungen oder seine Persönliche Schutzausrüstung nicht richtig benutzt oder durch sicherheitswidriges Verhalten auffällt. Dann spricht er die Kollegen direkt an und erklärt, wie man es besser macht. Dass der Sicherheitsbeauftragte als gutes Beispiel vorangeht, versteht sich von selbst.

Auch das Unfallgeschehen im Betrieb beschäftigt den Sibe: Er wirkt bei der Untersuchung von Unfällen und Beinahe-Unfällen mit und macht Vorschläge zur Verbesserung von Technik und Organisation, um solche Situationen zukünftig zu vermeiden.

Mit Fingerspitzengefühl

Es sollte gut überlegt werden, wer als Sicherheitsbeauftragter bestellt wird. Ein Weg ist, Mitarbeiter direkt zu fragen, ob sie diese Aufgabe übernehmen möchten, ein anderer, dass sich Mitarbeiter freiwillig für dieses Ehrenamt melden. Wichtig ist die Motivation, die jemand mitbringt: Bereitschaft und Interesse sich im Arbeitsschutz fortzubilden, gehören unbedingt dazu.

Der Sicherheitsbeauftragte sollte sich in seinem Tätigkeitsbereich gut mit den möglichen Gefährdungen auskennen. Er sollte ein „Kümmerer“ sein, der weiß wo es im Arbeitsschutz des Unternehmens hakt, der konstruktiv-kritisch mitarbeitet und mitdenkt. Es dient auf jeden Fall der Sache, wenn er ein akzeptierter und erfahrener Kollege ist, der aufgrund seiner Persönlichkeit gern um Rat gefragt wird. In der Rolle des Sicherheitsbeauftragten als „Kollege unter Kollegen“ scheiden Vorgesetzte mit Weisungsbefugnis in der Regel aus. Ein Sicherheitsbeauftragter ist kein „Aufpasser“!

Wichtig: Der Sicherheitsbeauftragte muss einen guten Draht sowohl zu den Vorgesetzten als auch zu den Kollegen haben. Gegenüber den Vorgesetzten sollte er selbstbewusst auftreten können und Mängel ansprechen, die Kollegen muss er auf ihr Fehlverhalten hinweisen. Beides erfordert ein gewisses Fingerspitzengefühl. Häufig wünschen die Kollegen, dass der Sicherheitsbeauftragte ihre Anliegen bei den Vorgesetzten durchsetzt. Auch hier muss der Sicherheitsbeauftragte seinen eigenen Standpunkt finden und geschickt vermitteln. In der Praxis wird er oft ganz von selbst vom „Beobachter und Melder“ zum „Organisator und Umsetzer“ im Betrieb.

„Oft wird der Sicherheitsbeauftragte vom Beobachter und Melder zum Organisator und Umsetzer im Betrieb.“

Klare Absprachen zur Tätigkeit

Ein Sicherheitsbeauftragter muss Gelegenheit bekommen, seine zusätzlichen Aufgaben während der Arbeitszeit zu erledigen. Das ist manchmal schwierig, denn er ist Ansprechpartner für Unternehmer, Vorgesetzte, Kollegen, interne und externe Fachkraft für Arbeitssicherheit und den Betriebsarzt. Daher sollte unbedingt geklärt werden, welche Erwartung der Vorgesetzte mit der Funktion des Sicherheitsbeauftragten verbindet. Hier helfen klare Absprachen und Vereinbarungen. Denn in der Praxis häufen sich oft die Pflichten beim

TIPPS FÜR DAS GESPRÄCH MIT DEN KOLLEGEN

1. Hören Sie zu. Lassen Sie Ihre Gesprächspartner zu Wort kommen und ausreden.
2. Fragen Sie nach.
3. Zeigen Sie, dass Sie interessiert sind. Benutzen Sie offene Fragen (Wer, Was, Wo, Warum).
4. Bleiben Sie auf gleicher Ebene.
5. Behandeln Sie Ihr Gegenüber so respektvoll, wie Sie auch selbst behandelt werden möchten.
6. Bleiben Sie sachlich.
7. Geben Sie konkrete Informationen weiter. Je sachlicher die Information ist, desto besser wird sie verstanden und angenommen werden.

Sicherheitsbeauftragten und das kann zu Überforderung und Unzufriedenheit führen. Diese Fragen sollten Sie im Vorfeld klären:

- Welche konkreten betriebsspezifischen Aufgaben sind mit der Ernennung zum Sicherheitsbeauftragten verbunden?
- Sollen regelmäßige Begehungen gemacht werden?
- Wie häufig sollen diese durchgeführt werden?
- In welchen Fällen soll eine Teilnahme an Betriebsbegehungen erfolgen?
- Wie soll eine Mängelmeldung erfolgen?

Den Fachmann nutzen

Oft übernimmt der Sicherheitsbeauftragte zusätzliche Aufgaben im Betrieb, zum Beispiel als Pate für Neulinge, weil deren Unfallrisiko höher ist. Er wird an der Anschaffung der Persönlichen Schutzausrüstung beteiligt. Wenn der Sicherheitsbeauftragte mit der Auswahl einverstanden ist, dann ist oft auch die Akzeptanz bei den Kollegen höher. Passen die Vorschläge nicht, kann der Sicherheitsbeauftragte aus der Rolle des Mitarbeiters argumentieren und konkrete Vorschläge für bessere Lösungen machen. So wird er ein echter Multiplikator für geplante Arbeitsschutzmaßnahmen und verbessert den Informationsfluss zu den Kollegen. Bei der Gefährdungsbeurteilung kann der Sicherheitsbeauftragte den Unternehmer unterstützen, denn er hat genaue Kenntnisse der Örtlichkeit und eventuell vorhandener Mängel. Auch bei der Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen ist der Sicherheitsbeauftragte eine wichtige Informationsquelle, gerade, wenn Maßnahmen nicht umgesetzt werden. Der Sicherheitsbeauftragte weiß oft aus dem Alltag, woran es bei der Umsetzung hakt.

In Betrieben, die mit externen Fachkräften für Arbeitssicherheit zusammenarbeiten, ist der Sicherheitsbeauftragte ein wichtiger Ansprechpartner, da er die Abläufe und Gegebenheiten genau kennt. Daher ist es ratsam, bei Begehungen mit externer Sifa und Betriebsarzt den Sicherheitsbeauftragten hinzuzuziehen.

Wichtig: Die Verantwortung für den Arbeitsschutz bleibt beim Unternehmer, sie kann nicht delegiert werden! Der Sicherheitsbeauftragte übernimmt keine rechtliche Verantwortung für den Arbeitsschutz im Betrieb. Wird der Sicherheitsbeauftragte richtig ausgewählt und eingesetzt, ist das ein Gewinn für jedes Unternehmen!

Heike Lüskow

Die BG Verkehr bietet Seminare für Sicherheitsbeauftragte an. Hier wird das notwendige Wissen über die Rolle, die Verantwortung und über die relevanten Vorschriften im technischen Bereich vermittelt.

Informationen im Internet finden Sie über
www.bg-verkehr.de ···> Arbeitssicherheit-und-Gesundheitsschutz ···> Aus-und-Fortbildung ···> Seminare

Die Tiefflieger

Die Arbeit in den steilen Weinbergen ist für die Piloten der Hubschrauber eine besondere Herausforderung. Wir durften einem Flieger der „Königsklasse“ beim Ausbringen von Pflanzenschutzmitteln über die Schulter schauen.

Es ist kurz nach 18 Uhr, als das laute Getöse des Hubschraubers mit der Kennung „D-HIBS“ die ländliche Ruhe oberhalb von Mayschoss im Ahrtal zerschneidet und die Maschine vom Landeplatz abhebt. Im Cockpit der Hughes 500 sitzt Pilot Jörn Muth (43). Seine Aufgabe am heutigen Abend lautet: Pflanzenschutzmittel auf die Reben der steilen Weinberge sprühen. Jörn Muth ist Pilot und Geschäftsführer bei der DHD Heliservice GmbH. Mit 14 eigenen Hubschraubern und 35 Mitarbeitern gehört DHD zu den großen Unternehmen der Branche in Deutschland. Von den drei Standorten der Firma werden gewerbliche Einsätze in ganz Deutschland, Österreich und Luxemburg geflogen, das sind zum Beispiel Flüge mit Außenlast, die Kontrolle von Hochspannungsleitungen oder Brandbekämpfung. „Wir sind wie ein Wanderzirkus, der mit Material und Mannschaft von Einsatz zu Einsatz zieht“, beschreibt Muth.

Das Wetter entscheidet

Der heutige Einsatz an der Ahr ist ein sogenannter Agrarflug. Das Wein-Anbaugebiet ist von sehr steilen Hängen geprägt, teilweise mit einer Steigung von 45 Prozent. Bei solch extremen Hanglagen ist es den Winzern nicht mehr möglich, die Pflanzen mit fahrendem Gerät oder manuell zu spritzen, zumal der schieferhaltige Boden sehr rutschig ist. Als einzige Möglichkeit für den Pflanzenschutz bleibt ihnen deshalb die Versorgung aus der Luft.

Bereits um 16 Uhr am Nachmittag ist Jörn Muth am Landeplatz eingetroffen, an dem der Helikopter bereitsteht. Zusammen mit ihm bereiten sein Flughelfer Peter Lenk sowie zwei Mitarbeiter des Auftraggebers Raiffeisen-Verband den Einsatz vor, bei dem oberhalb der Ortschaften Rech und Mayschoss eine Fläche von 18 Hektar gespritzt werden soll. Eine wichtige Voraussetzung für die Flüge ist geeignetes Wetter: Die Temperatur darf nicht über 25 Grad liegen, der Wind nicht stärker als fünf Meter pro Sekunde wehen, damit das Pflanzenschutzmittel richtig platziert werden kann. Besorgt blicken die Männer gen Himmel, an dem sich dunkle Gewitterwolken türmen. Falls ein kräftiger Regen das Pflanzenschutzmittel nach dem Sprühen von den Blättern wäscht, wäre der kostspielige Einsatz vergeblich gewesen.

Beim Flug muss der Pilot wissen, welche Weinberge er anfliegen soll und wo er auf keinen Fall spritzen darf.

Ein Flug dauert etwa 15 Minuten, danach ist das Spritzmittel aufgebraucht und der Tank wird neu befüllt. Zwischen Landung und Start bleibt Zeit für ein kurzes Gespräch.

Kein Job für Ungeübte

Bevor es losgeht, führt Jörn Muth die Vorflugkontrolle durch: Er sucht den Hubschrauber auf äußere Einwirkungen ab, kontrolliert die Technik, den Motor, die Rotorblätter und den Heckrotor, überprüft das Spritzgestänge, die Tanks und die gesamte Aufhängung. Dann erst besteigt er das karg ausgestattete Cockpit, legt den engen Sicherheitsgurt an, setzt seinen weißen Pilotenhelm auf und startet die Hughes 500. Die drehenden Rotorblätter erzeugen ein gewaltiges Wummern. Die 420 PS der Maschine sorgen für heftige Luftverwirbelungen unterhalb des Hubschraubers, Staub quillt hoch, der Wind rüttelt an Gräsern und Büschen auf der Wiese. Langsam hebt die Maschine mit einem Startgewicht von gut einer Tonne ab und verschwindet hinter den Hügeln.

Im gläsernen Cockpit nimmt Pilot Muth den ersten Weinberg ins Visier und lotst den Helikopter direkt über die Pflanzen. Im Abstand von nur drei Metern überfliegt er die Weinstöcke und verteilt auf Knopfdruck das Pflanzenschutzmittel. Schnell wie ein Akrobat bedient der Pilot die zwei Steuerknüppel und die beiden Fußpedale, mit denen der Hubschrauber geflogen wird, blickt dabei mal rechts und mal links durch die großen Scheiben des Cockpits, um sich an den Markierungen und farbigen Symbolen der Winzer am Boden zu orientieren. „Weinberge zu spritzen ist die Königsklasse in der Arbeitsfliegerei“, sagt er später. „Abgesehen vom fliegerischen Anspruch müssen wir übrigens erst einmal den richtigen Weinberg finden. Denn es nimmt ja nicht jeder Winzer unseren Dienst in Anspruch.“ Eine farbige Karte mit dem aktuellen Spritzplan liegt deshalb neben dem Piloten auf dem Sitz. Hervorgehoben sind außerdem die Flächen, die auf keinen Fall gespritzt werden dürfen – sei es, weil dort eine Ortschaft mit Bebauung beginnt oder ein Winzer einen Bio-Wein anbaut. „Wir müssen stets darauf achten, dass wir weder Menschen noch Objekte treffen“, betont Muth. „Eine weitere Schwierigkeit besteht in der Flughöhe: Beim Spritzen müssen wir so tief fliegen, dass das Mittel bei den Pflanzen ankommt, gleichzeitig aber aufpassen, dass die Reben durch den Luftdruck der Rotoren nicht beschädigt werden.“

Das Rütteln der Rotoren, der Krach der Turbine, das ständige Hin und Her sorgen für ein Gefühl wie bei einer Achterbahnfahrt – für Ungeübte ist das nichts. Doch wer einen Job wie diesen professionell erledigen will, braucht neben jahrelanger Erfahrung auch Lei-

denschaft für die Fliegerei. Davon besitzt Jörn Muth mehr als genug: Bereits in der Jugend begeisterte er sich für das Segelfliegen. Nach der Ausbildung zum Fluggerätbauer studierte er Geoinformatik und Vermessung und begann später für ein großes Energie-Unternehmen digitale Geländeprofile von Helikoptern aus zu erstellen. Danach absolvierte er die Berufspiloten-Ausbildung, die er wenig später mit der sogenannten „Streu- und Sprühberechtigung“, die für die Agrarfliegerei benötigt wird, komplettierte.

Ohne Flughelfer geht gar nichts

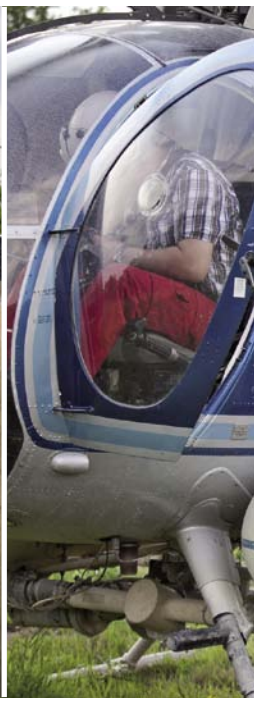
Nach einer viertel Stunde ist der erste Flug vorbei und der Helikopter kehrt zurück. Exakt neben dem kleinen gelben Wassereimer auf dem Landeplatz setzt Jörn Muth die Maschine im Gras ab. Nun folgt der Einsatz von Peter Lenk, dem Flughelfer: Während sich Jörn Muth auf dem Pilotensitz mit dem Spritzplan und der Topografie des Geländes auf der Karte vertraut macht und sich so auf den nächsten Flug vorbereitet, reinigt Peter Lenk mit einem feuchten Tuch die mit Pflanzenschutzmittel verunreinigten Scheiben der Hughes und befüllt erneut die mittlerweile leeren Außentanks. Über ihm zerschneiden weiterhin die brummenden Rotorblätter die warme Abendluft. Das ganze Prozedere dauert nicht einmal fünf Minuten, dann gibt der Pilot erneut Gas und hebt zum nächsten Flug ab.

„Unsere Flughelfer sind extrem wichtig“, erklärt Jörn Muth später. „Ohne den Flughelfer kann der Pilot nicht fliegen. Sie sind unsere Augen und Ohren am Boden.“ Neben den kurzen Einsätzen zwischen den Flügen kümmern sich die Flughelfer vor allem um die Technik des Hubschraubers. Bei der Vorflugkontrolle oder während eines Einsatzes kann es immer wieder zu technischen Problemen am Hubschrauber kommen, die schnell repariert werden müssen. Heute zum Beispiel entdeckt Peter Lenk eine lose Gummiabdeckung am Antrieb des Heckrotors, die wegen der Verschmutzungsgefahr durch das Pflanzenschutzmittel mit einer Schelle fixiert und geschlossen werden muss. Solch kleinere Reparaturen können unkompliziert außerhalb der Werft direkt an Ort und Stelle durchgeführt werden. Außerdem koordiniert der Flughelfer die Landeplätze und die Sprühtermine, er organisiert manchmal das Hotel oder sorgt für Verpflegung. „Wenn wir morgens um fünf Uhr anfangen und ab sechs Uhr fliegen, gibt es im Hotel noch kein Frühstück. Da freue ich mich, wenn mir der Flughelfer ein Brötchen oder eine Tasse Kaffee ins Cockpit reicht“, lächelt Muth.

Die meisten Unfälle passieren am Boden

Auch nach 20 Uhr an diesem Abend fliegt der Hubschrauber durchs Tal und über die Weinreben, die Sonne neigt sich bereits gen Horizont, die Schatten werden immer länger. Doch die Männer vom DHD Heliservice sind weiterhin hellwach bei der Sache. „In Weinbergen zu fliegen ist ein besonders anspruchsvoller Job", erklärt Stephan Elfert vom technischen Aufsichtsdienst der BG Verkehr, „bei dem die Piloten sehr konzentriert arbeiten müssen“. Bei solchen Einsätzen gibt es viele Gefährdungen, zum Beispiel den Kontakt mit Leitungen, Pfählen oder auch Rebstöcken. Zu Unfällen kann es kommen, wenn der Pilot diese Hindernisse mit den Auslegern des 13 Meter langen Spritzgestänges berührt. Doch das sind eigentlich die Ausnahmen. „Die meisten Unfälle in der gewerblichen Hubschrauberfliegerei passieren am Boden“, so Elfert, „meistens beim Aufnehmen oder Ablegen der Lasten, im Umgang mit schwerem Gerät oder Gefahrstoffen.“

Das Spritzmittel wird aus verschiedenen Komponenten gemischt und soll die Reben vor Pilzbefall schützen.



Pilot und Flughelfer reinigen nach dem Einsatz die Düsen und Filter des Spritzgestänges.

Um die Arbeit sicherer zu machen und sich der Gefahren bewusst zu werden, nehmen die DHD-Mitarbeiter regelmäßig an Schulungen und Seminaren teil. Dazu gehören Lehrgänge zur Arbeitssicherheit, Erste-Hilfe-Kurse, Seminare zum Umgang mit Lasten und Gefahrstoffen sowie zum Crew Resource Management, bei dem die Kooperation innerhalb der Teams, situative Aufmerksamkeit und Entscheidungsfindung geschult werden.

Schulung nach Maß

Die Branche der Hubschrauber-Dienstleister ist überschaubar – nur sehr wenige Unternehmen, die in Größe und Leistungsspektrum mit DHD Heliservice vergleichbar sind, gibt es in Deutschland, sagt Muth. So erklärt sich auch, warum das Angebot an maßgeschneiderten Lehrgängen und Schulungen recht übersichtlich ist und diese nicht immer den Kern der Sache treffen. „Wenn mir der Kursleiter beim Erste-Hilfe-Kurs erklärt, wie man einen Verletzten aus einem Auto holt oder einen Motorradhelm abzieht, ist das schön und gut. Wir jedoch wollen lernen: Wie rette ich einen verletzten Piloten aus einem Helikopter und nehme ihm den Helm ab, ohne ihn mit dem Sprechfunk-Kabel zu strangulieren. Oder: Wie wird eigentlich die Turbine eines Hubschraubers abgeschaltet, wenn der Pilot dazu nicht mehr in der Lage ist“, sagt Jörn Muth. „Alle Beteiligten müssen die Arbeit des anderen besser kennenlernen. So

Die Flughelfer sind die Augen und Ohren des Piloten am Boden.

lassen sich Unfälle vermeiden und im eintretenden Notfall kann schnell und besonnen reagiert werden. Die Seminare der BG Verkehr bilden da eine Ausnahme“, lobt er, „die sind wirklich speziell auf die Anforderungen der Hubschrauber-Branche zugeschnitten“.

Gegen 21:30 Uhr landet die Hughes nach dem letzten Einsatz des Tages. Im Tal kehrt wieder Ruhe ein. Doch Jörn Muth hat noch immer nicht Feierabend: Die Düsen und Filter des Spritzgestänges müssen gereinigt und ausgewaschen, der Hubschrauber für den Einsatz am nächsten Morgen vorbereitet werden. Bei dieser Arbeit packen alle mit an, egal ob Pilot, Flughelfer oder Auftraggeber. Zu viert sitzen die Männer im Gras und versorgen die Technik, sie lachen und machen Späße. Nach dem letzten Flug hat sich die Anspannung des erfahrenen Piloten gelöst und Jörn Muth beschreibt mit einem gewissen Stolz die Besonderheit der Hubschrauber-Fliegerei: „Wir machen hier alles selbst. Wir sind Pilot und Flughelfer, aber eben auch Meteorologe, Fluglotse, Vorfeldkontrolle – und wir geben uns sogar selber die Startfreigabe.“

Text und Fotos: Christoph Papsch

Assistenten in Theorie ...

Die Ausstattung von Gabelstaplern mit zusätzlichen Modulen hilft, Unfälle, Sachschäden und Fahrerbelastungen zu vermeiden.

Zum Alltagsgeschäft des Technischen Aufsichtsdienstes der BG Verkehr gehören Betriebsbegehungen, Unfalluntersuchungen und Beratungen in den Betrieben. Die hieraus gewonnenen Erfahrungen zeigen, dass bei Gabelstaplerunfällen nach wie vor die häufigste Unfallursache ein Fehlverhalten der Fahrer ist.

Durch Unachtsamkeit beim Umgang mit diesen Geräten kommt es aber nicht nur zu Unfällen, sondern auch zu Sachschäden, die die innerbetriebliche Sicherheit stark herabsetzen. Nicht selten werden Beschädigungen von Betriebseinrichtungen, wie z. B. eingeknickte Regalholme, erst bei Betriebsbegehungen entdeckt. Die Verantwortlichen müssen dann Rede und Antwort stehen: Wie lange ging das schon gut? Warum wurde diese Beschädigung nicht gemeldet? Wer war der Verursacher?

Eine gute Ausbildung der Fahrer und regelmäßige Unterweisungen sind wesentliche Sicherheitsbausteine beim Gabelstaplereinsatz. Aber es gibt für Unternehmen noch mehr Möglichkeiten, die Sicherheit beim innerbetrieblichen Verkehr zu erhöhen. Sowohl Gabelstaplerhersteller als auch herstellerunabhängige Anbieter stellen Assistenzsysteme zur Verfügung, die zur Verbesserung der Sicherheit sowie zur Reduzierung von Schäden und Kosten geeignet sind.

© Patrimonio designs / Fotolia

Diese zusätzlichen „Augen“ sind nur eine der zahlreichen Möglichkeiten, die im Angebot sind. Allen gemeinsam: Sie entlasten den Fahrer und sorgen für mehr Sicherheit.

Elektronische Zugangsberechtigungen

Eine Schwachstelle ist oft das unberechtigte Benutzen von Gabelstaplern durch nicht autorisierte Personen. Durch ein geeignetes Zugangsberechtigungssystem erhält jeder berechtigte Fahrer eine persönliche Datenkarte bzw. einen Transponder. Hierauf sind alle Daten für eine Zugangsberechtigung enthalten. Nur der Besitzer dieser persönlich ausgegebenen Berechtigungskarte ist in der Lage, die für ihn freigegebenen Gabelstapler zu fahren. Durch diese direkte Fahrer-Gabelstaplerzuweisung wird die unberechtigte Benutzung Dritter unterbunden.

Unfallrekorder bzw. Schocksensor

Der zentrale Baustein bei diesen Systemen ist der Beschleunigungssensor, der alle Beschleunigungen auswertet. Teilweise kommen zusätzliche Schallsensoren zum Einsatz, die den Körperschall erfassen, der bei Unfällen auftritt. Liegen die ermittelten Werte über einem vorher einprogrammierten Schwellenwert, erfolgt ein Signal. Je nach Konfiguration wird eine Blitzleuchte aktiviert und/oder das Gerät lässt sich beispielsweise nur noch mit Schleichgeschwindigkeit fahren. Das Zurücksetzen in den normalen Betriebszustand erfordert dann einen speziellen Schlüssel oder Transponder, der üblicherweise von Vorgesetzten verwaltet wird.

Dieser Unfallrekorder, auch Schocksensor genannt, führt nach den Erfahrungen, die Unternehmen hiermit gemacht haben, zu Änderungen des Fahrverhaltens. Die Stapler werden sorgfältiger behandelt und ein umsichtigerer Fahrstil entsteht. Denn nach jedem Unfallereignis muss sich der Fahrer an den Vorgesetzten wenden und sich dann rechtfertigen (mehr dazu im Bericht auf der rechten Seite).

„Die Assistenzsysteme verändern den Fahrstil und reduzieren die Unfallzahlen.“

Geschwindigkeitsbegrenzungen während bestimmter Betriebszustände

Kippunfälle bei Gabelstaplern enden häufig tödlich. Oft sind das Fahren mit angehobenen Gabelzinken und das zu schnelle Durchfahren von Kurven die Unfallursache. Hersteller bieten deswegen Module zur Geschwindigkeitsreduzierung an. Bei angehobenem Lastaufnahmemittel – ob beladen oder unbeladen – wird die Fahrgeschwindigkeit in Abhängigkeit von der Hubhöhe herabgesetzt.

Zur Unterstützung der dynamischen Kurvenstabilität sind Systeme auf dem Markt, die in Abhängigkeit vom Lenkwinkel die Geschwindigkeit reduzieren. Je nachdem wie stark der Fahrer in die Kurve einlenkt, wird die Geschwindigkeit automatisch zurückgenommen.

Beratung vor der Anschaffung

Die Palette der Assistenzsysteme ist groß: Neben den oben aufgeführten Systemen sind noch wesentlich mehr auf dem Markt, die die Arbeit mit Gabelstaplern sicherer, kostengünstiger und bequemer gestalten.

Vor der Neubeschaffung von Gabelstaplern bzw. einer Nachrüstung bereits vorhandener Geräte sollten sich die Verantwortlichen von Anbietern gut beraten lassen, damit für die im Betrieb vorliegenden Einsatzbereiche eine optimale Lösung gefunden wird.

Herbert Saxowsky

… und Praxis

Wer als Gabelstaplerfahrer allein auf sein Glück vertraut, steht schnell vor einem Scherbenhaufen. Ständige Umsicht und Aufmerksamkeit lassen sich durch nichts ersetzen. Denn die empfindlichsten „Hindernisse“ sind die Personen rund um den Stapler.

Neue Aufgaben – neue Technik

Die Firma Simon Hegele beschloss bei der Planung ihres Kontaktlogistik-Lagers in Nürnberg, die neu zu beschaffenden Flurförderzeuge mit elektronischen Managementsystemen auszustatten. Der ehemalige Niederlasungsleiter Detlef Kessler machte bereits bei einer anderen Firma gute Erfahrungen mit dieser Technik. Kernstücke sind eine Fahrerbenutzungskontrolle und ein Gerät zum Messen von Erschütterungen, der so genannte Schocksensor, in jedem Stapler. Auf einem Transponder, den jeder Fahrer erhält, speichert der Standortleiter Christian Stübinger die Flurförderzeuge ein, die der Mitarbeiter fahren darf. Dies hängt von der Qualifikation, der Einweisung und der Erfahrung des Einzelnen ab. Mit diesem elektronischen Schlüssel kann jeder Fahrer seine Geräte freischalten. Gleichzeitig wird er aber auch als Nutzer im System registriert. Während der Fahrt durch die Halle misst ein Modul jede Erschütterung des Flurförderzeuges. Wird der eingestellte Schwellenwert überschritten, schalten die größeren Geräte auf Kriechgang und die kleineren komplett ab. Jetzt hilft nur noch der Gang zum Lagerverantwortlichen, um den Stapler wieder scharfschalten zu lassen. Diese Sensoren sind aber keine Personenschutzeinrichtung. Sie geben vielmehr den Fahrern eine Rückmeldung über ihr Fahrverhalten.

Neue Technik – neue Herausforderungen

„Jeder Neuling wird eingehend in die Benutzungskontrolle und die Wirkungsweise des Schocksensors eingewiesen“, so Christian Stübinger. „Wir haben die Schwellenwerte so einstellen lassen, dass die Schocksensoren vor allem bei Karambolagen auslösen. So wollen wir die Fahrer zu einem verantwortungsvollen Umgang mit den Staplern erziehen. Die gesteigerte Vorsicht nützt auch den Fußgängern. Seit Eröffnung des Lagers vor zwei Jahren hatten wir keinen Unfall mit Personenschaden.“ Stübinger vertritt bei Auslösungen der Schocksensoren durch ruppigen Umgang drei Eskalationsstufen: 1. „Freundliche Ermahnung“ – 2. „Wir müssen uns ernsthaft unterhalten.“ – 3. „Du passt nicht ins Team.“ (Die Stufe 3 hat er noch nie gebraucht). In den letzten drei Monaten hat Stübinger nur zwei Mal einen Stapler reaktiviert: Der Grund war jeweils ein unvermeidbarer Ruck bei der Verladung. „Die Handling-Zeiten haben sich durch die Sensoren nicht verlängert. Bei freier Fahrt greift das System nicht ein. Dafür gingen die Sachschäden deutlich zurück.“

Neue Herausforderungen – neue Sichtweisen

„Ich finde die Sache total in Ordnung“, sagt Staplerfahrer Oliver Rammensee. „Das Abziehen des Schlüssels vergisst man schon mal. Nun kann sich nicht jeder auf einen Stapler setzen und einfach losfahren.“ Er gibt aber unumwunden zu: „Im Alltag kennt man seine gewohnten Wege im Lager wie im Schlaf. Mit zunehmender Routine sinkt die Aufmerksamkeit. Wenn man dann zu schnell über die Schwelle zum Kranlager rumpelt, kann es plötzlich grenzwertig werden. Insgesamt fahre ich jetzt viel vorsichtiger und bewusster als früher.“

Günter Heider

Sicher mit System

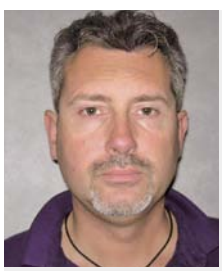
Egal wo: Verhaltens- und Organisationsdefizite sind die Hauptursache für Unfälle im Betrieb. Das ändert sich, wenn der Arbeitsschutz systematisch betrieben wird – auf allen Organisationsebenen und bei allen Tätigkeiten. Der Weg dahin ist die Einführung eines Arbeitsschutzmanagementsystems (AMS).

Was ist ein AMS?
Mit Hilfe eines AMS wird der Arbeitsschutz auf allen Ebenen in die betrieblichen Abläufe eingebunden. Der Unternehmer wird u. a. bei der Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen unterstützt. Ziel eines AMS ist die kontinuierliche Verbesserung der Arbeitsschutzleistung.

Welche Vorteile kann ein gelebtes AMS bringen?
- Verbesserung der Arbeitsbedingungen,
- Reduzierung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten,
- Verringerung der arbeitsbedingten Erkrankungen,
- Erhöhung der Motivation und Zufriedenheit der Mitarbeiter,
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit,
- Reduzierung der Fehlzeiten und damit verbundener Kosten z. B. für Lohnfortzahlung, Produktionsausfälle,
- geringere Personalfluktuation (mehr Kontinuität in den Arbeitsprozessen, niedrigere Einstellungs- und Schulungskosten),
- höhere Rechtssicherheit,
- geringeres Haftungsrisiko im Falle eines Arbeitsunfalls durch sicheres Einhalten der gesetzlichen, behördlichen und berufsgenossenschaftlichen Anforderungen sowie Unfallverhütung über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus.

Wettbewerbsvorteile
- von vielen Kunden wird bereits ein AMS gefordert,
- das Unternehmen verbessert sein Image.

Wie verläuft eine AMS-Begutachtung?
Die BG Verkehr hat ein Verfahren zur Einführung und Begutachtung von AMS entwickelt. Das Verfahren orientiert sich an den Inhalten des nationalen Leitfadens für AMS unter Berücksichtigung der speziellen Anforderungen und Bedürfnisse unserer Mitgliedsbetriebe und kann auch in kleinen und mittleren Unternehmen



INTERVIEW MIT MARCO NOACK

„Wir hätten schon eher damit anfangen sollen!“

Die Firma IHG Industrie-Service, ein Fachbetrieb für produktionsnahe Dienstleistungen und Gebäudetechnik mit 170 Mitarbeitern, hat im Jahr 2010 ein AMS eingeführt. „Im Interesse all unserer Kunden haben wir natürlich ein nach DIN EN ISO 9001:2008 zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem und ein Arbeitsschutzmanagementsystem eingeführt“, liest man im Internet. Über die Erfahrungen mit dem System berichtet der Einsatzmeister Marco Noack.

Herr Noack, was war der Grund für die Einführung des AMS?
Unser Auftraggeber hat es verlangt.

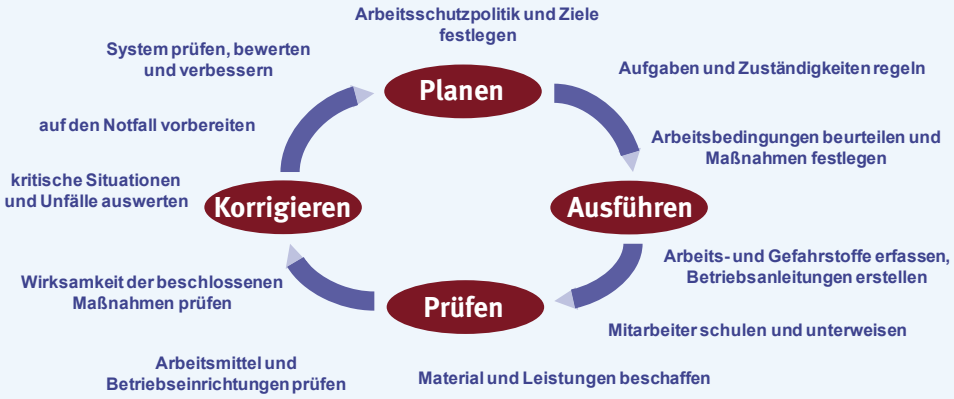
Wer war daran beteiligt?
Von unserer Firma die Personalleiterin, die gleichzeitig AMS-Beauftragte ist, der Geschäftsführer und ich. Von der BG Verkehr waren unser technischer Aufsichtsbeamter, der uns ausgezeichnet betreut hat, und ein Systembegutachter dabei.

Wie hoch war der zeitliche Aufwand für den Betrieb?
Sehr hoch, besonders am Anfang. Die Einführung hat ungefähr ein dreiviertel Jahr in Anspruch genommen, das waren für mich schätzungsweise zwölf Wochenstunden zusätzlich …

Wie ist es gelaufen?
Anfangs eher schlecht, weil die Absprachen mit unserem Kunden etwas zäh waren. Aber nachdem ihnen klar wurde, dass die Einführung des AMS ja eine Forderung von ihnen war, haben wir sehr gut zusammengearbeitet. Wir geben z. B. Sicherheitschecks für unsere Mitarbeiter. Für die Unterweisungen müssen wir wissen, welche Gefahrstoffe beim Auftraggeber eingesetzt werden. Hierzu konnten unsere Ansprechpartner zuerst keine Aussage treffen. Sie mussten für das Thema zunächst sensibilisiert werden, aber jetzt läuft alles super!

Sind die Unfallzahlen gesunken?
Ja. Wir haben Maßnahmen eingeleitet, die wir vorher nicht hatten,

AUFBAU UND FUNKTIONSWEISE EINES AMS



gut umgesetzt werden. Die Einführung eines AMS ist freiwillig und die Initiative muss vom Unternehmer ausgehen. Wichtige Punkte sind dabei

- Arbeitsschutzpolitik,
- konkrete und messbare Ziele,
- Klärung der Zuständigkeiten,
- Erfassung von Gefährdungen,
- Festlegen von Maßnahmen,
- Schulung und Unterweisung der Mitarbeiter,
- Wirksamkeits- und Systemprüfung,
- erforderliche Dokumentation und Aufzeichnungen,
- Weiterentwicklung des AMS.

Das AMS-Begutachtungsverfahren ist ein Angebot für Mitgliedsbetriebe der BG Verkehr. Das Verfahren umfasst die Prüfung des Unternehmens und der Organisation hinsichtlich Arbeitsschutz durch den technischen Aufsichtsbeamten als Fachbegutachter und einen Systembegutachter.

Verlaufen die Befragung der Beschäftigten, die Kontrolle der Dokumentation und die Betriebsbegehung positiv, erhält das Unternehmen eine Urkunde, die die gute Organisation des Arbeitsschutzes bestätigt. Diese Urkunde ist eine Auszeichnung und bedeutet, dass Arbeitsschutz über die gesetzlichen Anforderungen hinaus betrieben wird. Die Geltungsdauer der AMS-Begutachtungsurkunde beträgt drei Jahre und kann nach erneuter Überprüfung verlängert werden.

Bettina Nipko

zum Beispiel die Verletztengespräche. Die Unfallzahlen sind rückläufig.

Und wie reagieren die Mitarbeiter?
In der Vorbereitungszeit haben die Mitarbeiter wenig mitbekommen. Wir sind auf sie zugegangen und haben nachgefragt, wie alles so läuft an ihren Arbeitsstätten. Dann kamen die Maßnahmen und zahlreiche Kollegen reagierten ablehnend. Aber nachdem deutlich wurde, dass es sich um Verbesserungen zu ihrem Vorteil handelt, hat sich die Haltung geändert und jetzt ziehen sie voll mit.

Wie ist das Feedback der Kunden?
Mit der Einführung des AMS forderten wir für die Sicherheit unserer Mitarbeiter auch Veränderungen im Betrieb des Kunden. Das war etwas gewöhnungsbedürftig, aber jetzt kommen sie oft von selbst auf uns zu und wir überlegen, wie wir beim Arbeitsschutz zusammenarbeiten können.

Was nutzt Ihnen das AMS in der Praxis, hat sich etwas geändert?
Abgesehen von den sinkenden Unfallzahlen ist natürlich wichtig, dass wir Aufträge behalten haben, für die ein AMS Voraussetzung ist.
Aber darüber hinaus gibt es viele positive Effekte: Der Arbeitsablauf wurde optimiert. Es wurden neue Arbeitssicherheitsmaßnahmen eingeführt, viele Gefährdungsbeurteilungen erstellt und Arbeitsabläufe beschrieben. Das macht es zum Beispiel leichter, Leiharbeitnehmer einzuarbeiten. Die Mitarbeiter sind schneller im Thema als vorher und identifizieren sich mehr mit dem Arbeitsschutzgedanken. Wir haben mehr Sicherheitsbeauftragte im Betrieb als vorher. Von ihnen wird der Arbeitsschutzgedanke auch auf den Baustellen mitgetragen. Die Mitarbeiter sind sensibler als vorher – auch durch Schulungen, die jetzt regelmäßig durchgeführt werden.

Ihre Empfehlung an andere Firmen?
Ich kann das AMS nur jedem empfehlen! Anfangs ist es zeit- und auch kostenintensiv, aber wenn das System erst einmal läuft, macht es kaum mehr Arbeit, es beizubehalten.
Es lohnt sich allein schon, wenn man mit den Erstunterweisungen etc. zum Selbstschutz anfängt. Alles ist hinterlegt und dokumentiert. Sollte wirklich einmal ein Mitarbeiter verunglücken, hätte man alles getan und ein gutes Gewissen.

Hätten Sie im Rückblick etwas anders gemacht?
Wir hätten schon früher damit anfangen sollen!

© seen / fotolia (1), Tyler Olson / shutterstock

Weiterbildung für Transporterfahrer

Gut ausgestattete Fahrzeuge und qualifizierte Fahrer verbessern die Sicherheit im Straßenverkehr. Die BG Verkehr unterstützt ihre Mitgliedsunternehmen in beiden Bereichen.

Auf der IAA 2004 stellten wir einen Transporter vor, der eine aus damaliger Sicht optimale Ausstattung zeigte: ESP, feste Trennwand zwischen Laderaum und Fahrerkabine, Zurrschienen und -ösen sowie eine ausziehbare Trittstufe. Ebenfalls neu war das Fahrer-Qualifikationsprogramm-Transporter (FQT), ein Weiterbildungsprogramm, das gemeinsam mit dem BdKEP, dem BIEK, dem DVR und der SVG entstand. Mit diesem Programm bildet die BG Verkehr Moderatoren aus, die in den Unternehmen passgenaue Seminare zusammenstellen. Wer daran teilnimmt, erhält einen Zuschuss von 100 Euro.

Es besteht Handlungsbedarf

Mitte April trafen sich mehrere Moderatoren in Bad Hersfeld zur Fortbildung und zum Erfahrungsaustausch. Fazit: Die Inhalte der Seminare sind super und passen genau auf die Bedürfnisse der Branche, aber trotzdem wird das Angebot nur zögerlich angenommen. Viele Fahrer, aber auch die Unternehmer selbst, sind so eng in die Transportprozesse eingebunden, dass sie keine Zeit für Weiterbildungen haben. Das ist bedauerlich, denn bei den Fahrern besteht ein großer Qualifikationsbedarf, wie die Bundesanstalt für Straßenwesen BASt erst jüngst in einer Studie nachgewiesen hat.

„Von solchen Seminaren profitieren alle“, so bringt es Karl-Josef Hein, einer der Moderatoren, auf den Punkt, „nicht nur die Fahrer, sondern auch die Unternehmer. Aus meiner Sicht besteht Handlungsbedarf, denn viele Kollegen wissen noch zu wenig über die sichere Ausstattung der Fahrzeuge, über Ladungssicherungshilfsmittel und deren Verwendung.“ All diese Themen finden sich in den Bausteinen des FQT-Programms.

Viel Zeit für jeden Einzelnen

Auf den FQT-Seminaren geben nicht nur Experten ihr Wissen weiter, sondern die Teilnehmer bringen Probleme und Lösungen aus dem Berufsalltag mit. Zum Beispiel: Wie wirkt es sich aus, in eine logistische Kette eingebunden zu sein? Wie stark belasten Zeitdruck, hohes Verkehrsaufkommen und zugeparkte Ladezonen und wie gehe ich als Fahrer damit um? Wie reagiert ein vollbeladener Transporter bei Bremsmanövern oder in Kurven? Inhalte wie Fahrphysik oder Ladungssicherung werden übrigens nicht nur theoretisch vermittelt, sondern auch am Fahrzeug und bei einem Sicherheitstraining praktisch geübt.

Mehr als Auto fahren

Wer als Kurierfahrer arbeitet, fährt nicht einfach nur Auto, sondern er bietet eine Dienstleistung an, für die Sicherheit und Zuverlässigkeit eine große Rolle spielen. Die FQT-Seminare sollen helfen, dieses Bewusstsein bei den KEP-Fahrern zu schaffen oder zu verstärken. Karl-Josef Hein spricht in diesem Zusammenhang von einer „Kultur der Transporter-Logistik“. Die BG Verkehr geht noch einen Schritt weiter: Unsere Seminare sollen einen Beitrag zur *Sicherheitskultur* der Transporter-Logistik leisten. **(rb)**

INFORMATIONEN ZUM WEITERBILDUNGSANGEBOT FÜR KEP-FAHRER IM INTERNET:

1.) Seminare für FQT-Moderatoren
www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-und-gesundheitsschutz/aus-und-fortbildung/moderatorenprogramme/fqt
2.) Das Seminar „Sicherheitsbeauftragte in Kurier-, Express- und Postdienstunternehmen“ eignet sich auch für Unternehmer und Fahrer:
www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-und-gesundheitsschutz/aus-und-fortbildung/seminare-der-bg-verkehr ···> Seminare Ihrer Region ···> Bundesweite Seminare
3.) Über die sichere Ausstattung von Transportern informiert die BGI 5140 „Der sicherheits-optimierte Transporter“, Bestellung über www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Oder persönlich? Sie finden uns auch auf der KEP together in Leipzig, schauen Sie gern an unserem Stand vorbei.

Viel mehr als eine Einweisung

Wer eine Hubarbeitsbühne bedienen will, muss in Theorie und Praxis dafür geschult werden. Über die Inhalte der Ausbildung informiert die BG Verkehr in dem Grundsatz für die Bediener von Hubarbeitsbühnen.

Da es beim Einsatz von Hubarbeitsbühnen immer wieder zu schweren Unfällen kommt, muss der Unternehmer bei der Auswahl und Ausbildung der Beschäftigten sorgfältig und systematisch vorgehen. Eine technische Einweisung in die Besonderheiten des Geräts reicht bei Weitem nicht aus! Worauf im Einzelnen zu achten ist, fasst der Grundsatz zur „Ausbildung und Beauftragung der Bediener von Hubarbeitsbühnen“ (BGG 966) zusammen. Wichtig: Nur wer in einer theoretischen und praktischen Prüfung bewiesen hat, dass er in der Lage ist, selbständig eine Hubarbeitsbühne zu führen, darf diese Aufgabe übernehmen.

Ausbildung und Prüfung

Wie lange die Ausbildung dauert, hängt von den Vorkenntnissen der Teilnehmer, vom Typ der Hubarbeitsbühne und der Art ihres Einsatzes ab. Einen Tag sollte man mindestens dafür einplanen, denn das Programm ist umfangreich (siehe Kasten). Zum Abschluss ist eine zweiteilige Prüfung vorgesehen: Das theoretische Wissen wird schriftlich abgefragt, z. B. in Form eines Fragebogens mit vorgegebenen Antworten (Multiple-Choice-Verfahren). Diese Prüfung sollte nicht mehr als 25 Fragen umfassen.

Die Grundsätze der Berufsgenossenschaften sind zwar keine verbindlichen Rechtsvorschriften, aber sie legen Standards fest, an denen sich der Unternehmer orientieren soll.

Die Abschlussprüfung des praktischen Teils wird als Prüfungsfahrt durchgeführt. Hierbei soll auf den richtigen Umgang und das sichere Fahren der Hubarbeitsbühne geachtet werden. Die Ergebnisse der Prüfungen werden schriftlich festgehalten und abgelegt. Die Teilnehmer erhalten als Ausbildungsnachweis ein Zertifikat über die Teilnahme und über das Ergebnis der Abschlussprüfung. Dieses Zertifikat soll für die Bauarten ausgestellt werden, an denen die Ausbildung tatsächlich erfolgte. Wird der Mitarbeiter später auf Hubarbeitsbühnen anderer Bauart eingesetzt, sollte die Ausbildung entsprechend erweitert werden. Zur Sammlung der Qualifikationsnachweise hat sich das praktische kleine „Sicherheitsbuch“ der BG Verkehr bewährt (für Mitglieder kostenlos, Bestellung siehe Info).

Lutz Dippel

+ „Ausbildung und Beauftragung der Bediener von Hubarbeitsbühnen“ Grundsatz BGG/GUV-G 966
www.bg-verkehr.de ··> Kompendium Arbeitsschutz
Seminare: Die BG Verkehr bietet selbst keine Seminare zu dem Thema an, kann Ihnen aber eventuell einen Seminarplatz bei einer anderen BG vermitteln. Bei Interesse wenden Sie sich bitte an den für Sie zuständigen Aufsichtsbeamten.
Dokumentation: „Qualifikations- und Schulungsnachweis für Sicherheit und Gesundheit“ (Sicherheitsbuch), Bestellung über www.bg-verkehr.de/medienkatalog

AUSBILDUNGSINHALTE FÜR DIE BEDIENER VON HUBARBEITSBÜHNEN

1. Theorie
- Rechtliche Grundlagen und Regeln der Technik
- Aufbau, Funktion und Einsatzmöglichkeit verschiedener Bauarten
- Betrieb allgemein
- Übernahme und Transport der Maschine
- Prüfung
- Aufstellung/Inbetriebnahme der Maschine am Arbeitsort
- Arbeiten mit der Maschine
- Unfallgeschehen
- Sondereinsätze

2. Praxis
- Einweisung an der Hubarbeitsbühne
- Arbeitstägliche Sicht- und Funktionsprüfung
- Standsicherer Aufbau (nur bei Geräten mit Abstützung)
- Standsicheres Verfahren (ohne Abstützung
- Einüben der Steuerungsfunktionen
- Einüben der Funktion des Notablasses

© view7 / Fotolia

Sicherheits-Checks für Binnenschiffe

Die aktualisierten Sicherheits-Checks für Binnenschiffe bieten Hilfestellung bei der Umsetzung der Unternehmerverantwortung und erleichtern die praktische Umsetzung der Gefährdungsbeurteilung

Das Arbeitsschutzgesetz sieht vor, dass für alle Arbeitsplätze eine Gefährdungsbeurteilung erstellt wird, um sicherzugehen, dass die Beschäftigten sicher und gesund arbeiten können. Die BG Verkehr gibt dafür Hilfestellung, unter anderem mit den jüngst überarbeiteten Sicherheits-Checks für die Binnenschifffahrt.

Zuverlässig, gesund und sicher

Jeder Unternehmer wünscht sich einen Betrieb, der gut läuft, wirtschaftlich gewinnbringend ist und ohne Störungen arbeitet. Ein gutes Geschäftsmodell, ein zuverlässiger Maschinenpark sowie gesunde und motivierte Mitarbeiter sind dafür die Voraussetzung. Verantwortlich dafür ist der Unternehmer. Er hat für alle Bereiche Vorkehrungen zu treffen. Für den Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz bildet die Gefährdungsbeurteilung die Grundlage zur Betrachtung des Unternehmens.

Beim Erstellen einer Gefährdungsbeurteilung werden einzelne Betriebsteile angeschaut, es wird überlegt, welche Gefährdungen mit einem bestimmten Arbeitsverfahren für die Beschäftigten verbunden sein können und es werden Maßnahmen festgelegt, wie diese beseitigt werden können. Damit werden Fehlzeiten vermieden, Stillstände verringert und Störungen beseitigt. Die Gefährdungsbeurteilung ist damit ein wichtiges Instrument für den unternehmerischen Erfolg.

Der Unternehmer ist mit dieser Aufgabe nicht allein. Denn die BG Verkehr hat bereits vor etlichen Jahren für die Binnenschifffahrt ein Instrument erarbeitet, das die im Arbeitsschutzgesetz geforderte Gefährdungsbeurteilung erleichtert: Die Sicherheits-Checks. Ebenso wie es verschiedene Schiffstypen gibt, gibt es auch für die verschiedenen Fahrzeugtypen spezielle Sicherheits-Checks. Der größte Teil der möglichen Gefährdungen auf den Wasserfahrzeugen ähnelt sich zwar, jedoch gibt es auch gravierende Unterschiede. Denn es macht schon einen erheblichen Unterschied, ob man Personen befördert, Schüttgut transportiert oder flüssige Güter geladen hat. Die Sicherheits-Checks gehen darauf ein. Sie sind so aufgebaut, dass das Grundmuster gleich ist, jedoch die spezifischen Gegebenheiten auf unterschiedlichen Fahrzeugen berücksichtigt werden.

Wie funktioniert der Check?

Ganz zu Beginn lohnt sich eine kurze Beschäftigung mit der „Bedienungsanleitung“. Mit gezielten Fragen werden Sie gelenkt, sich Gedanken zu machen. Unser Tipp: Wenn Sie Ihre Besatzungsmitglieder einbeziehen, sind Sie noch näher an der Praxis. Zudem wird bei Ihren Mitarbeitern das Bewusstsein für Sicherheitsfragen und sichere Verhaltensweisen geweckt. Dann kann es losgehen.

Bestellen können Sie die Sicherheits-Checks auch im Medienkatalog der BG Verkehr unter www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Nehmen Sie sich etwas Zeit und dann Teil für Teil Ihres Schiffes vor. Der Sicherheits-Check spricht hier von Arbeitsbereichen. Beim Abarbeiten des Fragenkataloges werden Sie schnell feststellen, dass sich der Aufbau wiederholt. Für jedes Arbeitsgebiet wird zunächst nach möglichen mechanischen Gefährdungen, dann nach Absturz- und elektrischen Gefährdungen gefragt. Danach folgt die Frage nach möglichen Gefährdungen durch Gefahrstoffe sowie nach Brand- oder Explosionsgefahren. Schließlich kommen noch thermische und physikalische Gefährdung sowie Ergonomie, physische Gefährdungen und Organisation und Verhalten.

Am Beispiel Lärm und Verhinderung von Lärmschwerhörigkeit seien die Spezifika noch einmal erläutert: Beide sind auch heute noch in der Binnenschifffahrt ein Thema, aber die Herangehensweise ist nicht bei allen Schiffstypen gleich. Eine Lärmquelle ist in der Regel die Antriebsmaschine, aber Lärm auf einem Tankschiff hat meist auch eine Ursache bei den Lade-Löschpumpen. Auf einem Fahrgastschiff sind es eher laute Musik oder Tätigkeiten im Küchenbereich, auf einem schwimmenden Gerät ist es die Arbeitsmaschine. So unterschiedlich wie die Quellen sind auch die Lösungen. Es können technische Maßnahmen sein oder auch die Nutzung von Gehörschutz. Übrigens: Beim Messen und Bewerten der Lärmpegel und bei der Auswahl von geeignetem Gehörschutz ist Ihr Technischer Aufsichtsbeamter der BG Verkehr eine gute Adresse. Er hilft Ihnen gern.

Maßnahmen festlegen

Nachdem alle Bereiche vom Vorschiff bis zum Achterschiff gewissenhaft abgearbeitet wurden, geht es an die Auswertung. Wo gibt es Handlungsbedarf? Wie behebe ich das Problem oder beseitige ich den Mangel am schnellsten? Wer ist dafür bis wann zuständig? Die Tabelle in den Vorblättern zu jedem Bereich bieten einen schnellen Überblick über Mängel, Lösungsmöglichkeit und Erledigungstermine.

Zuletzt noch ein Hinweis: Akute Mängel dulden keinen Aufschub und müssen sofort erledigt werden, andere haben noch ein wenig Zeit, z. B. bis zum nächsten Werftaufenthalt. Sie haben keinen Sicherheits-Check zur Hand? Oder wollen mit dem neuen beginnen? Rufen Sie Ihren TAB oder die Mitarbeiter in Duisburg an (0203 2952-112). Wir stellen Ihnen die notwendigen Exemplare gerne zur Verfügung.

Gerhard Hoffmann/rb

MELDUNGEN

MS Wissenschaft wieder auf Fahrt

Seit dem 30. Mai ist sie wieder auf Tour: Die MS „Jenny“ alias die MS „Wissenschaft“. Passend zum Thema des diesjährigen Wissenschaftsjahres lädt sie 2012 mit ihrer Ausstellung zum Thema Nachhaltigkeit zum Ausprobieren und Mitmachen ein. Im Laderaum des Frachtschiffes sind vierzig – meist interaktive – Exponate zu sehen. Auf ihrer Tour durch Deutschland legt sie bis Mitte Oktober an 36 Häfen an. Informationen zur Ausstellung an Bord, zum Programm und zu den Tourdaten finden Sie unter www.ms-wissenschaft.de.

Anzeigepflicht für Abfalltransporte

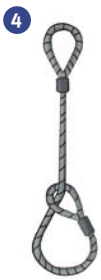
Ab dem 1. Juni gilt für die Beförderer von nicht gefährlichen Abfällen in Deutschland eine Anzeigepflicht. Zuständig für die Entgegennahme der Anzeige sind in der Regel die Behörden, die bislang die Transportgenehmigungen bearbeitet haben. Detaillierte Informationen enthält auch Punkt 4 der Vollzugshinweise. Formblatt und Vollzugshinweise finden Sie unter www.zks-abfall.de.
Die bis zum 1. Juni nach dem alten Gesetz erteilten Transportgenehmigungen gelten als Erlaubnis nach dem neuen Gesetz fort.

Peter Haas verstorben

Kapitän Peter Haas, von 1983 bis 2005 Leiter des Schulschiffs Rhein in Duisburg, verstarb am 23. April im Alter von 69 Jahren. Haas machte in seiner über 20-jährigen Zeit als Schulschiffleiter das Schulschiff Rhein zu einer einzigartigen Aus- und Weiterbildungseinrichtung für die deutsche und internationale Binnenschifffahrt. Dank seines großen Engagements prägte er ein neues Berufsbild des Binnenschiffers. Nach seiner Pensionierung engagierte sich Haas unter anderem in der Ausbildungsinitiative Binnenschifffahrt e.V.

Das Anschlagen von Lasten

Die unkontrollierte Bewegung oder das Herabstürzen einer Last kann zu schweren Unfällen führen. Darum ist beim Anschlagen besondere Sorgfalt erforderlich.



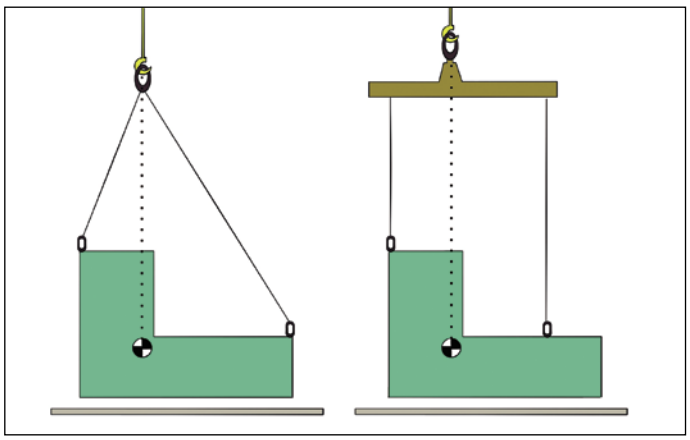
Gewicht, Form und Oberfläche der Last sind entscheidend für die Auswahl des geeigneten Anschlagmittels.
Zum Einsatz kommen
1 Hebebänder und Rundschlingen,
2 Rundstahlketten,
3 Naturfaser- und Chemiefaserseile sowie
4 Stahldrahtseile.

Der Umgang mit schwebenden Lasten ist einfach, wenn man sich an ein paar Regeln hält. Dazu gehört selbstverständlich die Auswahl geeigneter Anschlagmittel. Sie werden in regelmäßigen Abständen von einer fachkundigen Person überprüft und sollen außerdem vor jedem Einsatz einer Sicht- und Funktionskontrolle unterzogen werden. Werden dabei Mängel entdeckt, darf das Anschlagmittel nicht weiterverwendet werden.

Seile aus Natur- oder Chemiefaser können zum Beispiel bei der Lagerung Schaden nehmen, sie sind empfindlich gegen Wärme und Feuchtigkeit. Bei Seilen aus Stahldraht können Drahtbrüche zu Verletzungen führen, auch Knicke und Kinken gehören zu den typischen Mängeln. Hebebänder und Rundschlingen sind oft an den Webkanten beschädigt, während die Tragfähigkeit von Rundstahlketten durch Verformungen des Kettengliedes oder Korrosion leidet.

Wie schwer ist die Last

Nur wer das Gewicht der Last kennt, kann das geeignete Anschlagmittel auswählen. Der Anschläger muss sich darüber informieren, er kann zum Beispiel im Lieferschein nachsehen. Ist das Lastgewicht unbekannt, lässt es sich mit einer Kranwaage feststellen. Niemals dürfen Anschlagmittel über die zulässige Belastung hinaus beansprucht werden. Dazu ist die Kennzeichnung am Seil zu beachten.



Der Lastschwerpunkt bewegt sich nach dem Anheben immer lotrecht unter dem Kranhaken. Unsymmetrische Lasten werden so angeschlagen, dass die Einzelstränge eines Gehänges möglichst gleichmäßig belastet werden.

Weitere Information: BR 500 Betreiben von Arbeitsmitteln
BGI 622 Belastungstabellen für Anschlagmittel
BGI 556 Anschläger
BGI 873 Gebrauch von Hebebändern und Rundschlingen aus Chemiefasern
Im Internet über: publikationen.dguv.de

SICHERHEITSMASSNAHMEN FÜR PERSONEN, DIE MIT SCHWEBENDEN LASTEN ARBEITEN

- Vor Beginn der Arbeit wird der Ablauf genau festgelegt.
- Alle beteiligten Personen müssen wissen, wer wofür zuständig ist.
- Der Anschläger trägt die vorgeschriebene Persönliche Schutzausrüstung, also einen Schutzhelm, Sicherheitsschuhe mit Schutzkappen und robuste Schutzhandschuhe.
- Er sollte zusätzlich Warnkleidung anlegen.
- Der Arbeitsplatz muss gleichmäßig ausgeleuchtet sein.
- Die zuverlässige und eindeutige Verständigung mit allen am Anschlagvorgang beteiligten Personen muss immer möglich sein.
- Die Zeichengebung an den Kranführer darf nur durch eine Person erfolgen. Wer diese Aufgabe übernimmt, wird vor Beginn der Arbeit festgelegt.

Die Bekanntmachung zur Genehmigung der Durchschnittsheuern finden Sie auf S. 4

Unbedingt beachten:

- Das Lastgewicht muss immer genau bekannt sein.
- Anschlagmittel dürfen niemals über scharfe Kanten geführt werden.
- Beim Anheben der Last darf sich niemand zwischen der Last und festen Gegenständen aufhalten.
- Der Aufenthalt unter schwebenden Lasten ist verboten.
- Lange Lasten und Lasten mit großer Windangriffsfläche sollen mit Seilen geführt werden.

Gut gerüstet

Wer in einem Rentenausschuss der BG Verkehr mitarbeitet, ist nah dran am Unfallgeschehen. Über aktuelle medizinische und rechtliche Entwicklungen informierten sich die Mitglieder der Selbstverwaltung während einer Schulungsveranstaltung.

Gerd-Peter Schoenfeldt, stellv. Hauptgeschäftsführer der BG Verkehr, im Gespräch mit Bernd Mutschler, Richter am Bundessozialgericht (l.), und Hans-Jürgen Hauschild, Mitglied des Vorstandes (r.).

Um es ganz deutlich zu sagen, unsere Berufsgenossenschaft hat im Vergleich zu anderen Berufsgenossenschaften Unfälle mit deutlich schwereren Verletzungen. Oft sind damit schwierige rechtliche Fragen verbunden. Ich danke Ihnen deshalb sehr für Ihre engagierte Arbeit und Ihre Teilnahme an der Schulungsveranstaltung." Mit diesen Worten beendete Gerd-Peter Schoenfeldt, stellv. Hauptgeschäftsführer der BG Verkehr, die Schulung für rund 50 Mitglieder der Rentenausschüsse und der Widerspruchs- und Einspruchsausschüsse. Das Treffen findet regelmäßig nach den Sozialwahlen statt, um neuen Mitgliedern der Selbstverwaltung die Aufnahme ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit zu erleichtern und die Arbeit langjähriger Ausschussmitglieder durch aktuelle medizinische und rechtliche Informationen zu unterstützen.

Die Teilnehmer absolvierten in den zwei Tagen ein dichtes Programm. Johannes Klinkert und Klaus Feddern, Geschäftsführer in den Bezirksverwaltungen Wuppertal und Wiesbaden, informierten über Leistungen und Begutachtung, Gerd-Peter Schoenfeldt über das Rehamanagement der BG Verkehr. Zu den namhaften Gastreferenten zählte Bernd Mutschler, Richter am Bundessozialgericht in Kassel. Er stellte aktuelle Entscheidungen aus dem Bereich der Unfallversicherung vor und löste damit so manche Diskussion aus. Interessiert verfolgten die Mitglieder der Selbstverwaltung auch dem Vortrag von Dr. Volker Grosser, Oberarzt am Berufsgenossenschaftlichen Unfallkrankenhaus Hamburg. Grosser berichtete über typische Verletzungsmuster im Bereich des Unterarms und Unterschenkels und stellte neue medizinische Behandlungsmethoden und Erkenntnisse vor. Dabei nahm er immer wieder Bezug auf aktuelle Fälle der BG Verkehr, informierte über Heilverläufe und Risiken und berichtete über seine Erfahrungen als Leiter des Gutachtenzentrums der BG-Klinik.

Deutlich zeigte sich sowohl bei den Vorträgen als auch bei Nachfragen der Teilnehmer, dass psychische Faktoren als Unfallfolgen an Bedeutung gewinnen. Mit großem Interesse wurde deshalb auch der Vortrag von Dr. Utz Ullmann erwartet. Ullmann, leitender Psychologe der Abteilung medizinische Psychologie an den Berufsgenossenschaftlichen Kliniken Bergmannstrost, arbeitet bei traumatischen Erlebnissen eng mit der BG Verkehr zusammen. Er bestätigte die Zunahme psychischer Unfallfolgen, verwies jedoch auf hohe Therapieerfolge und berichtete über Möglichkeiten der Akutintervention, Fallsteuerung und Rehabilitation. **(uk)**

RENTENAUSSCHÜSSE DER BG VERKEHR

Die BG Verkehr hat elf Rentenausschüsse, darunter einen maritimen Rentenausschuss. Sie sind paritätisch besetzt und bestehen aus je einem Vertreter der Arbeitgeber und der Versicherten. Die Mitglieder arbeiten ehrenamtlich und werden jeweils auf sechs Jahre vom Vorstand gewählt. Um die kontinuierliche Arbeit in den Ausschüssen zu gewährleisten, hat jedes Mitglied zwei Stellvertreter. Die Sitzungen finden in der Regel monatlich vor Ort in den Bezirksverwaltungen statt. Alle Fälle, in denen es um die erstmalige Feststellung einer Rente geht, werden dem Ausschuss zur Entscheidung vorgelegt. Der Rentenausschuss entscheidet außerdem über Rentenerhöhungen, Rentenkürzungen und Abfindungen, über Beihilfen und Leistungen bei Pflegebedürftigkeit. Legt der Versicherte gegen eine Entscheidung des Rentenausschusses Widerspruch ein und wird dem Widerspruch nicht stattgegeben, entscheiden hierüber die in der Hauptverwaltung tagenden **Widerspruchs- und Einspruchsausschüsse** mit einem Widerspruchsbescheid.

ISM-Audit auf der deutsch-flaggigen „Lappland“: Petra Heinrich mit Kapitän Henry Freudenthal (r.) und dem Besichtiger Hans-Dieter Hansen von der Schiffssicherheitsabteilung der BG Verkehr.

Den Horizont fest im Blick

Petra Heinrich entstammt einer alten Seefahrerfamilie. Tradition ist ihr wichtig, als engagierte Reederin ist sie außerdem fest entschlossen, die Zukunft mitzugestalten.

Frau Heinrich, Sie sind Diplom-Ingenieurin. Warum haben Sie diese Ausbildung gewählt und mit welcher Fachrichtung?
Mir war schon als Kind klar, dass ich was Technisches studieren wollte. Ich habe deshalb nach der Ausbildung an Bord zur Schiffsmechanikerin in Hamburg meinen Diplom-Ingenieur für Schiffsbetrieb gemacht. Nach einer Erfahrenszeit als Wachoffizier erhält man damit das Kapitänspatent beziehungsweise das Patent zum Leitenden Ingenieur.

2010 haben Sie den Reederverein Unterelbe mitgegründet. Dort sind Sie Vorsitzende. Sie sind im Vorstand des Nautischen Vereins Niederelbe, beim VDR und bei der BG Verkehr aktiv und nicht so ganz nebenbei auch noch Unternehmerin. Was treibt Sie an?
Viele lehnen sich einfach zurück, unternehmen nichts gegen ihre Unzufriedenheit und meckern nur. Das ist absolut nicht mein Ding. Ich engagiere mich lieber, bin manchmal unbequem, aber immer geradeheraus.

Viele Menschen sind von der Seefahrt fasziniert. Ist die Arbeit auf See immer noch etwas Besonderes?
Ja, weil man mit so vielen Nationalitäten zu tun hat, auf Grund des komplexen Bordbetriebes ständig wachsam sein muss und jeden Tag mit dem Anblick des Horizonts belohnt wird.

Benötigen Sicherheitsfragen ein besonderes Augenmerk?
Ja, denn jeder Seemann neigt zur Bequemlichkeit – wie an Land wohl auch. Bei uns kommt noch das schlechte Wetter dazu. Allerdings passieren bekanntlich die meisten Unfälle, wenn man nicht damit rechnet, das heißt, wenn alles gut läuft. Dafür müssen die Leute sensibilisiert werden. Training in der bordinternen Kommunikation und auch nach außen unter Berücksichtigung der inneren Einstellungen, des nachfolgenden Verhaltens, der Kulturunterschiede und so weiter – das wird immer wichtiger. 90 Prozent der Fehler, die gemacht werden, beruhen auf menschlichem Fehlverhalten, nicht auf Ausbildungsmängeln in Sachen Sicherheit selbst oder mangelnder fachlicher Bildung. Das ist noch ein heikles Thema und kommt in der von Hierarchie geprägten Seefahrt noch zu kurz.

Sorgen bereiten mir auch die immer unüberschaubareren Papierberge, die wachsende Bürokratie und das vermeintliche Allheilmittel „Management Plan“. Alles führt nur dazu, dass der Bordbetrieb unübersichtlicher und für die Seeleute immer verwirrender wird. Zu viel Papier bedeutet „Ablage“, aber niemand beschäftigt sich noch mit der Sache selbst oder liest sich etwas durch.
Das birgt große Risiken, weil der Blick aufs Wesentliche verloren geht. Anstatt die vielen Vorschriften zu bearbeiten, wäre es mir lieber, wenn meine Offiziere mal öfters längs Deck gehen und nachsehen, ob die Sicherheit in der Praxis auch vorhanden ist – oder etwa nur auf dem Papier in der Checkliste abgehakt wurde!

Ihre Reederei bildet aus – warum?
Das ist für uns selbstverständlich. Wir benötigen Nachwuchs in der gesamten maritimen Branche, der auch weiß, wovon er spricht. Dies ist unser Beitrag.

ZUR PERSON

Diplom-Ingenieurin Petra Heinrich, 48, leitet gemeinsam mit ihrem Ehemann Kapitän Jens Robrahn die H.H. Shipping GmbH & Co. in Jork. Die Reederei betreibt drei Frachtschiffe und hat sich 2007 in dem Jorker Reedereiverbund Este Shipmanagement GbR mit zwei weiteren Partnern zusammengeschlossen. Bei der Berufsgenossenschaft ist Petra Heinrich seit 2007 aktiv und seit 2010 Mitglied der Vertreterversammlung und des Ausschusses zur Festsetzung des Durchschnittsentgelts in der Kauffahrtei.

Sind Sie auf Ihren eigenen Schiffen unterwegs?
Ja. Ich versuche, immer ein bis zwei Reisen pro Jahr zu machen. Erst nach zwei Tagen fangen die Seeleute an über das zu reden, was sie beschäftigt und bewegt. Da muss man mit denen auch mal ein Bier trinken. Und das kann immer wieder sehr interessant werden.

Und waren Sie schon mal seekrank?
Ich bin immer seekrank geworden. Das hat mich nicht davon abgehalten, zur See zu fahren, auch wenn man, wenn es soweit ist, auf der Stelle sterben möchte. (uk)

Besser als sein Ruf

Dienst am Kunden, so versteht der Beratungs- und Prüfdienst der BG Verkehr seine Arbeit. Ein Beispiel.

Wenn ich komme, gibt es eigentlich immer erst mal Vorbehalte.“ Wilfried Storb, Betriebsberater bei der BG Verkehr, nimmt es gelassen, dass er bei seiner Arbeit nicht mit offenen Armen empfangen wird. Dafür hat er Verständnis, wer sieht schon gern einen Betriebsprüfer im Haus? Aber er hat ein klares Ziel: Dienst am Kunden. Seine Besuche bei Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr werden deshalb immer telefonisch oder schriftlich vereinbart und beginnen mit einem Gespräch. Storb erklärt, was er vorhat, welche Unterlagen er benötigt und bespricht das weitere Vorgehen.

Lohnnachweisprüfung

Das war auch bei der Firma StahlTrans nicht anders. Zu diesem Unternehmen kam Wilfried Storb etwa zwei Jahre nach Neugründung und fand heraus, dass die Mitarbeiter in zwei Gefahrklassen aufzuteilen sind. Bisher waren sie nur einer Gefahrklasse zugeordnet worden. Gemeinsam setzte man fest, in welchem Verhältnis zukünftig die Lohnsumme auf die beiden Gefahrklassen aufgeteilt wird.

Beratung und Zertifizierung

Im Jahr 2010 nahm Annette Poertgen Kontakt mit der BG Verkehr auf, da das zweite in ihrem Hause geführte Unternehmen, die Poertgen GmbH & Co. KG, Mitglied einer anderen Berufsgenossenschaft war. Mit der dortigen Beratung war sie jedoch unzufrieden. Könnten beide Unternehmen über die BG Verkehr versichert werden? Das hätte auch den Vorteil, dass sich der Verwaltungsaufwand reduzieren ließe. Außerdem benötigte sie dringend für einen Auftraggeber einen qualifizierten Nachweis des Arbeits- und Gesundheitsschutzes. Könnte das auch die BG Verkehr leisten? Sie konnte. Neben Wilfried Storb wurde Rainer Wiegand als zuständiger Technischer Aufsichtsbeamter dazugeholt. Innerhalb kurzer Zeit war nicht nur das Verwaltungsgeschäft vereinfacht, sondern in intensiver Zusammenarbeit auch ein Arbeitsschutzmanagementsystem auf den Weg gebracht. Der Wechsel der Berufsgenossenschaft brachte der Firma Poertgen außerdem noch eine Beitragssenkung im Vergleich zum vorherigen Versicherer mit sich.

Fehler im Lohnprogramm

Im März 2012 erschien Wilfried Storb nach vorheriger Terminabsprache erneut im Hause der Firmen StahlTrans und Poertgen, inzwischen beide Mitglied der BG Verkehr. Annette Poertgen, verantwortlich für die Lohnbuchhaltung, und ihre Büroangestellten sahen diesem Termin mit Spannung entgegen, denn eine Prüfung wird erfahrungsgemäß mit dem Beigeschmack „Nachzahlung“ verbunden. Das, was als Prüfung angekündigt war, stellte sich dann jedoch als Beratung heraus. Bei einem Abgleich zwischen dem per EDV erstellten Datenbaustein Unfallversicherung und dem Lohnnachweis an die BG Verkehr hatte man seitens der BG große Unstimmigkeiten festgestellt. Ein Problem, das ab 2014 relevant wird, wenn der Lohnnachweis entfällt. Wilfried Storb machte sich auf Fehlersuche. Er fand schnell heraus, dass das Lohnprogramm die Gefahrtarifstellen nicht korrekt zuordnet. Da es sich um ein grundsätzliches Problem handelte, nahmen sowohl die BG als auch Annette Poertgen Kontakt mit dem Hersteller auf. Zwischenzeitlich hat der mit einem Update reagiert, Datenbaustein Unfallversicherung und Lohnnachweis stimmen überein. **(uk)**

„Spielen Sie mit offenen Karten“

Frau Poertgen, war es für Sie ein Problem, sich vom Betriebsprüfer in die „Bücher“ schauen zu lassen?
Als Firma muss man sich aus verschiedenen Richtungen in die Bücher schauen lassen: Finanzamt, Bundesversicherungsanstalt, Banken, Veröffentlichung der Jahresabschlüsse im Bundesanzeiger usw. In diesem Zusammenhang war das „in die Bücher schauen“ durch die BG nicht ungewöhnlich und mit dem „beratenden Prüfer“, Herrn Storb, in keiner Weise unangenehm.

Worin liegt der Vorteil?
Dadurch, dass Herr Storb bereits kurz nach Firmengründung in die Bücher der Firma StahlTrans schaute, konnten Fehler vermieden werden.

Annette Poertgen, verantwortlich für die Lohnbuchhaltung bei den Firmen Stahltrans und Poertgen.

Haben Sie eine Empfehlung für Ihre Kollegen?
Meine Empfehlung heißt, der BG gegenüber mit offenen Karten zu spielen. Wir haben die BG-Mitarbeiter als sehr umgänglich und hilfsbereit kennengelernt. Mit Herrn Storb, Herrn Wiegand und Herrn Bokelmann hatten wir persönlichen Kontakt und danken ihnen auf diesem Wege nochmals für ihren Einsatz bei der Beantwortung diverser Fragen der Firmen StahlTrans und Poertgen.

Fünf Fragen an

Staplerfahrer bei
Simon Hegele, Nürnberg

Oliver Rammensee (26) ist Staplerfahrer mit Leib und Seele. Den Umgang mit Flurförderzeugen hat er von seinem Vater gelernt. Nach mehreren anderen beruflichen Stationen arbeitet er seit neun Monaten bei der Firma Simon Hegele GmbH im Lager.

Gibt es ein Fahrzeug oder ein Fortbewegungsmittel, zu dem Sie eine besondere Beziehung haben?
Unser 12-t-Stapler begeistert mich am meisten. Nicht jeder kann ein so schweres Gerät millimetergenau rangieren. Bei kniffligen Aufgaben muss dann ich ran. Am liebsten würde ich diese Maschine immer fahren.

Welche technische Erfindung im Transportbereich bewundern Sie?
Früher musste man sich beim Ein- und Auslagern von Paletten im Hochregallager mehr auf sein Gefühl als auf seine Sicht verlassen. Heute hat unser Schubmaststapler kleine Kameras in den Gabelzinken. Es ist schon beeindruckend, wenn man auf dem Monitor gestochen sehen kann, was in fast zehn Meter Höhe gerade passiert.

Hat ein Unglücksfall Sie besonders erschüttert?
Bei einem früheren Arbeitgeber mussten wir ein Regal aufbauen. Dabei ist mir ein Träger aus der Hand gerutscht und einem Kollegen auf den Kopf gefallen. Plötzlich lief ihm das Blut in Strömen über das Gesicht in den Pullover. Ich dachte, jetzt ist es vorbei. Gott sei Dank war es nur eine Platzwunde. Trotzdem möchte ich so etwas nicht noch einmal erleben.

Wie achten Sie bei der Arbeit auf Ihre Sicherheit und Gesundheit?
Meine eigene Sicherheit ist mir ganz wichtig. Handschuhe und Sicherheitsschuhe gehören bei mir immer dazu. Müssen wir schwere Brocken mit unserem Brückenkran verladen, ist selbstverständlich ein Schutzhelm auf meinem Kopf. Auch Staplerfahren ohne Beckengurt wäre für mich ein ungutes Gefühl.

Und was mögen Sie an Ihrer Arbeit besonders gern?
Ich kann und darf alle unsere Geräte in unserer Firma fahren. Somit bin ich im gesamten Betrieb einsetzbar, was meine Arbeit sehr abwechslungsreich macht. Besonders gefällt mir das gute Verhältnis zu meinen Kollegen und Vorgesetzten. Bei so einem Arbeitsklima möchte ich möglichst lange hier arbeiten!

AKTUELLE ANGEBOTE DER BG VERKEHR

Seminarprogramm

Für alle Unternehmer und Beschäftigten der Mitgliedsunternehmen bietet die BG Verkehr Seminare an – in dieser Saison mehr als 160 Veranstaltungen! Dort wird das aktuelle Wissen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz vermittelt. Es gibt zum Beispiel Seminare für Sicherheitsbeauftragte, Betriebsräte, Führungskräfte und Mitarbeiter aus allen Branchen, für die Erstunterweisung von Neulingen, für die Binnen- und Seeschifffahrt ebenso wie für Kurier-, Express- und Postunternehmen, Autokranführer oder Piloten.
Die Veranstaltungen sind in der Regel kostenlos, auch die Kosten für Unterbringung und Verpflegung trägt die BG Verkehr. Das Programm für die Saison 2012/2013 steht nicht nur im Internet, sondern ist auch als Broschüre zum Nachschlagen erhältlich.

Für Mitglieder kostenfrei. Bestellung: www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Flyer: Mit Abstand gelassen ans Ziel

Auffahrunfälle sind leider eine sehr häufige Unfallursache. Dieser Flyer bringt übersichtlich auf den Punkt, warum der richtige Abstand beim Fahren unbedingt eingehalten werden muss und was die Fahrer-Assistenz-Systeme dabei leisten können. Außerdem gibt es viele praktische Tipps für Berufskraftfahrer.

Für Mitglieder kostenfrei, für Nichtmitglieder 1 Euro. Bestellung: www.bg-verkehr.de/medienkatalog

RISIKO RAUS! ABER WIE?

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

Ihre Antwort senden Sie bitte an:

BG Verkehr,
Redaktion SicherheitsProfi
22757 Hamburg,
E-Mail: info@bg-verkehr.de
Stichwort: Bilderrätsel

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Beschäftigte der BG dürfen nicht teilnehmen.
Einsendeschluss ist der 13.07.2012.
Die Gewinner werden in Ausgabe 5/2012 veröffentlicht.

AUFLÖSUNG AUS 3/2012

- Die Sicht des Fahrers wird durch die Ladung (Rohre) beeinträchtigt.
- Die Ladung ragt nach vorne über das Fahrzeug hinaus.
- Die Ladung ragt nach hinten mehr als drei Meter über das Fahrzeug hinaus.
- Die Ladung ist nicht kenntlich gemacht, obwohl das äußerste Ende mehr als ein Meter über die Rückstrahler des Fahrzeuges nach hinten hinausragt.
- Die Person fährt auf der Ladefläche des Fahrzeuges mit.

Die Gewinner aus 3/2012:

1. **Preis 100 Euro: H. Griesel, Kassel**
2. **Preis 75 Euro: V. Tochtrop, Moers**
3. **Preis 50 Euro: S. Yalcin, Datteln**

AUS UNFALLMELDUNGEN DER BG VERKEHR

Die **Postzustellerin** rutschte nach dem Einwurf der Briefsendungen mit dem rechten Fuß auf der Treppenstufe aus und zog sich einen Muskelfaserriss in der rechten Wade zu.

Beim Beladen fiel dem **Kraftfahrer** ein Brett auf den rechten Fuß. Die erste und zweite Zehe am rechten Fuß sind gebrochen.

Der **Omnibusfahrer** stellte an einer Haltestelle fest, dass der Motor auf 100 Grad erhitzt war und zu wenig Kühlwasser vorhanden war. Er wollte das Kühlwasser auffüllen. Beim Öffnen des Kühlerverschlusses bekam er durch den hohen Wasserdruck Kühlwasser ins Gesicht, obwohl er Abstand zum Fahrzeug hatte. Er erlitt Verbrennungen ersten und zweiten Grades in der linken Gesichtshälfte.

Während der **Taxifahrer** vor seinem Taxi stehend mit einem potenziellen Fahrgast sprach, bemerkte er, dass ein anderer Mann sich über die Beifahrertür in seinem Taxi zu schaffen machte. Er rannte hinter dem flüchtenden mutmaßlichen Dieb her, stürzte, und schlug heftig mit linker Schulter und Knie auf dem Gehwegpflaster auf. Er erlitt links eine Schulterprellung.

Beim Anhängen des Anhängers an die Zugmaschine rutschte der **Kraftfahrer** aus und fiel mit dem Kopf auf den Kasten der Rückleuchte der Zugmaschine. Er erlitt einen Bruch des Bodens der linken Augenhöhle.

Der **Fahrzeugschlosser** stürzte vom Radlader und fiel auf Kopf und Rücken. Dabei zog er sich eine Kopfplatzwunde und eine Schulterprellung zu und verletzte sich am Rücken.

DIE ZAHL

12,9 %

weniger Wegeunfälle verzeichnete die BG Verkehr 2011. Dazu hat der im Vergleich zum Vorjahr deutlich mildere Winter beigetragen.

BUCHTIPP

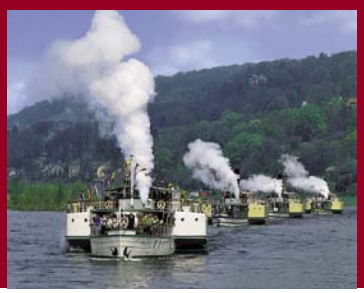
Die Traumschiff-Reederei

Millionen Menschen kennen das Kreuzfahrtschiff Deutschland der Reederei Deilmann aus dem Fernsehen. Jetzt wird die spannende Geschichte der Reederei aus Neustadt anlässlich des 40-jährigen Firmenjubiläums in einem Buch mit zahlreichen Abbildungen lebendig. Ein interessanter Blick hinter die Kulissen. (184 Seiten, 24,95 Euro, Koehlers Verlagsgesellschaft, ISBN: 978-3-7822-1061-4)

Ihr nächster SicherheitsProfi: 3.8.2012

REPORTAGE
Zu Gast bei der Sächsischen Dampfschiffahrt

GESUND UND SICHER
Der Wettbewerb Young European Truck Driver



Faxbestellung 040 3980-1040

Mit diesem Fax bestellen wir

☐ **kostenlose Sonderdrucke des SicherheitsProfi 4/2012**

☐ **BGI 5140 Der sicherheitsoptimierte Transporter**
Mitglieder der BG Verkehr erhalten drei Exemplare kostenlos, jedes weitere zum Preis von 3,50 Euro (für Nichtmitglieder 7 Euro), jeweils plus MwSt. und Versandkosten

☐ **Qualifikations- und Schulungsnachweis für Sicherheit und Gesundheit („Sicherheitsbuch“)**
Für Mitglieder der BG Verkehr kostenlos, für Nichtmitglieder 2 Euro plus MwSt. und Versandkosten

Firmenname

zu Händen

Straße | Postfach

Ort

Datum | Unterschrift

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

SO KÖNNEN SIE TEILNEHMEN

Senden Sie uns eine Postkarte unter Angabe des richtigen Lösungswortes, Ihres Namens und Ihrer Adresse. Damit Ihre Einsendung gültig ist, benötigen wir auch den Namen Ihrer Berufsgenossenschaft/Unfallkasse und Ihrer Firma. Senden Sie die Postkarte an: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Postfach 4445, 53244 Bonn oder nutzen Sie das Online-Formular unter www.alles-gecheckt.de. Dort finden Sie auch viele Sachinformationen, die Ihnen beim Beantworten der Gewinnspielfragen helfen.

Mit der Teilnahme an dem Gewinnspiel akzeptieren Sie folgende Bedingungen: Damit die Gewinner benachrichtigt werden können, ist die gültige Postanschrift des Teilnehmers erforderlich. Eine Barauszahlung von Sachpreisen ist ausgeschlossen. Der Teilnehmer erklärt sich für den Fall eines Gewinnes damit einverstanden, dass sein Name veröffentlicht wird. Der Gewinner wird von uns schriftlich benachrichtigt. Mitarbeiter der Unfallkassen, der Berufsgenossenschaften und des DVR sowie deren Angehörige sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Das Gewinnspiel unterliegt dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Datenschutz: Der Teilnehmer ist damit einverstanden, dass seine persönlichen Daten zum Zwecke der Durchführung und Abwicklung des Gewinnspiels erhoben, gespeichert und genutzt werden. Eine weitere Nutzung der Daten erfolgt nicht. **Einsendeschluss:** 28.02.2013

1. PREIS
7 Tage Kapstadt

Flug und Übernachtung mit Frühstück für 2 Personen: Die 350 Jahre alte Stadt an der Südspitze Afrikas gehört zu den schönsten Metropolen der Welt. Kapstadt hat alles, was man von einer Metropole erwartet. Die Vielfalt der Nationen sowie die einzigartige geographische Lage zu Füßen des Tafelbergs geben ihr ein ganz besonderes Flair.

2. PREIS
Fahrsicherheitstraining mit Hotel-Wochenendaufenthalt

Wahlweise für Pkw oder Motorrad: Beim Fahrsicherheitstraining verbinden Sie Spaß mit Lernerfolg. Die Experten zeigen Ihnen ganz praktisch, wie Sie Ihre Fahrpraxis optimieren können. Davor und danach verleben Sie zu zweit ein entspanntes Wochenende in einem Hotel.

3.–10. PREIS
Gutschein für den Kauf eines Fahrradhelms

Mit einem Helm vermeiden Sie schwere Kopfverletzungen, wenn Sie beim Fahrradfahren verunglücken sollten.

11.–100. PREIS
Eine wärmende Decke fürs Auto

Wer in der kalten Jahreszeit unvorhergesehen im Auto übernachten muss oder für Stunden in einem Stau festsitzt, kann eine Decke gut gebrauchen.

ANLEITUNG

Ordnen Sie den Symbolen auf den Kärtchen die richtigen Begriffe aus der Wortliste zu und bringen Sie sie in die mit den Ziffern 1–5 angegebene Reihenfolge. Die Silben, die mit den Begriffen verbunden sind, ergeben jetzt die Lösungsworte.

Licht	=	**(zeug)**
ESP	=	**(siche)**
Gurt	=	**(fahr)**
Reifen	=	**(mein)**
Bremsen	=	**(res)**

IHRE LÖSUNG:

Senden Sie uns eine Postkarte unter Angabe der richtigen Lösungsworte.

VISION ZERO. KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

UK|BG

DVR Deutscher Verkehrssicherheitsrat

UK/BG/DVR-SCHWERPUNKTAKTION

ALLES GECHECKT!

MEIN FAHRZEUG. MEINE SICHERHEIT.

www.alles-gecheckt.de