

# SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)

6 | 2012

GESUND UND SICHER  
**Klappgeländer auf Tank- und Silofahrzeugen**

Seite 18

VERSICHERUNG UND LEISTUNG  
**BG Verkehr hilft nach Beinamputation**

Seite 24



## REPORTAGE

Vom Warten und Starten

Seite 10



„Hinter den Unfallzahlen stehen immer auch Menschen und ihre Schicksale.“

Sabine Kudzielka  
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

## Ein Gewinn für beide Seiten

Unsere Berufsgenossenschaft hat 2011 erstmals weniger als 100 tödliche Arbeitsunfälle registriert. Sie als Unternehmer sind mit Ihren Präventionsbemühungen also auf dem richtigen Weg. Diese positive Entwicklung darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass bei der Betrachtung aller Branchen das höchste Risiko, einen tödlichen Unfall zu erleiden, immer noch im Transport- und Verkehrsgewerbe besteht. Über diese und weitere Ergebnisse aus unserem Jahresabschluss 2011 informieren wir Sie auf den Seiten 26 und 27.

Dass hinter unseren Zahlen immer auch Menschen und ihre Schicksale stehen, möchten wir Ihnen auf den Seiten 24 und 25

nahebringen. Dort berichten wir über unseren Versicherten Heino König. Er erlitt 2011 einen schweren Arbeitsunfall und verlor das linke Bein. Unbedingter Wille, Optimismus und Mut brachten ihn schon nach einem Jahr zurück an seinen Arbeitsplatz. Damit hat Heino König nicht nur seine Reha-Beraterin beeindruckt, sondern auch Ärzte, Therapeuten und – das war besonders wichtig – seinen Chef. Der sagt heute, es war nicht einfach, Heino König die Rückkehr in seinen Job als Lkw-Fahrer zu ermöglichen, aber es hat sich gelohnt. So etwas gelingt natürlich nicht immer. Einige unserer Versicherten sind einfach zu schwer verletzt, um wieder arbeiten zu können, oder im Unternehmen findet sich tatsächlich kein adäquater Arbeitsplatz. Oft genug haben unsere Reha-Berater aber auch mit Ablehnung zu kämpfen, wenn es um einen Arbeitsplatz für unsere Versicherten mit Handicap geht. Die Einstellung von Bernd Kammerer-Reyer, Heino Königs Chef, finden wir großartig. Vielleicht kann Sie unser Bericht motivieren, seinem Beispiel zu folgen?

Bei der Suche nach geeigneten Mitarbeitern kann Ihnen übrigens ein Personalservice helfen, der von den Berufsgenossenschaften ins Leben gerufen wurde: DGUV job. Die Agentur arbeitet kostenlos und vermittelt Frauen und Männer, die nach einem Arbeitsunfall oder einer berufsbedingten Erkrankung den Wiedereinstieg in das Arbeitsleben suchen. Senden Sie der Agentur einfach ihre freien Ausbildungs- und Arbeitsplätze, dann wird geprüft, ob es geeignete Bewerber für Sie gibt. Einen Versuch ist es wert!

Herzliche Grüße

### IMPRESSUM

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

**Gesamtverantwortung:**  
Sabine Kudzielka,  
Hauptgeschäftsführerin

**Prävention:**  
Dr. Jörg Hedtmann,  
Leiter des Geschäftsbereichs

**Redaktion:**  
Dorothee Pehlke, Renate Bantz,  
Ute Krohne

**Gestaltung/Herstellung:**  
Lena Amberger

**Druck:** Stürtz GmbH, Würzburg

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



### SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

#### Hauptverwaltung Hamburg

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

#### Dienststelle Schiffssicherheit

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

#### ASD Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel.: 040 3980-2250  
Fax: 040 3980-2257  
E-Mail: asd@bg-verkehr.de  
Internet: www.asd-bg-verkehr.de

#### Bezirksverwaltung Hamburg

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

#### Bezirksverwaltung Hannover

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

#### Bezirksverwaltung Berlin

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

#### Bezirksverwaltung Dresden

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

#### Bezirksverwaltung Wuppertal

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

#### Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

#### Bezirksverwaltung München

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

#### Außenstelle Duisburg

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

**VOM WARTEN UND STARTEN**

versteht unser „Dream-Team“ aus Busfahrer und Werkstattleiter bei Graf's Reisen in Herne eine Menge. Müssen sie auch, denn die geplante Laufleistung der Fahrzeuge liegt bei 800.000 Kilometer! Was sich hinter den Kulissen eines Reisebusunternehmens abspielt und wie für die Sicherheit von Personal und Fahrgästen gesorgt wird, lesen Sie in der Reportage auf Seite 10



**IAA NUTZFAHRZEUGE**

Seite 8



**KLAPPGELÄNDER**

Seite 18



**ARBEITSUNFALL**

Seite 24

**KURZMELDUNGEN**

**Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**

4

**DAS THEMA**

**Unfälle am Fahrzeug vermeiden – aber wie?**

Die BG Verkehr auf der IAA Nutzfahrzeuge

8

**REPORTAGE**

**Vom Warten und Starten**

Zu Gast beim Reisebusunternehmen Graf in Herne

10

**SELBSTVERWALTUNG**

**Selbstverwaltung im Porträt**

Uwe Möser, Arbeitgebervertreter im Vorstand der BG Verkehr

15

**GESUND UND SICHER**

**Das wird schon gut gehen?**

Die Sorgfaltspflichten für Fahrzeughalter und Fahrer

16

**Nur nicht den Halt verlieren**

Klappgeländer an Tank- und Silofahrzeugen

18

**DER FAHRENSMANN**

**Normen schaffen Sicherheit**

Arbeitssicherheit in der europäischen Normung

20

**Meldungen**

21

**SEE & SICHERHEIT**

**Spannungsfrei?!**

Sicher arbeiten an elektrischen Systemen

22

**VERSICHERUNG UND LEISTUNG**

**Damit musst du klarkommen**

BG Verkehr hilft nach einem schweren Arbeitsunfall

24

**Ergebnisse 2011**

Entwicklung der Unfallzahlen und Berufskrankheiten

26

**VERMISCHTES**

**Gut verteilt: Neuer Lastverteilungsplan auf CD-ROM**

28

**Fünf Fragen**

29

**Aktuelle Angebote der BG Verkehr**

29

**RUBRIKEN**

**Impressum**

2

**Suchbild**

30

**Aus Unfallmeldungen der BG Verkehr**

30

**Tipp**

30

**Vorschau**

31

## Erfolgreich arbeiten

Wer neu im Berufsleben ist oder Informationen rund um das Arbeitsleben sucht, findet Infos, Tipps und Adressen in einem Ratgeber der Bundesregierung. Der kostenlose rund 150 Seiten starke Ratgeber informiert über Rechte und Pflichten der Arbeitgeber, über die Vereinbarkeit von Familie und Beruf und stellt Infos für Berufseinsteiger, Existenzgrün-



der und ältere Mitarbeiter zur Verfügung. Informationen zu Steuern, zur Mittelstandsförderung und zur Gesundheit ergänzen die Inhalte.

+ Bestelladresse: Publikationsversand der Bundesregierung, Postfach 481009, 18132 Rostock, Tel.: 0180 5778090



Ein neues Label soll zukünftig beim Kauf des richtigen Reifens helfen.

## Neue Kennzeichnungspflicht für Reifen

### Reifenkauf soll leichter werden

Ab dem 1. November 2012 gibt es eine neue Kennzeichnungspflicht für Reifen. Das neue Reifenlabel informiert über drei Kriterien: Rollwiderstand, Nasshaftung und externes Rollgeräusch. Die Kennzeichnung wird so ähnlich aussehen wie die Energielabel auf Elektrogeräten mit Buchstabenbewertungen und soll zur Kaufentscheidung beitragen.

Für die Qualität der Reifen sind diese Informationen aber nicht allein ausschlag-

gebend. Das Label sagt zum Beispiel nichts über den Grip auf Schnee, Eis und matschiger Fahrbahn aus, sondern bewertet nur die Haftung auf nasser Straße. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat informiert im Internet über das neue Label und stellt im Rahmen der Initiative „Reifenqualität – Ich fahr auf Nummer sicher“ Materialien zum Kauf der richtigen Reifen zur Verfügung.

+ [www.reifenqualität.de](http://www.reifenqualität.de)

## Intelligente Fahrzeuge

### Neues Kommunikationssystem im Frankfurter Raum im Testeinsatz

In einem der weltweit größten Flottenversuche wird seit kurzem mit 120 Autos im Frankfurter Raum getestet, wie Fahrzeuge untereinander und mit der Umgebung kommunizieren können. In dem Forschungsprojekt „Sichere Intelligente Mobilität – Testfeld Deutschland (simTD)“ haben Wissenschaftler, Unternehmen und öffentliche Einrichtungen gemeinsam ein System entwickelt, mit dem die Fahrzeuge sich gegenseitig über die Verkehrslage und drohende Gefahren informieren. Dazu gehört es, den günstigsten Weg zu wählen, Hindernisse wahrzunehmen, bevor man sie sieht, effizient zu fahren und Schadstoffe zu vermeiden.

Die Fahrzeuge sind elektronisch untereinander sowie mit der Infrastruktur vernetzt. Wie dies in der Praxis mit dem vom simTD-Konsortium entwickelten System gelingt, wird mehrere Monate lang auf hessischen Autobahnen, Landstraßen und in-



© Theo Heimann / dapd

**Intelligente Fahrzeuge im Test: Steigt die Verkehrssicherheit durch den Einsatz neuer Systeme?**

nerhalb Frankfurts getestet. Wissenschaftler der TU München haben die Vorbereitungen des Feldversuchs übernommen und sind auch für die Auswertung der Daten verantwortlich. „Wir untersuchen, wie Autofahrer diese Technik im Alltag annehmen und

in welchem Maße wir die Verkehrssicherheit erhöhen und Staus vermeiden können“, erklärt Prof. Fritz Busch vom TUM-Lehrstuhl für Verkehrstechnik.

+ Infos unter [www.simtd.de](http://www.simtd.de)

## Neue IFA Gefahrstoffliste



Das Grundlagenwerk für Gefährdungsbeurteilung wurde überarbeitet

© Jens Köhler / dapd

Das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) hat die zuletzt 2009 erschienene Gefahrstoffliste aktualisiert. Das kostenlose Nachschlagewerk enthält alle wichtigen Informationen, um Gesundheitsgefährdungen durch Gefahrstoffe zu beurteilen. Die Liste umfasst die aktuellen Luft- und biologischen Grenzwerte und informiert über Einstufung und Kennzeichnung von Stoffen und Gemischen. Sie geht aber auch auf ärztliche und medizi-

nische Vorgaben ein, beschreibt Messverfahren und verweist auf geltende deutsche Verordnungen, Richtlinien und Regeln für Gefahrstoffe. Die Gefahrstoffliste ist ein Grundlagenwerk für die Gefährdungsbeurteilung, die der Arbeitgeber laut Gefahrstoffverordnung in seinem Betrieb durchführen muss.

**+** Zur Bestellung und zum Herunterladen: [www.dguv.de/ifa/de/pub/rep/reports/2012/ifa0112/index.jsp](http://www.dguv.de/ifa/de/pub/rep/reports/2012/ifa0112/index.jsp)

## Gefahrstoff-Infos jetzt auch als App

**IFA gibt Hinweise zu mehr als 8.500 Stoffen auf kostenloser Online-Datenbank**

Ob zuhause oder am Arbeitsplatz: Stoffe begegnen uns auf Schritt und Tritt. Doch oft wissen nur Fachleute, was hinter den komplizierten Namen der Chemikalien steckt und wie die Substanzen wirken können. Das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) stellt deshalb die bewährte Stoffdatenbank GESTIS zur Verfügung. Für die schnelle Anwendung von unterwegs ist diese Datenbank nun auch als kostenlose App für Apple- und Android-Geräte verfügbar. Damit lässt sich jederzeit und überall recherchieren, was es mit einem Stoff auf sich hat.

Das Angebot richtet sich an alle, die mit Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz zu tun haben. Hilfreich ist die App aber auch für alle, die sich über Gefahr-



Gefahrstoff-App:  
Schneller Zugriff auf die Online-Datenbank.

© Uwe Amas / Fotolia [Montage: LA]

stoffe informieren wollen. Die Online-Datenbank enthält aktuelle Hinweise zum sicheren Umgang mit Gefahrstoffen, zu deren Wirkung auf den Menschen, zu Schutz- und Erste-Hilfe-Maßnahmen und vieles mehr.

**+** weitere Infos: [www.dguv.de/ifa/de/gestis/stoffdb/index.jsp](http://www.dguv.de/ifa/de/gestis/stoffdb/index.jsp)

## KURZNACHRICHTEN

### Statistisches Bundesamt Mehr Nacharbeit

In Deutschland hat die Nacht- und Wochenendarbeit deutlich zugenommen: 2011 arbeitete ein Viertel (24,5 Prozent) aller Beschäftigten auch samstags, fünfzehn Jahre zuvor, im Jahr 1996, waren es noch 18,8 Prozent. Der Anteil der Personen, die nachts arbeiten, erhöhte sich im selben Zeitraum von 6,8 Prozent auf 9,6 Prozent. Diese und weitere Zahlen hat das Statistische Bundesamt in seinem Bericht „Qualität der Arbeit – Geld verdienen und was sonst noch zählt“ veröffentlicht. Sie sind abrufbar unter: [www.destatis.de/qda](http://www.destatis.de/qda)

### Weniger tödliche Verkehrsunfälle

Seit März dieses Jahres geht die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr wieder zurück. Dadurch hat sich nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes im ersten Halbjahr 2012 die Zahl der Todesopfer gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 6,9 Prozent verringert. Besonders stark gingen – nach bereits vorliegenden Daten aus den ersten fünf Monaten 2012 – die Zahlen der getöteten Fahrer und Mitfahrer auf Motorrädern und der tödlich verunglückten Jugendlichen im Alter von 15 bis 17 Jahren zurück.

### Notbremsassistenten ADAC-Test

Bremst der Mensch nicht rechtzeitig oder zu schwach, kann ein Notbremsassistent Leben retten – insbesondere die neu entwickelten Systeme erhöhen die Verkehrssicherheit deutlich. Das hat der ADAC in einem Test von zehn Notbremsassistenten herausgefunden. Die Experten vergaben dreimal die Note „sehr gut“. Notbremsassistenten sind wichtig, weil rund 50 Prozent der Autofahrer laut ADAC Unfallforschung vor einem schweren Auffahrunfall nicht oder zu schwach bremsen. Der ADAC fordert, dass Notbremsassistenten zur Ausstattung in jedes Auto gehören. Wichtig bleibe aber weiterhin die Aufmerksamkeit des Fahrers. Weitere Infos: [www.adac.de/sp/presse/](http://www.adac.de/sp/presse/)



Ein aktuelles Thema: Psychische Belastungen am Arbeitsplatz

## Stress, Burnout und Worklife balance

### Neues Web-Portal bietet Infos und Handlungshilfen

In der Öffentlichkeit werden psychische Belastungen im Arbeitsleben und der richtige Umgang damit zur Zeit stark diskutiert. Ein Web-Portal, das unter der Projektleitung des Bundesverbandes der Betriebskrankenkassen entstand, stellt nun betrieblichen Entscheidern und Beschäftigten Informationen und Handlungshilfen zur Verfügung. Das vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales und der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin geförderte Projekt hat sich zur Aufgabe gestellt, mehr Aufmerksamkeit auf das Thema psychische Gesundheit zu lenken und den Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch zu verbessern. Die Homepage bietet Informationen, Praxisbeispiele und einen Selbsttest.

 [www.psyga-transfer.de](http://www.psyga-transfer.de)

## Eine Telefonnummer für alle

### Die Rufnummer 116117 verbindet bundesweit mit dem nächstgelegenen ärztlichen Bereitschaftsdienst

Wer von unterwegs schon einmal versucht hat, abends den ärztlichen Bereitschaftsdienst zu erreichen, weiß, wie schwierig das bisher war. Dieser Dienst war unter mehr als 1.000 Rufnummern organisiert. Künftig müssen Patienten, die außerhalb der Praxisprechzeiten auf ärztliche Hilfe angewiesen sind, nur noch die 116117 wählen. Der Anrufer wird dann von einer automatischen Stimme begrüßt, während im Hintergrund der Anruf bereits anhand der Vorwahlnummer an den jeweils zuständigen Bereitschaftsdienst weitergeleitet wird. Ist keine direkte Zuordnung möglich – zum Beispiel bei einem Anruf per Handy – wird der Patient mit einem

Service-Center verbunden. Dort wird anhand der Adresse zum nächstgelegenen Bereitschaftsdienst durchgestellt. Die Mitarbeiter im Service-Center sind medizinisch geschult und können erkennen, ob ein Notfall vorliegt. Wenn nötig, informieren sie den Rettungsdienst.

Die neue Rufnummer funktioniert bundesweit, ausgenommen sind zurzeit nur noch das Saarland und Baden-Württemberg. Der Bereitschaftsdienst sollte aber nicht mit dem Notruf verwechselt werden. Bei schweren Unfällen und lebensbedrohlichen Situationen muss nach wie vor die 112 gewählt werden.



© Gina Sanders / Fotolia

Seit Anfang 2012 gibt es eine bundesweit einheitliche Telefonnummer für alle ärztlichen Bereitschaftsdienste.

## Reha in Polen

### Gesetzliche Unfallversicherung startet Pilotprojekt

Bei schweren Verletzungen ist nach der Akutbehandlung im Krankenhaus oft eine weitere intensive Behandlung in einer Reha-Klinik notwendig. Ein besseres Sprachverständnis und die Nähe zu Familie und Freunden können dabei den Heilungsverlauf unterstützen. Um polnischen Staatsbürgern diese Chance zu eröffnen, hat die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) einen Kooperationsvertrag mit dem Rehasentrum CRR KRUS in Szklarska Poreba geschlossen. Polnische Staatsbürger, die in Deutschland arbeiten



und nach den deutschen Vorschriften gesetzlich unfallversichert sind, können zukünftig nach einem Arbeits- oder Wegeunfall in dieser Reha-Klinik weiterbehandelt werden.

Ob eine Reha in Polen medizinisch geeignet ist, entscheidet die Berufsgenossenschaft gemeinsam mit den Versicherten und den behandelnden Ärzten. Der Kooperationsvertrag stellt sicher, dass die polnische Klinik die hohen Qualitätsstandards der DGUV erfüllt. Organisation und Kosten für den Transport zur Reha-Klinik übernimmt die BG. Weitere Kooperationsverträge sollen 2013 folgen.

 [www.dguv.de/inhalt/presse/2012/Q2/reha\\_polen](http://www.dguv.de/inhalt/presse/2012/Q2/reha_polen)

## Wissenslücke entdeckt

Das Rätselbild auf Seite 30 im SicherheitsProfi Nr. 5 führte zu vielen Spekulationen. Richtige Antworten gab es nur wenige.



Bei der Auswertung der Einsendungen zu unserem Bilderrätsel in Ausgabe 5/2012 staunten wir nicht schlecht. Nur sehr wenige Einsender beanstandeten die Länge der Leiter. Der Fahrer auf dem Foto war gezwungen, unzulässigerweise auf der vorletzten Sprosse zu stehen. Wenn Sie sich noch einmal vergewissern wollen: Tipps zum sicheren Umgang mit Leitern stehen in einem Artikel in der Ausgabe 1/2012 des SicherheitProfi. Die

pdf-Ausgabe finden Sie im Internet. Übrigens, es gibt auch Schiebeleitern, zum Beispiel für unterwegs oder in engen Räumen.

Und noch ein Hinweis: In der letzten Ausgabe des SicherheitsProfi haben wir darüber informiert, dass die VBG 74 „Leitern und Tritte“ (BGV D36) außer Kraft gesetzt wurde. Nun erreichen uns viele Anfragen, ob denn künftig Leitern und Tritte noch regelmäßig zu prüfen seien. Die Antwort lautet ganz klar „Ja“.



Die grundlegenden Forderungen finden Sie in der Betriebssicherheitsverordnung und in den Technischen Regeln für Betriebssicherheit „Gefährdungen von Personen durch Absturz – Bereitstellung und Benutzung von Leitern“ (TRBS 2121 Teil 2). Erläuternde Hinweise gibt die „Handlungsanleitung für den Umgang mit Leitern und Tritten“ (BGI 694).

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

## Sicherheits-Check für Güterkraftverkehr

### Aktualisierte Fassung der BGI 8643 liegt vor

Das Arbeitsschutzgesetz sieht vor, dass für alle Arbeitsplätze eine Gefährdungsbeurteilung erstellt wird, um sicherzugehen, dass die Beschäftigten sicher und gesund arbeiten können. Für Unternehmen aus dem Güterkraftverkehrsgewerbe hat die BG Verkehr den „Sicherheits-Check Güterkraftverkehr“ als BG-Information (BGI) 8643 herausgegeben. Die BGI gibt es ab sofort in einer aktualisierten und an die aktuelle Rechtslage angepassten Fassung. Um die Arbeit mit dem Check zu vereinfachen, wurden Gefährdungen und Schutzmaßnahmen präzisiert. Die Bewertung der Sicherheitsmängel und die praktische Umsetzung der



Schutzmaßnahmen werden dadurch erleichtert.

Die gedruckte Ausgabe der BGI 8643 erhalten Interessierte über den Medienkatalog der BG Verkehr (Kosten für Mitgliedsunternehmen 5 Euro, Nicht-Mitglieder 6 Euro zzgl. MwSt. und Versandkosten). Eine ausfüllbare und speicherbare PDF-Datei des Sicherheits-Checks

wird in Kürze als kostenfreier Download im Kompendium Arbeitsschutz der BG Verkehr unter der Rubrik Handlungshilfen zur Gefährdungsbeurteilung zu finden sein.

+ Bestellung per Internet unter [www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog](http://www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog) oder per Fax-Abruf auf Seite 31



DR. JÖRG HEDTMANN

## PRÄVENTION AKTUELL

### Feuer

Derzeit bemühen sich Experten, die Ursachen für das Feuer auf dem deutschen Containerfrachter „Flaminia“ herauszufinden, bei dem mehrere Seeleute verletzt wurden oder den Tod fanden. Das Feuer zwang die Besatzung, das Schiff auf hoher See zu verlassen. Ein Wirklichkeit gewordener Albtraum für jeden Seemann. Gleichzeitig sehen wir in den Nachrichten Berichte von Wohnungsbränden, in denen Kinder ums Leben gekommen sind. Auch wenn Ihr Unternehmen kein Schiff ist, auch wenn Ihre Lebensumstände sich von denen der betroffenen Familien unterscheiden – nehmen Sie die Ereignisse zum Anlass den Brandschutz in Ihren Betriebs- und Privaträumen einer Prüfung zu unterziehen! Elektrische Anlagen, Lagerung gefährlicher Stoffe oder Umgang mit offenem Feuer sind Gefahrenquellen. Reduzieren Sie die Gefahr durch regelmäßige Prüfungen. Und denken Sie daran, dass Brandmelder, freie Fluchtwege, Notbeleuchtung und Übungen zum Umgang mit dem Feuerlöscher Leben retten können. Ihres, das Ihrer Mitarbeiter und das Ihrer Familie.

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention



Bei der IAA Nutzfahrzeuge vom 20. bis 27. September in Hannover ist die BG Verkehr wieder mit einem Messeauftritt dabei. Sie finden uns in Halle 27, Nr. B 23.



# Unfälle am Fahrzeug vermeiden – aber wie?

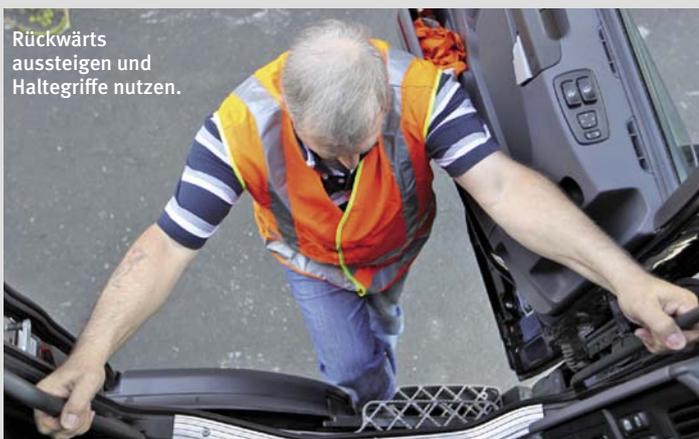
Viele Unfallanzeigen lauten so oder so ähnlich: Werner M. ist seit vielen Jahren als Lkw-Fahrer unterwegs. Er hat eine Tour, die er häufig fährt. An der Ladestelle setzt er seinen Sattelzug rückwärts an die Rampe. Ein Lagerist des Unternehmens, Peter H., belädt den Lkw mit einem elektrischen Hubwagen. Dabei passiert es: Werner M., der gerade noch seine Papiere sortiert, deutet ein Geräusch hinter sich von der Ladefläche falsch. Er meint, der Beladevorgang sei beendet. Deshalb startet er den Motor und fährt langsam los. Peter H. setzt gerade mit der Ameise zurück in Richtung Rampe. Sein Sprung kommt zu spät. Er stürzt zwischen Ladefläche und Rampe. Sein Glück: Er hat nur eine Wirbelsäulenstauchung. Wie so oft kam es nur deswegen zu dem Unfall, weil es keine klare Absprache zwischen Lkw- und Ameisen-Führer gab.

Entgegen der weit verbreiteten Meinung, die Mehrzahl der bei der BG Verkehr gemeldeten Arbeitsunfälle geschehe im Straßenverkehr, zählen die Unfälle beim Umgang mit dem Fahrzeug zu den Hauptquellen der meldepflichtigen Arbeitsunfälle. Im Jahr 2010 gab es etwa 55.000 Unfälle dieser Art, fast die Hälfte davon ereignete sich an Be- und Entladestellen und auf Betriebshöfen.

## Schwerpunkthema auf der IAA 2012

Der sichere Umgang mit dem Fahrzeug ist in diesem Jahr das Schwerpunkthema der BG Verkehr auf der IAA in Hannover. Wir zeigen, wie und wo sich häufig Unfälle ereignen. Neben dem oben genannten Unfallhergang gehören dazu das Ein- und Aussteigen, das Sichern der Ladung, das Kuppeln und die Wartungsarbeiten. Wir erinnern

## MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG VON UNFÄLLEN





Der Messestand der BG Verkehr im Modell.

daran, wie die Arbeit am und mit dem Fahrzeug sicherer wird, zum Beispiel durch regelmäßige Prüfung der Fahrzeuge und ihrer Funktionen, klare Absprachen zwischen den Beteiligten, die richtige Handhabung von Leitern, konsequente Nutzung der Persönlichen Schutzausrüstung oder einprägsame Unterweisungen. Am Stand der BG Verkehr können Sie sich dazu austauschen und Ihre Erfahrungen aus der Praxis einbringen.

Ein weiteres Aufgabengebiet der BG Verkehr ist die Weiterbildung derjenigen, die für den Arbeitsschutz in den Betrieben verantwortlich sind. Wussten Sie, dass die Berufsgenossenschaften zu den größten Anbietern von Kursen in der Erwachsenenbildung gehö-

ren? Allein die BG Verkehr bietet in der Seminarsaison 2012/2013 über 160 Weiterbildungsmaßnahmen an. Auf dem Messestand informieren wir über Inhalte und Organisation.

Die BG Verkehr unterstützt ihre Mitgliedsunternehmen auch bei der betrieblichen Unterweisung. Dazu bieten wir eine Fülle von branchenspezifischen Medien an. Die Besucher des Messestandes haben Gelegenheit, sich ausführlich über die aktuellen Broschüren, Flyer, Unterweisungskarten, Filme und CDs zu informieren und kostenloses Informationsmaterial mitzunehmen. Unsere Mitarbeiter am Messestand beraten Sie gerne darüber, wie die Vorgaben im betrieblichen Alltag umgesetzt werden können.

Claudia Stück

**„Wir unterstützen die Unternehmen mit aktuellen Medien zur Prävention in der Praxis.“**

ren? Allein die BG Verkehr bietet in der Seminarsaison 2012/2013 über 160 Weiterbildungsmaßnahmen an. Auf dem Messestand informieren wir über Inhalte und Organisation.



Anlegeleiter mit Leitergurt befestigen.



Warnkleidung tragen und Fußgängerüberwege nutzen.



Heckklappenschalter auf keinen Fall manipulieren, sonst könnte der Motor während einer Reparatur vom Fahrer gestartet werden.



**Einsteigen, aus dem Fenster schauen und die Fahrt genießen – so erlebt der Gast die gelungene Busreise. Damit alles reibungslos läuft, geht es hinter den Kulissen etwas weniger beschaulich zu: Wenn's sein muss, lösen Werkstattleiter und Fahrer technische Probleme auch um Mitternacht am Telefon.**

# Vom Warten und Starten



Schreiben Sie doch einmal etwas gegen das hierzulande immer noch vergleichsweise schlechte Image der Busfahrer“, rät Michael Thüring gleich zu Beginn unseres Gespräches. Und präsentiert mit Dietmar Reincke umgehend das Paradebeispiel eines Fahrers, wie ihn sich wohl jeder Busreisende wünscht. Der technische Betriebsleiter des westfälischen Unternehmens Graf Reisen und sein „Vorzeigefahrer“ sind – ohne es zu ahnen – ein echtes Dream-Team für jeden Reporter: Hier der quirlige Vollblut-Techniker, Kfz-Meister und zugleich Fachkraft für Arbeitssicherheit, der seine heutige Position in der Leitung des Unternehmens von der Werkstatt, genauer gesagt von der vorschriftsmäßig gesicherten Arbeitsgrube aus erobert hat. Dort der in sich ruhende Mecklenburger, der eigentlich Zahntechniker werden wollte, aber nicht durfte, und nach der Ausreise in den Westen 1987 als Lkw-Fahrer anheuerte, um sich rasch eine neue Existenz aufzubauen.

Und obwohl sich das Team Thüring-Reincke oft tagelang nicht sieht, arbeitet es sozusagen Hand in Hand.

### Der Herr der Technik

Der 46-jährige Michael Thüring ist Herr über die gesamte Technik des Unternehmens. In seinem Verantwortungsbereich parken nicht nur 47 imposante Reisebusse neuester Bauart, sondern auch 60 Nahverkehrs- und Kleinbusse, hinzu kommen Transporter und Lastkraftwagen. Denn die Graf'sche Dienstleistungspalette reicht von Fernreisen im Bus über den öffentlichen Personennahverkehr, von der Reisebusvermietung bis zum Transportgewerbe. Egal in welchem Fahrzeug: Alle 170 Fahrer des Unternehmens verlassen sich darauf, von Thüring und seiner Crew tadellos gewartete Technik an die Hand zu bekommen. Dazu ist übrigens auch der Reisegast eingeladen. Bevor er zu den schönsten Plätzen Europas chauffiert wird, kann er Reparaturen an seinem Privatfahrzeug in Auftrag geben. Die werden dann in der Firmenwerkstatt professionell erledigt, während er unterwegs ist.

Die termingerechte Arbeit will gut organisiert sein. Allein schon die komplette Wartung des Fuhrparks ist eine immense Aufgabe. Denn das Unternehmen besitzt die heute längst nicht mehr vergebene Zertifizierung als sogenannter Eigenüberwacher. Thürings Ehefrau Maike Graf-Thüring, gelernte Diplom-Ingenieurin, darf die Hauptuntersuchungen an allen Firmenfahrzeugen selbst durchführen und abnehmen. Inklusiv Siegelvergabe versteht sich. Dabei profitiert sie natürlich von der guten Vorarbeit der Werkstattcrew.

### Lassen Sie uns in die Werkstatt gehen ...

Sieben Tage die Woche rund um die Uhr steht der technische Service im perfekt organisierten Schichtbetrieb für den Firmenfuhrpark bereit. Die Kollegen in der Werkstatt haben bisher noch für jedes Problem eine Lösung gefunden. Wenn nötig auch per Ferndiagnose. „Neulich hatte ein Fahrer nach einer Rast einen kompletten Stromausfall“, erzählt Thüring. „Und das mitten in der Nacht mit 50 Gästen an Bord. Hätte ich da einfach den Truckservice beauftragt, hätte das Stunden gedauert. So haben wir im mitternächtlichen Telefon-Support schließlich eine defekte Sicherung als Ursache ausgemacht. Der Fahrer hat sie getauscht und die Reise nach 30 Minuten fortgesetzt. Ich konnte die ganze Nacht nicht wieder einschlafen, so aufgedreht war ich.“



Werkstattleiter Michael Thüring überprüft die Hinterachsstreben gewissenhaft selbst auf geringsten Verschleiß.



Der Sicherheitscheck des Profis umfasst auch das Lenk- und Achsschenkelspiel.



Teamarbeit beim Radwechsel: Neben der ergonomischen Handhabung schwerer Lasten ist auch die Sauberkeit von Felge und Radnabe wichtig.



Auch die Werkstatt ist mit modernster Technik reich bestückt: Am ortsfesten Prüfstand werden die Bremswerte ermittelt.

Dann schlägt Thüning vor, „lassen Sie uns doch mal in die Werkstatt gehen“, sichtlich stolz auf seine Werkstattcrew. Das Arbeitsklima unter den fünf Kfz-Meistern, zehn Mechanikern, zwei Fahrzeugpflegern und sieben Auszubildenden ist hoch professionell und familiär zugleich. Jeder Werkstattplatz ist mit tonnen-schwerer Arbeit zugeparkt, aber Thüning sieht trotzdem sofort mit dem geübten Blick der Sicherheitsfachkraft, wo etwas nicht stimmt. Zum Beispiel ein Leck am Abgas-Absaugschlauch – Minuten später ist es schon geschlossen.

Gut eine Stunde dauert der technische Kurzcheck eines neuen Reisebusses vor Reiseantritt. Zwei Stunden benötigen die Mechaniker für eine komplette Durchsicht, zwei Mann-Tage für eine vollständige Inspektion. Bei knapp 110 Bussen ein ordentliches Arbeitspensum für die Werkstatt-Crew. „Im Schnitt laufen unsere Reisebusse 120.000 Kilometer im Jahr,“ ergänzt Thüning die Statistik „nach spätestens 800.000 werden sie aussortiert und ersetzt.“

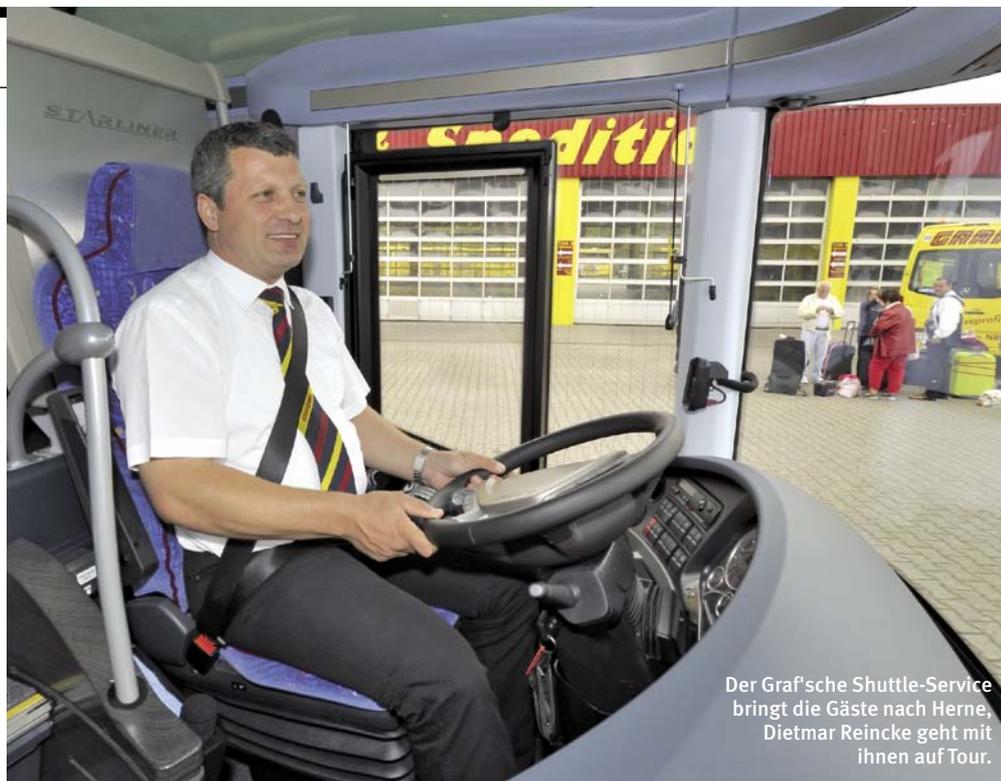
### Die Gäste lenken mit

„Wer sich von der Hektik einer Situation oder von gestressten Gästen anstecken lässt, der hat bereits verloren“, sagt unser Fahrer Dietmar Reincke (47). Wohl deshalb gehört er zu den Graf’schen Busfahrern, die auch vor verkehrstechnischen Alpträumen wie Paris, London oder Moskau nicht zurückschrecken. Vor der Reise informiert er sich im Internet über die Stadt und ihre aktuelle Verkehrssituation. Und nutzt außerdem das spezielle Navigationssystem für Busse und Lkw, das bei der Routenplanung zum Beispiel auch Durchfahrtshöhen berücksichtigt. Vier Meter lichte Höhe benötigt Reinckes Starliner mit seiner atemberaubenden Glaskuppel im Frontbereich. Nachvollziehbar, dass die Route mit diesem Boliden wohl geplant sein will. Nicht selten sitzen Gäste im Bus, die innerlich mitlenken und rangieren, ja bereits aufgeregte Warnungen ausrufen, wenn noch zig Zentimeter Platz sind.

„Alle unsere Fahrer brauchen eine hohe soziale Kompetenz“, bekräftigt Michael Thüning. „Wir sind der Entertainer für unsere Gäste“, ergänzt Dietmar Reincke, „wir reden mit ihnen und kümmern uns.“ Reincke geht allerdings auch dazwischen, falls es unter den Reisenden zu Streitigkeiten kommt. Gott sei Dank passiert das selten, aber bei bis zu 78 ganz unterschiedlichen Persönlichkeiten an Bord liegt manchmal eine gewisse Spannung in der Luft, die Reincke dann mit Charme und Erfahrung aufzulösen versteht.



Nicht nur für den BG Fotografen: Eine vorbildlich rückschönende Haltung beim Auffüllen und der Kontrolle der Bordküche.



Der Graf'sche Shuttle-Service bringt die Gäste nach Herne, Dietmar Reincke geht mit ihnen auf Tour.

Mehr als 170.000 Gäste begrüßt das Unternehmen jährlich, mit der Sparte ÖPNV sogar 3,2 Millionen.

### Hightech mit Tante-Emma-Laden

Reinkes Arbeitsplatz ist ein neuer Neoplan-Starliner: vier Meter hoch, 14 Meter lang und randvoll gespickt mit Besonderheiten. Moderne Fahrer-Assistenzsysteme überwachen alle betriebsnotwendigen Fahrzeugzustände wie Reifen-, Öl- und Bremsdruck. Sogar die Bremsbelagstärke wird rechnerisch ermittelt. Zusatzausstattungen wie ASR, ESP, automatische Niveauregulierung, Spurassistent und der neueste Abstandsregel-Tempomat sind selbstverständlich, ebenso wie die komplett eingerichtete Bordküche mit Kaffeemaschine, Kühlschrank und Mikrowelle. Denn Dietmar Reincke ist nicht nur Fahrer, Kümmerner und Entertainer, er sorgt auch fernab von Raststätten für Getränke und gute Verpflegung – und damit nicht nur bei Regenwetter für gute Laune an Bord.

Da die Reisebusfahrer oft tagelang unterwegs sind, sieht man es bei Graf übrigens gerne, wenn die Frauen der Fahrer mitkommen und die Bewirtung an Bord übernehmen. „So bietet man den Kunden einen perfekten Service“, sagt Thüning „und Fahrer samt Gefährtin verdienen auf eigene Rechnung noch etwas dazu.“

Vor 20 Jahren verherrlichte „Auf Achse“, damals eine der beliebtesten deutschen Fernsehserien, allwöchentlich den Beruf des Fahrers und feierte das Image von Freiheit und Abenteuer. Zur Verwunderung des „Dream-Teams“ aus Herne lockt die Möglichkeit, nach einigen Jahren intensiver Ausbildung ganz Europa kennenzulernen heute kaum noch Menschen hinter dem Ofen hervor.

„Seit Jahren habe ich Mühe, meine Ausbildungsplätze mit qualifizierten Bewerbern zu besetzen. Und das trotz Übernahmegarantie und vielen Extras, die wir bezahlen“, bedauert Thüning. Ein guter Hauptschulabschluss sowie Führerschein Klasse B sind seine Mindestanforderungen an die „FIFs“, wie er die zukünftigen Fachkräfte im Fahrbetrieb mit einem Augenzwinkern nennt. Das Unternehmen bezahlt neben der reinen Ausbildung auch den Busführer-



Dietmar Reincke macht Lockerungsübungen, denn auch bei Hightech-Arbeitsplätzen ist für die Fahrer nach viereinhalb Stunden eine Pause von mindestens 45 Minuten Pflicht.

schein D sowie die Lkw-Klasse C, wenn sich der Nachwuchs verpflichtet, nach der Ausbildung mindestens drei Jahre zu bleiben.

### Das gewisse Kribbeln vor dem nächsten Start

Dietmar Reincke zögert kurz auf die Frage, ob er seinen Traumberuf gefunden habe. Ein wenig scheint ihm die Zahntechnik immer noch im Kopf herumzuspuken. „Es ist jedenfalls ein toller Job“, sagt er dann, „man reist in der Welt herum, beschert anderen Menschen die schönsten Tage ihres Jahres und bekommt viel positives Feedback.“ Auf die Frage, wie seine eigenen Urlaubspläne aussehen und ob bei ihm eventuell eine Busreise mit Fahrerkollegen geplant ist, lacht Reincke herzlich. „Ein Ferienhaus im Grünen fernab der Großstadt, viel Ruhe und Entspannung mit Frau und Freunden, ein bisschen für die Fitness sorgen – das ist mein Jahresurlaub. Aber nach zwei, drei Wochen beginnt es bereits wieder zu kribbeln. Dann muss ich wieder auf Achse!“

Text und Fotos: Heinz E. Studt

# Unser Mann im Norden

Nahverkehrsexperte, Unternehmer und Flensburger aus Überzeugung. Uwe Möser engagiert sich für die BG Verkehr, für die Region und für die SG Flensburg-Handewitt.

## Herr Möser, haben Sie einen Busführerschein?

Ich habe bewusst keinen gemacht. Das können unsere Mitarbeiter deutlich besser.

## Welche Fähigkeiten muss ein Busfahrer denn mitbringen?

Einzig fahren zu können reicht schon lange nicht mehr. Die Fahrerinnen und Fahrer müssen eine bestimmte Persönlichkeit haben. Dazu gehört eine gewisse natürliche Autorität und ein starkes Nervenkostüm. Sie müssen außerdem kommunikativ sein und Lust und Begeisterung für den Beruf und den Umgang mit Menschen mitbringen. Neben diesen Eigenschaften zählt natürlich das fahrerische Können und eine qualifizierte Aus- und Weiterbildung.

## Ich bewundere Busfahrer, die im stressigen Straßenverkehr ihre Ruhe bewahren. Kann man das lernen?

Grundzüge einer gewissen Belastbarkeit sollten die Fahrerinnen und Fahrer schon mitbringen. Während der Berufskraftfahrerqualifikation wird dieses Verhalten auch geschult. In einzelnen Fällen sprechen wir auch mit den Fahrern, um das richtige Reagieren zu schulen und mögliche Stresssituationen frühzeitig zu entspannen.

## Spielt Arbeitssicherheit eine große Rolle bei der AFAG?

Selbstverständlich! Nicht nur, dass durch Missachtung der sinnvollen Regeln Mitarbeiter ausfallen und wir dadurch auch finanziell belastet sind. Wir nutzen unsere positive Einstellung zu Fragen der Arbeitssicherheit und der Sicherheit unserer Fahrgäste auch gerne, um für unser Image zu arbeiten.

## ZUR PERSON

Uwe Möser ist seit 1978 bei der Allgemeinen Flensburger Autobus Gesellschaft mbH (AFAG) und wurde dort 1990 zum Geschäftsführer ernannt. Als Präsident der IHK Flensburg engagiert sich der Unternehmer sehr für die nördlichste Region Deutschlands und wird es nicht müde, allen Besuchern seine schöne Wahlheimat und die Spiele der SG Flensburg-Handewitt ans Herz zu legen. Bei der BG Verkehr ist er seit 2004 im Vorstand und in verschiedenen Ausschüssen aktiv. Sein großes ehrenamtliches Engagement bestätigt seine Frau. Ihr Mann habe 19 Jobs – aber nur einer werde bezahlt.



## Wie sieht die Situation eines Busunternehmers in Flensburg aus. Ist sie mit Großstädten wie Berlin oder Hamburg vergleichbar?

Wir sind ein privates Unternehmen und erhalten im Gegensatz zu öffentlichen Betrieben in den Ballungszentren keine finanzielle Unterstützung seitens der Kommune. Insofern haben wir deutlich stärker unsere Leistungsfähigkeit und betriebswirtschaftliche Basis im Fokus als zum Beispiel kommunale Betriebe in Ballungsräumen. Deshalb sind wir auch stärker denn je mit betriebswirtschaftlichen Fragen vor dem Hintergrund der steigenden Erwartungen unserer Kunden und der Wünsche der Kommunen beschäftigt. Dazu gehören vor allem die Preisentwicklungen bei Dieselmotoren und Personalkosten.

## Dänemark liegt für Sie vor der Tür. Werden Ihnen Mitarbeiter abgeworben?

Noch vor wenigen Jahren haben dänische Unternehmen massiv deutsche Busfahrer abwerben können, weil in Dänemark deutlich höhere Löhne gezahlt wurden. Heute greift dies nicht mehr, der in Schleswig-Holstein geltende Lohntarif liegt im Bundesvergleich bereits an zweiter Stelle. Noch haben wir deshalb auch keine größeren Schwierigkeiten, Fahrer zu finden. Wir haben unlängst mit der Arbeitsverwaltung 16 Menschen in eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer vermittelt und eine Anstellungsgarantie ausgesprochen. Sie sehen, private Betriebe erkennen frühzeitig mögliche Defizite und handeln.

## Welches Arbeitssicherheitsthema beschäftigt Sie zurzeit besonders?

Die Einbindung und die Nutzung von Fahrassistenzsystemen, auch im Bus. Dazu gehört Videoüberwachung ebenso wie ein funktionierendes Notrufsystem.



So nicht: Die Ladung (li) beeinträchtigt offensichtlich die Verkehrssicherheit, die Pakete auf dem Armaturenbrett (re) behindern die Sicht.



# Es wird schon gut gehen?

Auf Vermutungen darf man sich im Straßenverkehr nicht verlassen. Ein technisch einwandfreies Fahrzeug ist eine zentrale Voraussetzung für unfallfreies Fahren. Deshalb gelten für Fahrzeughalter und für Fahrer umfassende Sorgfaltspflichten zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer.

## Verkehrssicherheit ist ein öffentliches Interesse

Im Bußgeldbescheid steht: „Sie führten ein Fahrzeug, obwohl die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt war. § 36, § 69 a StVZO, § 24 StVG“ – „Das kann doch wohl nicht wahr sein“, schimpft Fahrer Benno Hettig genervt. „Der Lkw gehört schließlich nicht mir, sondern dem Chef, und der muss sich ja wohl auch um die Sicherheit kümmern.“ Das ist grundsätzlich richtig. Denn der Arbeitgeber darf den Beschäftigten nur Fahrzeuge zur Benutzung bei der Arbeit bereitstellen, die den Vorschriften entsprechen und für die Arbeitsaufgabe geeignet sind. Außerdem muss der Arbeitgeber die erforderlichen Maßnahmen treffen, um während der gesamten Nutzungsdauer einen verkehrs- und arbeitssicheren Betrieb der Fahrzeuge zu gewährleisten. Zu diesen Maßnahmen gehören Unterweisungen und auch die Anweisung an die Fahrer, ihre Fahrzeuge regelmäßig zu kontrollieren.

Jedoch handelt es sich bei Fahrzeugen um besondere Arbeitsmittel, die nicht nur innerhalb des Betriebes, sondern in der Regel auch auf öffentlichen Straßen eingesetzt werden. Und dort haben nicht nur die Beschäftigten eines Unternehmens, sondern alle Verkehrsteilnehmer ein Interesse und Recht darauf, dass nur verkehrssichere Fahrzeuge unterwegs sind. Deshalb gelten hier staatliche Verhaltens- und Beschaffenheitsvorschriften, die sich direkt an Fahrer (Beschäftigte) und Halter (Arbeitgeber) richten. Maßgeblich sind die Straßenverkehrs-Ordnung und die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (siehe Kasten). Richter, die bei Missachtung dieser Forderungen in letzter Instanz über die Schuldfrage entscheiden müssen, büden dem Fahrer keineswegs eine

Generalhaftung auf. So ist der Kollege am Steuer ausschließlich für Mängel verantwortlich, die er kannte oder bei zumutbarer Prüfung hätte bemerken müssen. Hier kommt die Abfahrtskontrolle ins Spiel, denn es wird mindestens erwartet:

- ▶ die Sichtprüfung bei einem Rundgang um das gesamte Fahrzeug
- ▶ die Funktionsprüfung von lichttechnischen Einrichtungen und Lenkung
- ▶ die Bremsprobe jeweils vor Schichtbeginn

## STAATLICHE VORSCHRIFTEN

### Die Pflichten des Fahrers

Die Straßenverkehrs-Ordnung fordert:

- ▶ Der Fahrzeugführer ist dafür verantwortlich, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch die Besetzung, Tiere, die Ladung, Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt werden.
- ▶ Er muss auch dafür sorgen, dass das Fahrzeug, der Zug, das Gespann sowie die Ladung und Besetzung vorschriftsmäßig sind und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht leidet.

*Straßenverkehrs-Ordnung, § 23 Abs. 1*

Die regelmäßige Hauptuntersuchung ist keine Garantie dafür, dass alle Fahrzeugteile bis zum nächsten Termin einwandfrei funktionieren.



Bei Reifenschäden durch Randsteinrempeler hilft kein Sensor, sondern nur ein geschulter Blick.

Der Technik sei Dank: Viele Prüfungen wie Reifendruckkontrolle oder Lampencheck lassen sich bei modernen Fahrzeugen schon vom Fahrerplatz aus oder über einen Multifunktionsschlüssel erledigen.

### Die Pflichten des Fahrzeughalters

Auch für die Halter eines Fahrzeuges gelten gemäß Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bestimmte Vorgaben:

- ▶ Der Halter darf die Inbetriebnahme nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muss, dass das Fahrzeug, der Zug, das Gespann, die Ladung oder die Besetzung nicht vorschriftsmäßig ist oder dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeuges durch die Ladung oder die Besetzung leidet.
- ▶ Außerdem muss er zulassungspflichtige Fahrzeuge in regelmäßigen Zeitabständen untersuchen lassen.

*Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, §§ 29 und 31, Abs. 2*

Kann man sich dadurch die Runde um das Fahrzeug sparen? Eindeutig nein! Reifenflanken, Bordwand- und Planenverschlüsse und vieles mehr besitzen keine Sensoren, die der Elektronik Unregelmäßigkeiten mitteilen. Hier ist ein geübter Blick gefragt. Vereinzelt sollen nachts schon Witzbolde oder Langfinger an Werk gewesen sein, die Anhängerkupplungen öffnen bzw. Teile des Fahrzeuges mitgehen lassen wollten. Verliert der Fahrer am nächsten Tag etwas auf der Straße, hilft ihm keine Ausrede. Eine „äußere“ Abfahrtskontrolle hätte es ans Licht gebracht.

### Verkehrssicherheit und Arbeitsschutz

„Immer schön die Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung machen lassen und schon bin ich als Halter aus dem Schneider“, denkt sich der Unternehmer Andreas Rehmüller. Falsch gedacht! Je nach Laufleistung und HU-Fristen können auch Werkstattchecks zwischendurch notwendig sein, um den Pflichten als Halter zu genügen. Eine Anmerkung am Rande: Schnäppchenjäger bestellen gerne im Internet, aber Fahrzeugteile und Reifen unbekannter Herkunft können das gewohnte Fahr- und Verschleißverhalten dramatisch verändern.

Verkehrssicherheit und Arbeitsschutz sind gerade für unsere Unternehmen untrennbar miteinander verbunden, da die meisten Versicherten den Großteil ihrer Arbeitszeit auf den Straßen verbringen. Deshalb bietet die BG Verkehr Handlungshilfen und Unterweisungskarten zum Thema Verkehrssicherheit, Checklisten für die Abfahrtskontrolle und vieles mehr an. Melden Sie sich bei Ihrer Bezirksverwaltung und wir stellen Ihnen gerne ein auf Ihren Betrieb zugeschnittenes Paket zusammen.

Günter Heider

**+** Grundsatz „Prüfung von Fahrzeugen durch Fahrpersonal“ (BGG/GUV-G 915) in der Fassung März 2012

Grundsatz „Prüfung von Fahrzeugen durch befähigte Personen/ Sachkundige“ (BGG/GUV-G 916) in der Fassung März 2012

# Nur nicht den Halt verlieren

Die Leitern und Geländer auf Tank- und Silofahrzeugen müssen einwandfrei in Ordnung sein. Aus gegebenem Anlass erinnern wir an eine Selbstverständlichkeit.



Die Geländer sind hohen Belastungen ausgesetzt. Das führt zu Verschleiß (links) und Schäden. Die systematische Sicht- und Funktionsprüfung vermeidet Unfälle, während unsachgemäße Reparaturen das Risiko erhöhen (Mitte). Gleiches gilt für den Leiteraufstieg (eingeknickte Leitersprosse, rechts).

**H**aben auch Sie das auch schon einmal erlebt? Sie greifen haltsuchend nach dem Handlauf eines Geländers und haben urplötzlich nur noch ein loses Teil in der Hand. Glücklicherweise, wer sich in dieser Situation noch auf den Beinen hält und dadurch einen Sturz verhindert – womöglich aus einer Höhe, die schwerwiegende oder gar tödliche Verletzungen zur Folge haben kann. Unvergesslich bleibt das Gefühl der Hilflosigkeit, wenn der vermeintlich sichere Halt nicht mehr vorhanden ist (hier spricht der Verfasser dieses Artikels aus eigener Erfahrung ...).

Leider betrifft dieses Thema in jüngster Zeit vermehrt die Klappgeländer an Tank- und Silofahrzeugen. Diese Geländer sollen dem Fahrer sicheren Halt geben, zum Beispiel beim Öffnen und Verschließen der Domdeckel. Das ist besonders dort wichtig, wo an den Ladestellen keine weiteren Möglichkeiten der Absturzicherung vorhanden sind. Beim täglichen Betrieb muss ein Klappgeländer einiges mitmachen: regel-

mäßiges Auf- und Zuklappen, Schwingungseinwirkungen im Fahrbetrieb, Schmutz und Witterung. Hinzu kommen die kleinen Rangierfehler oder niedrig hängende Äste, die zu Beschädigungen führen. Insbesondere die letzte Stütze des Geländers am Fahrzeugheck muss oft zusätzliche Kräfte aufnehmen, da hier meist der Aufstellmechanismus angebracht ist.

## Nicht fachgemäß repariert

Bei einer stichprobenartigen Prüfung der Klappgeländer von Tank- und Silofahrzeugen an verschiedenen Ladestellen ergibt sich ein geteiltes Bild: Viele unserer Mitgliedsunternehmen legen hohen Wert auf den betriebssicheren Zustand ihrer Fahrzeuge. Auch ältere Fahrzeuge dieser Unternehmen waren augenscheinlich im Bereich von Klappgeländer und Steigleiter mangelfrei. (Wer sich an dieser

## WAS TUN BEI BESCHÄDIGUNGEN?

### Der Unternehmer

- ▶ organisiert die fachgerechte Reparatur bzw. Instandsetzung entweder durch die eigene oder eine beauftragte Werkstatt. Vorgaben des Herstellers bzw. Fahrzeugaufbauers sind zu beachten.
- ▶ veranlasst die nach Bedarf, jedoch mindestens einmal jährlich durchzuführende Sachkundigenprüfung der Fahrzeuge. Hierbei werden auch Klappgeländer und Steigleiter einer gründlichen Sicht- und Funktionsprüfung durch einen Sachkundigen bzw. eine befähigte Person unterzogen. Gegebenenfalls ist ein kürzeres Prüfintervall festzulegen. Hinweise zur Durchführung der Fahrzeugsachkundigenprüfung finden sich im BG-Grundsatz „Prüfung von Fahrzeugen durch Sachkundige“ (BGG 916). Hier sind die Kriterien für die Sicht- und Funktionskontrolle der Klappgeländer in der Basis-Prüfliste A 1 enthalten.

### Der Fahrer

- ▶ prüft Funktion und Zustand des Aufstiegs und des Klappgeländers arbeitstäglich zum Beispiel im Rahmen der Abfahrtskontrolle. Werden dabei Mängel oder Beschädigungen festgestellt, sind diese unverzüglich zu melden. Informieren Sie auch Ihren Kollegen, wenn ein Fahrerwechsel bevorsteht! Aufstiege und Laufstege bitte nicht benutzen, wenn gravierende Mängel Ihre Sicherheit gefährden.
- ▶ Wissen Sie übrigens, dass Arbeitnehmer generell verpflichtet sind, Defekte an Schutzvorrichtungen unverzüglich zu melden? Für alle, die es genauer wissen wollen: § 16 (2) der Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (BGV A1), § 16 (2) Arbeitsschutzgesetz.

Für Arbeitsplätze ab zwei Metern Höhe sind Geländer am Fahrzeug vorgeschrieben.



Stelle als Unternehmer, Fuhrparkleiter oder in sonstiger verantwortlicher Position angesprochen fühlt, dem sei hier ausdrücklich ein Lob ausgesprochen!)

Daneben fielen aber leider auch etliche Fahrzeuge unangenehm auf: Sie hatten Mängel unterschiedlicher Art, unfachgemäß reparierte Bruchstellen an Teilen des Klappgeländers, zum Teil auch an den Sprossen der heckseitigen Steigleiter. Die darauf angesprochenen Fahrer sagten, sie hätten den Schaden noch nicht bemerkt oder aber auch: „Der Chef weiß schon Bescheid, ich soll aber erstmal weiterfahren, so lange es noch geht.“

### Welche Konstruktion ist sicher?

Im Zuge der Diskussion um die Sicherheit hochgelegener Arbeitsplätze auf Fahrzeugen taucht immer wieder die Forderung auf, Klappgeländer deutlich stabiler auszuführen.

Zur Erinnerung: Grundsätzlich sollen Klappgeländerkonstruktionen so ausgeführt sein, dass sie einer an der Oberkante (Handlauf) angreifenden Horizontalkraft von 300 Newton standhalten (entspricht ca. 30 kg); siehe § 24 (2) der Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“, BGV D29. Diese Anforderung wurde bei der Erstellung der UVV „Fahrzeuge“ von allen Beteiligten, also auch von den Betreibern und Herstellern, gemeinsam getragen.

Tatsächlich können die Klappgeländerkonstruktionen im Neuzustand meist sogar deutlich höhere Kräfte aufnehmen. Andererseits darf neben der Debatte um zu erwartende Nutzlastverluste bei einer möglicherweise schwereren (weil noch sta-

### ALARMIEREND: MÄNGELQUOTE 18 %

Bei kurzfristigen Prüfungen in großen Silospeditionen wurden 137 Siloaufleger kontrolliert. Ergebnis: 24 Klappgeländer (18 Prozent) wiesen gravierende und oft mehrere Mängel auf!

Eine **systematische Prüfung** ist für den Sachkundigen schnell gemacht. Unterweisen Sie auch Fahrer über die Sicht- und Funktionskontrolle vor Schichtbeginn:

- ▶ Aufstiegsleiter: Sprossen, Holme, Befestigungen
- ▶ Klapp- und Schließmechanismus: Ver- und Entriegelung
- ▶ Geländerkonstruktion: Scharniere, Handlauf, Seil (Knieleiste)
- ▶ Laufsteg: Befestigung

bilen) Klappgeländerkonstruktion nicht außer Acht gelassen werden, dass auch ein solches stabileres Klappgeländer regelmäßig kontrolliert und gegebenenfalls instandgesetzt werden muss. Eine nicht beachtete Schadstelle kann auch bei einer deutlich stabileren Konstruktion letztendlich zu einem Versagen und damit ebenfalls zu einem Absturzunfall führen!

Der Fachbereich „Verkehr und Landschaft“ der DGUV – die Federführung liegt bei der BG Verkehr – hat das Thema aufgegriffen. Über weitere Aktivitäten und Ergebnisse werden wir im SicherheitsProfi berichten.

Markus Jakobi

**„Klappgeländer müssen arbeitstäglich kontrolliert werden.“**



Vorbildliche Ausführung und Ausrüstung des Eurohafens Emsland



Trinkwasseranschluss mit Blindflansch

## Normen schaffen Sicherheit

Arbeitssicherheit in der Europäischen Normung

Das Niveau des Arbeitsschutzes in Deutschland wurde maßgeblich durch die Unfallverhütungsvorschriften beeinflusst. Mit dem Zusammenwachsen Europas, der Umsetzung etlicher europäischer Richtlinien in nationales Recht und nicht zuletzt durch den Anspruch des Arbeitsministeriums, Doppelregelungen im Arbeitsschutz zu beseitigen, mussten immer mehr Unfallverhütungsvorschriften zurückgezogen werden. Der befürchtete Einfluss auf das Arbeitsschutzniveau blieb aber aus, denn an vielen Stellen, an denen berufsgenossenschaftliche Regelungen weggenommen werden mussten, konnten durch die europäische Normung altbekannte und jahrzehntelang bewährte Regelungen erhalten bleiben. Normen legen in vielen Bereichen sicherheitsrelevante Anforderungen fest, z. B. an Arbeitsmittel, Ausrüstungsgegenstände und Einrichtungen. Normen leisten damit einen wichtigen Beitrag, um Unfälle und Erkrankungen zu vermeiden. Die BGen engagieren sich deshalb in der Normungsarbeit. Das Referat Binnenschifffahrt zum Beispiel vertritt die Interessen des Gewerbes im Bereich der Normung von Binnenschiffen und baulichen Einrichtungen der Binnenschifffahrt.

Ende der 1980er Jahre wurde auf Betreiben der damaligen Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft das Europäische Normengremium „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt“ aktiviert. Vertreter aus vielen Binnenschifffahrtsnationen Europas haben seitdem eine Vielzahl unterschiedlicher, spezieller Normen für die Binnenschiffe und für die Schnittstelle Schiff – Land erarbeitet. Gerade hier, wo es kaum rechtliche Vorschriften gibt, sind die Normen von besonderer Bedeutung und werden gerne von den Verant-

wortlichen herangezogen. Für Häfen sowie Liege- und Umschlagsplätze gab es bis vor einigen Jahren keine Regelungen. Oft wurden diese Einrichtungen so gebaut, wie es sich die Akteure vor Ort dachten. Die Belange der Binnenschifffahrt und deren Sicherheitsinteressen wurden oftmals – auch aus Unkenntnis – übersehen.

Seit 2004 gibt es die Norm DIN EN 14503 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Häfen für die Binnenschifffahrt“. Sie regelt die Anforderungen an einen Hafen wie z. B. Warte-, Wende- und Umschlagstellen sowie Einrichtungen für die Binnenschifffahrt wie Trinkwasser- und Stromanschlüsse. Sicherheitseinrichtungen und -ausrüstungen müssen ebenfalls entsprechend der Norm vorhanden sein bzw. entsprechende Maßnahmen müssen getroffen worden sein.

In der DIN EN 14329 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Einrichtung von Liege- und Umschlagsplätzen“, ebenfalls aus 2004, werden die Anforderungen aus der DIN EN 14503 konkretisiert und Anforderungen an die Liegeplätze, Anordnung und Haltekraft der Festmacheeinrichtungen, Treppen und Leitern, Beleuchtung der Hafenterrassen und -einrichtungen sowie an Sicherheitseinrichtungen und -ausrüstungen beschrieben. Insbesondere die Regelungen zum Einbau von Treppen ab einer Kaimauerhöhe von zwei Metern über dem mittleren Wasserstand und die Schaffung eines Sicherheitsbereiches an der Kaimauerkante, der nicht von Kränen befahren werden darf, trägt wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit der Binnenschiffer und Mitarbeiter in den Häfen bei. Entsprechend der

Norm sind mittlerweile verschiedene Häfen an Elbe, Ems, Rhein und Weser neu oder ausgebaut worden und haben sich bewährt. Ein Paradebeispiel für eine gelungene Übernahme von Maß-

**Normen legen in vielen Bereichen sicherheitsrelevante Anforderungen fest**

nahmen des Arbeitsschutzes in die Normung ist sicherlich die Norm DIN EN 13711 „Winden für den Schiffsbetrieb“ aus dem Jahr 2002. Hier konnten die Fachleute der anderen europäischen Länder überzeugt werden, dass das damals in Deutschland durch die UVV gleichen Namens geschaffene Arbeitsschutzniveau angemessen ist und erhalten werden sollte. So enthält diese Norm im großen Ganzen den Inhalt der damaligen UVV, die aus den o.g. Gründen zurückgezogen werden konnte.

In einem unterscheiden sich Normen von Unfallverhütungsvorschriften: Während Letztere verbindlich einzuhalten sind, gelten Normen als Regel der Technik. Das bedeutet, dass der Unternehmer von den Inhalten der Norm abweichen darf, wenn er nachweisen kann, dass er durch die von ihm alternativ gewählten Maßnahmen das Schutzziel der Norm mindestens erreicht. Wird die Norm jedoch im Verkehrsrecht (Binnenschiffsuntersuchungsordnung) zitiert, muss sie inhaltlich vollständig übernommen werden. Hier sind z.B. zu nennen die Normen über Beiboote, über Landstege auf Fahrgastschiffen oder über Geländer in den Gangborden. Derzeit befinden sich mehrere Normen in unterschiedlichen Stadien der Erarbeitung. Fast fertig ist z. B. die Norm „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Anschlüsse und Schlauchleitungen für das Bunkern von Trinkwasser“.

Auch die Norm „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Schwimmende Anlegestellen und schwimmende Anlagen auf Binnengewässern“ ist bald fertig. Die Ergänzung der schon bestehenden Norm um die schwimmenden Anlagen ermöglicht eine sicherheitsgerechte Auslegung z.B. von schwimmenden Fußgängerbrücken und ähnlichen Einrichtungen. Regelungen zu den Sicherheitsbeiwerten, zur Intakt- und Leckstabilität, Verankerung und zur Ausrüstung mit Geländern und Absperrvorrichtungen sind getroffen worden ebenso wie z. B. Maßnahmen gegen Quetsch- und Scherstellen.

## MELDUNG

### Minister Ramsauer zu Gast beim BDB

Bei der Mitgliederversammlung des BDB am 19. Juni in Duisburg konnte der Verband Minister Dr. Peter Ramsauer als prominenten Gast begrüßen. Er vertrat in seiner Gastrede die Meinung, dass die Binnenschifffahrt zukünftig noch stärker in die Transport- und Logistikkonzepte eingebunden werden sollte.



Quelle:  
BMVBS/Frank Ossenbrink

Besonders erfreut war man in Duisburg über die Zusage, dass das „Schulschiff RHEIN“ im kommenden Jahr mit einer Unterstützung für die dringend notwendigen Modernisierungsmaßnahmen in Höhe von 800.000 Euro rechnen könne. Auch hinsichtlich der Ausbildungsförderung und Motorenförderung darf die Branche mit einer Fortführung und Optimierung rechnen. „Durch die finanzielle Förderung des Einbaus von besonders emissionsarmen Dieselmotoren, Partikelminderungsanlagen und Katalysatoren wird die Binnenschifffahrt aus ökonomischer und ökologischer Sicht noch interessanter“, so Minister Ramsauer.

## PERSONALWERBUNG

### Binnenschiffer: Deine Freiheit, dein Traum, dein Job!

Qualifiziertes Personal ist unverzichtbar – auch in der Binnenschifffahrt. Deshalb hat ein internationales Konsortium als Hilfestellung für den Umgang mit dem demografischen Wandel eine Personalwerbekampagne für die europäische Binnenschifffahrt erarbeitet. Unter dem Motto „BE YOUR OWN CAPTAIN“ werden sowohl Interessierte als auch Unternehmen angesprochen, die sich über die Ausbildung zum Binnenschiffer näher informieren möchten.

Auf der Internetseite [www.becaptain.eu](http://www.becaptain.eu) finden Binnenschiffahrtsunternehmen Leitfäden zu den Themen „Ausbildung“ und „Praktikum“. Das Informationsblatt „Personalwerbung“ liefert weitere wertvolle Tipps zur effektiven Anwerbung von Personal in der Binnenschifffahrt. Eine umfangreiche Bilddatenbank soll es nicht nur dem Binnenschiffahrtsgewerbe ermöglichen, Personalwerbemaßnahmen zu illustrieren.

The advertisement features a man in a blue jacket standing on a boat with his arms raised, looking out over a river at sunset. A sign in the top right corner reads "BE YOUR OWN CAPTAIN" with the website "www.becaptain.eu". A large sign in the foreground says "wenn Freiheit für dich das Wichtigste ist." with an upward-pointing arrow. Another sign below it says "Binnenschiffer: Deine Freiheit, dein Traum, dein Job!". At the bottom, there is a QR code and the text "Informier' dich jetzt auf www.becaptain.eu". Logos for the BDB, the European Union, and other partners are also visible.

Unter [www.becaptain.eu](http://www.becaptain.eu) stehen Informationsmaterial, Leitfäden, Bildmaterial und viele weitere Grundlagen zum Download zur Verfügung

# Spannungsfrei?!

Manche Fehler macht man nur einmal. Zum Beispiel an einer Schaltanlage arbeiten, ohne sie gegen Wiedereinschalten zu sichern. Hier ein Überblick über die wichtigsten Grundsätze zum sicheren Arbeiten an elektrischen Systemen.

**D**as A und O zur Vermeidung schwerer Unfälle ist das Herstellen und Sichern des spannungsfreien Zustands. „Na klar“, hört man hin und wieder, „das machen wir immer nach Absprache, wir vereinbaren einfach einen Zeitpunkt, ab dem die Anlage als freigeschaltet betrachtet wird.“ Aber genau das ist falsch, geradezu lebensgefährlich! Die Person, die an der Anlage arbeitet, muss hundertprozentig sicher sein, dass die Anlage wirklich spannungsfrei ist. Und das heißt nun einmal selber freischalten. Sollte dies nicht möglich sein, wartet man ab, bis schriftlich oder mündlich bestätigt wurde, dass die Anlage spannungsfrei ist. Doppelt hält besser, darum soll die mündliche Bestätigung noch einmal wiederholt werden, denn es könnte ja auch sein, dass es ein Missverständnis gibt: Die Anlagen für Backbord und Steuerbord sehen zum Beispiel ähnlich aus, auch Kompressoren sind an Bord mehrfach vorhanden ...

Es nützt wenig, die Anlage gewissenhaft freizuschalten, aber nicht sorgfältig dafür zu sorgen, dass dieser Zustand erhalten bleibt. Steht die Anlage, an der gearbeitet wird, plötzlich wieder unter Spannung, kann es zu schweren Unfällen kommen. Um das effektiv zu verhindern, kann man zum Beispiel

- ▶ ein Vorhängeschloss in einen Trennschalter einhängen
- ▶ den Leistungsschalter auf Trennstellung rücken
- ▶ isolierte Sperrstöpsel oder Blindelemente in Sicherungseinsätzen verwenden
- ▶ bei Schaltern mit Kraftantrieb die Antriebskraft unterbrechen, etwa die Druckluft absperren, Rohrleitungen entlüften, den Steuerstrom unterbrechen.

## Immer wieder prüfen

Auch wenn es gänzlich unwahrscheinlich erscheint, dass Spannung anliegen könnte, muss vor Beginn der Arbeit unbedingt die Spannungsfreiheit festgestellt werden.

Dazu braucht man Messgeräte, die für energiereiche Anlagen geeignet sind (keine Universalmessgeräte). Die Spannungsprüfer dürfen nur an Anlagen benutzt werden, deren Nennspannung in den

auf dem Gerät angegebenen Grenzbereich fällt, und sollten über Leuchtdioden oder eine akustische Anzeige verfügen (einpoleige Spannungsprüfer mit Glimmlampe sind ungeeignet).

**Wichtig:** Nur eine Elektrofachkraft darf den spannungsfreien Zustand herstellen und die elektrotechnischen Instandhaltungsarbeiten ausführen (andere Beteiligte nur unter Leitung und Aufsicht der Elektrofachkraft).

**Achtung:** Die Gefahr eines Elektrounfalls ist an Bord durch den fast ständigen Kontakt zu metallischen Bauteilen und Oberflächen deutlich erhöht. Während der Arbeit an elektrischen Anlagen muss die Persönliche Schutzausrüstung getragen werden, die für diese Tätigkeit geeignet ist. Dazu gehören

- ▶ Arbeitskleidung aus schwer entflammbar Material
- ▶ isolierendes Schuhwerk
- ▶ isolierende Schutzhandschuhe
- ▶ Schutzhelm mit Visier.

**Wichtig:** Ringe, Ketten, Armbanduhr, Armreifen etc. aus Metall stellen einen niedrigen Kontaktwiderstand mit der Haut her und sollten deswegen vor der Arbeit abgelegt werden. Metallische Teile an der Kleidung oder dem Schuhwerk sind ebenso gefährlich. Für Elektroarbeiten darf nur spezielles Werkzeug verwendet werden, das dafür vorgesehen und geprüft wurde. Braucht man eine Leiter, muss sie isoliert sein. Mit Gummimatten, die vor ortsfesten Verteilern auf Metalldecks ausgelegt werden, erreicht man während der Tätigkeit eine gute Standortisolierung.

## Abschluss der Arbeiten

Das Werkzeug muss vollständig aufgeräumt und aus der Anlage entfernt werden. Stellen Sie sicher, dass nichts liegen bleibt.

Bevor man die Sicherungen wieder einsetzt, wird überprüft, ob alle zuvor ausgeschalteten Schalter noch in der AUS-Position stehen. Das ist wichtig, weil sich sonst durch das Schließen des Stromkreises je nach Netzbelastung ein gefährlicher Lichtbogen bilden kann (gilt besonders bei Arbeiten an Mittel- und Hochspannungsanlagen mit Spannungen über 1kV).





### FÜNF PUNKTE FÜR MEHR SICHERHEIT

1. Anlage freischalten
2. Gegen Wiedereinschalten sichern
3. Spannungsfreiheit herstellen
4. Erden und kurzschließen
5. Benachbarte spannungsführende Teile abdecken

### Verhalten bei einem Elektrounfall

Elektrounfälle haben in der Regel sehr schwere Folgen, denn durch den Stromschlag kann es zu Verbrennungen kommen, die inneren Organe können geschädigt werden und es besteht die Gefahr des tödlichen Herzversagens. Die Wahrscheinlichkeit, sehr schwer oder sogar tödlich verletzt zu werden, liegt 30 Mal höher als bei anderen Unfallursachen.

Wenn Strom durch den menschlichen Körper fließt, kann das zu Muskelverkrampfungen führen. In dieser Situation kann sich der Betroffene eventuell nicht mehr selbst aus dem Stromkreis lösen. Bereits bei geringen Stromstärken (20mA) besteht Lebensgefahr.

Die Helfer müssen unbedingt auf ihren Selbstschutz achten. Unterbrechen Sie sofort den Stromkreis, bewahren Sie Ruhe und be-

rühren Sie den Verletzten erst, wenn er aus dem Stromkreis befreit ist. Die Sofortbehandlung eines Bewusstlosen ist entscheidend für sein Überleben. Überall, wo sich elektrische Anlagen befinden, sollten auch die Hinweise für Erste-Hilfe-Maßnahmen nach einem Elektrounfall aushängen. Die wichtigsten Wiederbelebungsmaßnahmen sind Atemspende oder Herz-Lungen-Massage. In jedem Fall muss nach einem Elektrounfall sofort die Brücke informiert werden. Außerdem sollte man die funkärztliche Beratung nutzen. (dp)

- + Weitere Informationen:  
 BGV A3 „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“  
 GI 519 „Sicherheit bei Arbeiten an elektrischen Anlagen“

**++ BITTE TERMIN VORMERKEN ++**

## „Arbeitsicherheit in der Windenergie – Offshore und an Land“

Eine Fachtagung der BG ETEM und der BG Verkehr  
 Am **12. und 13. März 2013** im Hafenhôtel Rheinsberg;  
 ausführliche Informationen folgen



# Damit musst du klarkommen

Heino König hat bei einem Arbeitsunfall ein Bein verloren. Trägt eine Prothese. Aber sein Ziel hat er erreicht: Er fährt wieder Lkw.

**A**m 10. Oktober 2011 trifft Heino König eine Entscheidung, die sein ganzes Leben verändert. Der 58-jährige erfahrene Lkw-Fahrer ist auf Auslieferungstour. Beim Kunden angekommen steigt er aus und bemerkt plötzlich, dass sein Lkw ins Rollen gerät. Ist es Pflichtbewusstsein, oder handelt er einfach ohne nachzudenken? Heino König weiß es nicht mehr. Er versucht, den Lkw aufzuhalten. Dabei rutscht er aus und gerät mit einem Bein unter die Räder. „Ich erinnere mich erst wieder an den Moment, wo ich neben dem Lkw gesessen und mein Bein abgedrückt hab. Da habe ich mein zerschmettert Bein gesehen und dachte, Mann, damit musst du jetzt klarkommen.“

## Die erste Woche zu Hause war schlimm

Die Mitarbeiter des Kunden handeln schnell. Sie leisten Erste Hilfe, rufen den Notarztwagen und informieren den Arbeitgeber. Doch Heino Königs linkes Bein ist nicht zu retten. In der Uniklinik Essen muss es im Unterschenkelbereich amputiert werden. Besonders schlimm ist die erste Woche nach der Entlassung. „Es stürmte so viel Neues auf mich und meine Familie ein. Allein die Fragen der Sanitätsfirmen, was ich alles brauche, das konnte ich doch nicht beantworten. Rollstuhl, Badewannenlifter – alles Dinge, die damals notwendig waren“, erinnert er sich. Hat er je den Mut verloren und gedacht, dass er nie wieder Lkw fahren kann? „Ja. In der ersten Woche zu Hause, als ich nicht klarkam und die Knieschmerzen zu stark waren, da habe ich gedacht, dass ich es nicht schaffe. Erst nachdem Dr. Harsanyi mir geholfen hat, wusste ich, ich kann es schaffen.“

Dr. Harsanyi, das ist der Chirurg, der in der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik in Tübingen die Weiterbehandlung von Heino König übernimmt. Er passt dem Patienten eine Schiene an, die ihm nachts die Schmerzen im Knie nimmt. Danach erobert sich

Heino König Stück für Stück seine Lebensqualität zurück. Seine Frau und seine Kinder unterstützen ihn, wo sie können. Sie wissen, er will unbedingt wieder als Lkw-Fahrer arbeiten.

Ob das wirklich gelingen kann, daran zweifeln sowohl die Reha-Beraterin als auch sein Arbeitgeber. Aber Heino König bleibt davon unbeirrt. Sein erstes Ziel, sich wieder ohne fremde Hilfe bewegen zu können, erreicht er schon mit der Interimsprothese. „Meine Reha-Beraterin wollte mir das erst nicht glauben. Aber ich konnte ihr bei einem Besuch zu Hause zeigen, dass ich die steile Treppe schaffe und auch sonst allein klarkomme“, erzählt er.

Monique Henriot-Köppen, die Reha-Beraterin, ist immer noch beeindruckt von dem Willen und der Hartnäckigkeit Heino Königs. „Wir hätten selbstverständlich einige Anpassungen im Haus vorgenommen“, erklärt sie. „Nach einem schweren Unfall übernimmt die BG Verkehr zum Beispiel die Kosten für einen Treppenlift und Umbauten im Bad, wenn sie erforderlich sind.“ Aber Heino König hat damit nichts im Sinn: „Zuhause wollten mich alle bemuttern, aber das wollte ich nicht. Ich glaube, das hat meiner Familie am Anfang gar nicht gefallen, aber ich wollte meine Dinge wieder alleine schaffen.“

## Fahren geht nur noch mit Automatikgetriebe

Im Job ist der Start schwieriger. Laut Fahreignungsgutachten kann Heino König nur noch Fahrzeuge mit Automatikgetriebe fahren. Für den Weg zur Arbeit schafft er sich deshalb mit einem Zuschuss von der BG Verkehr ein neues Auto an. Danach beginnt der eigentliche Weg zurück ins Erwerbsleben.

Der erste Schritt ist eine Besprechung zwischen Heino König, seinem Chef Bernd Kammerer-Reyer und der Reha-Beraterin. Ein Lkw mit Automatikgetriebe ist zwar vorhanden, aber die meisten Touren

## INTERVIEW

### Es ist einen Versuch wert!



**Herr Kammerer-Reyer, hatten Sie von Anfang an vor, Herrn König nach dem Unfall weiter zu beschäftigen?**

Nein, ich wusste ja nicht, wie er mit den Folgen des Unfalls umgeht, was er wieder kann und was nicht. In kleinen Unternehmen muss eigentlich jeder alles können und flexibel einsetzbar sein. Ich war sehr skeptisch.

#### Worauf kommt es an?

Wir mussten herausfinden, was noch möglich ist, was an Arbeit da ist und inwieweit jeder bereit ist, auf den anderen zuzugehen. Für mich war

es wichtig, dass wir zu dritt – also Herr König, die Reha-Beraterin der BG und ich – zusammen nach Lösungen gesucht haben.

#### Waren bei der Organisation im Betrieb Hürden zu überwinden?

Ja, und sie sind es auch noch. Herr König übernimmt die leichten Touren. Die tägliche Suche danach ist nicht einfach.

#### Haben die Kollegen Verständnis dafür?

Die feste Belegschaft steht hinter ihm und packt mit an. Einige wenige sind auch am Schimpfen, aber es gibt nun mal Menschen, die sind sich selbst am nächsten. Das sind aber auch die Kollegen, die sich nicht mit der Firma identifizieren.



Im Juli 2012 passt Kurt Reinhardt (l.) von der Firma Brillinger bei Heino König (r.) endlich die neue Prothese an.



Heino König (r.) und Bernd Kammerer-Reyer (l.) im Gespräch mit der Reha-Beraterin der BG Verkehr, Monique Henriot-Köppen



Unternehmer Bernd Kammerer-Reyer (l.) und Heino König (r.) vor dem Lkw, mit dem der Unfall vor einem Jahr geschah.

erfordern Be- und Entladearbeiten. Kann Heino König das? Um das zu klären, ist er in den folgenden Wochen nach und nach auf allen Touren als zweiter Mann dabei. „Auch dem stärksten Willen setzen die schweren Verletzungen Grenzen, das mussten wir alle erkennen“, fasst Monique Henriot-Köppen die Ergebnisse der Testfahrten zusammen. „Heino König kommt mit dem Automatikgetriebe gut zu recht, aber das Be- und Entladen geht einfach nicht mehr.“

### Endlich wieder mit dem Lkw unterwegs

Heute, der Unfall ist noch nicht mal ein Jahr her, arbeitet Heino König

schon wieder. Der Unfall hat alle Beteiligten ein Stück weit verändert. Heino König macht nur noch die Fahrten ohne Be- und Entladearbeiten. Weil es nicht genug davon gibt, arbeitet er vier Tage die Woche. Disposition und Planung beim Arbeitgeber sind etwas aufwändiger geworden. Ganz wichtig ist das Verständnis der Kollegen, ohne sie wäre eine erfolgreiche Eingliederung mit Sonderregelungen kaum möglich. Bei aller Eile, wieder zu arbeiten, braucht das Bein aber auch noch Zeit, um vollständig zu heilen. Die endgültige Prothese ist inzwischen angepasst. Es wird nie wieder so sein, wie vor dem Unfall, aber Heino König kann stolz sein auf das, was er erreicht hat. (kr)

### Was können Sie als Unternehmer Ihren Kollegen empfehlen?

Sucht in Absprache mit der BG nach Lösungen. Das finanzielle Risiko ist einen Versuch wert. Die Mitarbeiter können die Firma entlasten, auch wenn nicht mehr alles geht.

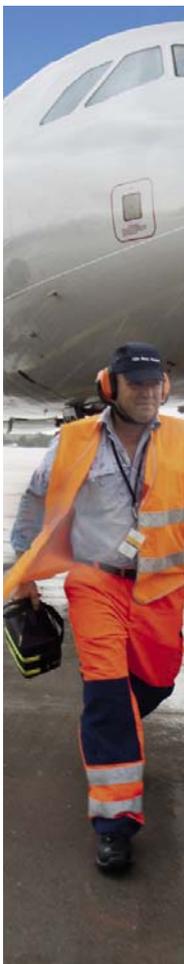
### Wurden Sie bei der Umstrukturierung finanziell unterstützt?

Ja, und das macht es einfacher, einen Versuch zu machen. Heino König konnte zunächst als Arbeitsversuch auf allen Touren mitfahren und austesten, welche Arbeiten er noch machen kann und wo er Hilfsmittel benötigt. Und ich konnte mich von seinen Fähigkeiten und seiner Motivation überzeugen. Nach dieser Testphase haben wir dann noch mal zusammengesessen und eine Lösung bespro-

chen, die für ihn selbst und für das Unternehmen tragbar ist. Heute ist Heino wieder für uns unterwegs, wenn auch nur mit geringerer Stundenzahl, da die Arbeit für ihn sonst nicht ausreicht. Die ersten Monate werden außerdem noch mit einem Lohnzuschuss unterstützt, bis sich alles eingespielt hat.

### Und Ihr Fazit?

Für mich war es wichtig, dass ich nicht alleine davor stand. Und es ist wichtig, einem Mitarbeiter die Chance zu geben, seinen Lebensunterhalt wieder selbst zu bestreiten. Meine anderen Mitarbeiter sehen, dass wir uns einsetzen und das motiviert sie, sich selbst für die Firma zu engagieren. Das ist vielleicht auch der Vorteil einer kleinen Firma.



# Ergebnisse 2011

Die BG Verkehr registrierte im vergangenen Jahr weniger tödliche Arbeitsunfälle. Die meldepflichtigen Unfälle und die Anzeigen auf Verdacht einer Berufskrankheit waren ebenfalls rückläufig. Und doch: Die Auswertungen für 2011 sind nicht nur positiv.

**D**as wohl bemerkenswerteste Ergebnis im Rückblick auf das Jahr 2011 ist für die BG Verkehr der Rückgang der tödlichen Arbeitsunfälle. Erstmals kamen weniger als 100 Versicherte bei der Arbeit ums Leben. Insgesamt registrierte die BG Verkehr 98 tödliche Arbeitsunfälle, 2010 waren es noch 117. Es starben 92 Männer und sechs Frauen. Weitere zehn Versicherte (neun Männer und eine Frau) starben bei Unfällen auf dem Weg von und zur Arbeit.

## Entwicklung der Unfallzahlen und Berufskrankheiten

Bei Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr ereigneten sich 2011 rund 2.000 Unfälle weniger als 2010. Damit ging die Zahl der meldepflichtigen Unfälle – das sind Unfälle mit einer Arbeitsunfähigkeit von drei oder mehr Tagen – um rund 3,2 Prozent zurück. Ein Blick auf das Unfallrisiko zeigt jedoch, dass dieser Rückgang nicht nur positiv gewertet werden kann. 2010 entfielen auf 1.000 Vollarbeiter 42,92 Unfälle. Diese Quote stieg im Jahr 2011 auf 43,34. Wie unfallträchtig das Transport- und Verkehrsgewerbe ist, zeigt sich auch bei einem Vergleich des Un-

fallrisikos bei allen Unfallversicherungsträgern: Für die Gesamtheit der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen wurde ein Unfallrisiko von 24,5 Unfällen je 1.000 Vollarbeiter errechnet (siehe Kasten).

Die Zahl der Anzeigen auf Verdacht einer Berufskrankheit gingen um 7,7 Prozent zurück. 2011 erhielt die BG Verkehr insgesamt 1.579 Verdachtsanzeigen. Eine berufliche Verursachung wurde in 231 Fällen festgestellt. Dabei liegt Lärmschwerhörigkeit weiterhin an der Spitze der Erkrankungen mit 49 Prozent, gefolgt von Erkrankungen durch anorganische Stäube mit 32 Prozent und Tropenkrankheiten mit knapp fünf Prozent.

## Veränderungen im Mitgliederbestand und Beiträge

Die Zahl der Versicherten (rechnerische Größe) ging bei der BG Verkehr 2011 um 3,3 Prozent zurück, die Zahl der Mitgliedsunternehmen erhöhte sich leicht um 0,5 Prozent. Die gemeldeten Entgelte der Unternehmen stiegen gegenüber dem Vorjahr deutlich um rund 540 Mio. Euro (2,1 Prozent). Diese Ergebnisse bewogen den Vorstand der



**BG Verkehr in Zahlen**

	2010	2011	Änderung in %
versicherte Unternehmen	198.204	199.099	+ 0,5
versicherte Arbeitnehmer <sup>1</sup>	1.291.703	1.249.668	- 3,3
meldepflichtige Unfälle <sup>2</sup>	67.496	65.355	- 3,2
davon Arbeitsunfälle	60.995	59.692	- 2,1
- Wegeunfälle	6.501	5.663	- 12,9
- tödliche Arbeitsunfälle	117	98	- 16,2
- tödliche Wegeunfälle	14	10	- 28,6
Anzeigen auf Verdacht einer BK <sup>3</sup>	1.710	1.579	- 7,7
anerkannte BK <sup>3</sup>	184	231	+ 25,5
neu festgestellte Unfallrenten	1.811	1.809	- 0,1
neu festgestellte BK-Renten	67	65	- 3,0
Rentenbestand insgesamt	44.208	44.187	0,0

1) rechnerische Größe 2) Unfälle mit einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als 3 Tagen  
3) BK: Berufskrankheit

BG Verkehr, den Beitrag weiter stabil zu halten. Bei der Berechnung der Vorschüsse für 2011 wurden erstmals die neuen Gefahrklassen des 24. Gefahrtarifs herangezogen, so dass sich bei der Beitragsberechnung der einzelnen Gefahrtarifstellen leichte Verschiebungen ergaben.

**Ausgaben der BG Verkehr**

2011 gab die BG Verkehr insgesamt 655 Mio. Euro aus, davon 522 Mio. Euro für Leistungen an Versicherte und Hinterbliebene. Der größte Anteil mit rund 50,8 Prozent entfiel im Leistungsbereich auf Rentenzahlungen (265,3 Mio. Euro). Verletztengeld – das ist das Krankengeld der Berufsgenossenschaften – und besondere Unterstützung leistete die BG Verkehr in Höhe von 50,3 Mio. Euro (9,6 Prozent). Weitere 8 Mio. Euro wurden für Beihilfen an Hinterbliebene, Abfindungen und Sterbegeld gezahlt (1,5 Prozent).

Bei Arbeitsunfällen und berufsbedingten Erkrankungen übernimmt die BG Verkehr alle Leistungen zur Wiederherstellung der Gesundheit und Wiedereingliederung. An der Spitze der Ausgaben lagen 2011 die Kosten für Klinikaufenthalte und häusliche Krankenpflege. Sie betragen 75,8 Mio Euro; das ist ein Anteil von 14,5 Prozent an den Gesamtleistungen. Für ambulante Behandlungen wurden 68 Mio. Euro und für Rehamaßnahmen, ärztliche Beratungen und andere ergänzende Leistungen einschließlich Zahnersatz 45,2 Mio. Euro aufgebracht. Die Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben betragen 6,5 Mio Euro.

Eine wichtige Aufgabe der BG Verkehr ist darüber hinaus die Präventionsarbeit. Der Technische Aufsichtsdienst übernimmt die

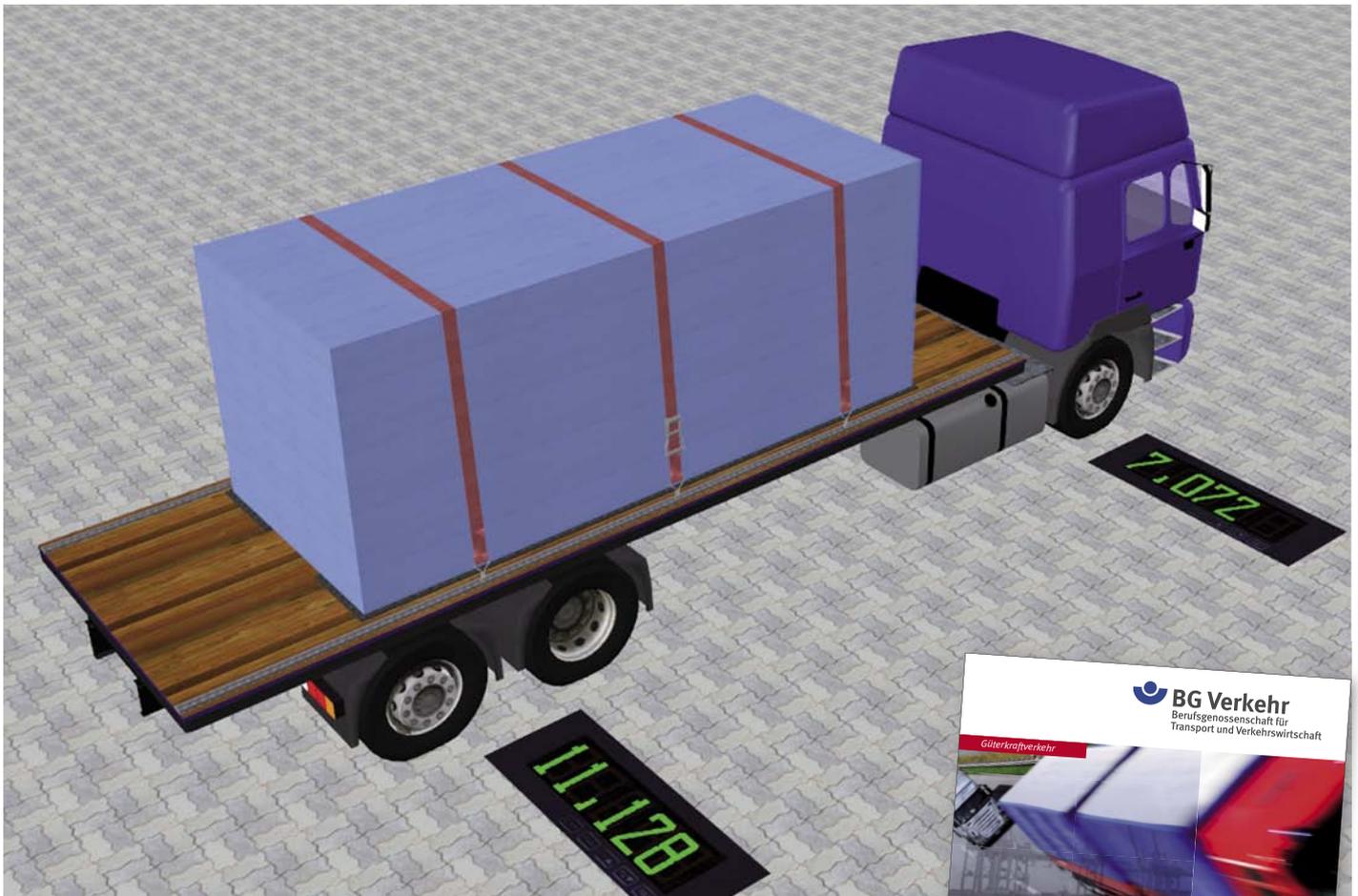
**Trends in der gesetzlichen Unfallversicherung**

Aus den gemeinsamen Zahlen aller Berufsgenossenschaften und Unfallkassen geht hervor, dass das Unfallrisiko insgesamt gesunken ist. Die Quote von 25,8 Unfällen je 1.000 Vollarbeiter im Jahr 2010 ging auf 24,5 Unfälle im Jahr 2011 zurück. Sie liegt damit fast wieder auf dem Niveau von 2009 (24,3 Unfälle).

Weiter zugenommen hat die Zahl der bestätigten Berufskrankheiten. 2.548 Menschen starben 2011 in Folge einer Berufskrankheit. Die meisten dieser Erkrankungen wurden durch anorganische Stäube ausgelöst, insbesondere Asbest. Insgesamt entschieden Berufsgenossenschaften und Unfallkassen in 71.619 Fällen über die Anerkennung einer Berufskrankheit. Bei 34.521 Versicherten stellten sie die berufliche Verursachung der Erkrankung fest. Nach wie vor handelt es sich hier in der Mehrzahl der Fälle um Hauterkrankungen. 5.406 Versicherte erhielten 2011 erstmalig eine Berufskrankheitenrente von der gesetzlichen Unfallversicherung, da ihre Erkrankung zu bleibenden Gesundheitsschäden geführt hat.

Information und Beratung zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz in den Mitgliedsunternehmen und übt Aufsichtsfunktionen aus. Das Gesamtvolumen der Präventionsarbeit betrug 28,4 Mio. Euro. Die Ausgaben der BG Verkehr für Verwaltungskosten betragen 57,8 Mio. Euro, das sind 8,8 Prozent der Gesamtausgaben. (kr)

**+** Bilanz und Umlagerechnung 2011 der BG Verkehr finden Sie im Internet unter [www.bg-verkehr.de/bg-verkehr/statistik](http://www.bg-verkehr.de/bg-verkehr/statistik)



# Gut verteilt

Der Lastverteilungsplan der BG Verkehr liegt auf CD-ROM in der vierten Version vor.  
Neu für Anwender: Ein „Assistent“ hilft bei der Ladungssicherung.

**W**er im Transportgewerbe arbeitet, weiß, dass es bei der Ladungssicherung nicht nur auf das zulässige Gesamtgewicht ankommt. Die Fahrstabilität und Fahrsicherheit eines Nutzfahrzeugs hängen auch ganz wesentlich von der gleichmäßigen Beladung ab. Dabei ist es wichtig, die einzelnen Achslasten nicht zu über- oder zu unterschreiten. Da eine ungleichmäßige Beladung auch zur übermäßigen Beanspruchung einzelner Achsen führt, ist eine richtige Verteilung auch aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll.

Die BG Verkehr hat eine Software entwickelt, mit der Disponenten, Fahrer und Fahrzeughalter einfach und schnell Lastverteilungspläne erstellen können, die die vorgeschriebenen Achslasten einhalten. Das Programm gibt es seit vielen Jahren und liegt nun in der vierten Version vor. Die neue Version kann für Lastkraftwagen, Gelenk- oder Starrdeichselanhänger, Sattelanhänger, Kurierdienstfahrzeuge und in begrenztem Umfang auch für Spezialfahrzeuge eingesetzt werden. Auch Lastverteilungspläne für Fahrzeugkombinationen lassen sich berechnen.

Das Programm ermöglicht das formschlüssige Stauen von Ladung und unterstützt verschiedene Arten des Direkt- und Niederzurrens. Dem Anwender steht dafür ein neu entwickelter „Ladungssiche-

rungs-Assistent“ zur Verfügung. Zusätzlich können eigene Ladegüter erstellt und in einer Programmbibliothek verwaltet werden. Dabei wird jedes Objekt als Einzeldatei angelegt, so dass Fahrzeugkonfigurationen, Ladegüter und Zusatzlasten leicht austauschbar sind.

## Berechnung nach aktuellen Standards

Die Berechnung des Lastverteilungsplans wird nach dem geltenden Standard der VDI 2700-4 durchgeführt. Bei den Berechnungen zur Ladungssicherung kann der Anwender zwischen den Standards DIN EN 12195-1:2003/VDI 2700-2 oder DIN EN 12195-1:2010 wählen, oder eigene Vorgaben verwenden.

Das Programm wird von der BG Verkehr kontinuierlich weiterentwickelt, Anregungen und Kritik sind deshalb willkommen. Ihr Ansprechpartner: Karl-Heinz Jubit, Tel.: 040 3980-1933, E-Mail: lvp@bg-verkehr.de.

**+** Preis der CD-ROM: für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr 20 Euro, für Nicht-Mitglieder 40 Euro (plus MwSt. und Versandkosten), Bestellung: per Internet ([www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)), per E-Mail ([medienversand@bg-verkehr.de](mailto:medienversand@bg-verkehr.de)) oder per Fax-Abruf auf Seite 31



**RISIKO RAUS! ABER WIE?**



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

**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 12.10.2012. Die Gewinner werden in Ausgabe 7/2012 veröffentlicht.



- ▶ Die obersten drei Sprossen der Anlegeleiter werden unzulässigerweise betreten.
- ▶ Die Anlegeleiter ist für diese Arbeit zu kurz.
- ▶ Der Beschäftigte trägt zum Besteigen der Leiter kein geeignetes Schuhwerk.

**Die Gewinner aus 5/2012:**

1. Preis 100 Euro: R. Engel, Gaugrehweiler
2. Preis 75 Euro: S. Mücke, Mannheim
3. Preis 50 Euro: R. Böttcher, Rackwitz

**AUS UNFALLMELDUNGEN DER BG VERKEHR**

Beim **Aussteigen** aus dem Lkw blieb der Fahrer mit der Kleidung hängen. Er rutschte mit dem rechten Bein ab, knickte um und brach sich das obere Sprunggelenk.

Bei **Entladearbeiten** ist der Auszubildende von der Ladefläche gefallen. Er hat noch versucht, sich mit dem Arm abzustützen. Dabei brach er sich das linke Handgelenk.

Nach dem **Beladen** des Flugzeugs ließ der Fahrer den Koffer des Fahrzeuges herab, um in den Betrieb zurückzufahren. Beim

Aussteigen vom Koffer über die Abstiegsleiter verpasste er den letzten Tritt. Er versuchte sich am Handlauf festzuhalten, rutschte mit den Händen ab und stürzte seitlich auf den linken Ellenbogen. Er brach sich das Speichenköpfchen und verrenkte sich das Handgelenk.

Die Fahrerin eines Klein-Lkw nutzte zum **Entladen** die am Fahrzeug angebrachte Leiter, um auf die Ladefläche zu gelangen. Da es stark regnete, rutschte sie von der Leiter ab und fiel am Boden auf die linke Hand. Sie brach sich den linken Arm.

Der Fahrer sollte beim **Abladen** eines defekten Lkw von einem Sattelaufleger helfen. Obwohl der Lkw mit Unterlegkeilen vorn und hinten gesichert war, bewegte er sich nach dem Lösen der hinteren Ketten nach hinten und quetschte den Fahrer ein. Er hat eine offene Quetschwunde am linken Unterschenkel.

Beim **Nachfüllen** von Druckluft auf den linken Vorderreifen platzte der Reifen. Der Fahrer erlitt ein Explosionstrauma mit Trommelfellperforation rechts und Innenohrschaden.

**DIE ZAHL**

**775.179,55**

Euro gab die BG Verkehr 2011 nach Unfällen für Zahnersatzleistungen aus. Die Ausgaben sanken gegenüber dem Vorjahr um rund 5 Prozent.

**BUCH- UND INTERNETTIPP**

**Bus-verrückt mit fünfzehn**

Als Schüler, auf dem Weg von Bremen nach Polen, entdeckte Michael Zamejk seine Leidenschaft für das Busfahren. Inzwischen hat er seine Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb beendet. Die Leidenschaft für das Busfahren hat ihn bewogen, ein Buch über seinen Traumberuf zu schreiben und auf einer eigenen Internetseite über die Ausbildung zur Fachkraft zu informieren. Mehr dazu unter: [www.FIF24.eu](http://www.FIF24.eu)



# Ihr nächster SicherheitsProfi: 2.11.2012

SCHWERPUNKT  
Arbeitsplatz Taxi

GESUND UND SICHER  
Messe-Neuheiten von der IAA 2012



## Faxbestellung 040 3980-1040

Mit diesem Fax bestellen wir

- kostenlose Sonderdrucke des SicherheitsProfi 6/2012
- BGG/GUV-G 915 Grundsatz „Prüfung von Fahrzeugen durch Fahrpersonal“ (Fassung von März 2012)  
Mitglieder der BG Verkehr erhalten drei Exemplare kostenlos
- BGG/GUV-G 916 Grundsatz „Prüfung von Fahrzeugen durch befähigte Personen/Sachkundige“  
(Fassung von März 2012), Mitglieder der BG Verkehr erhalten drei Exemplare kostenlos
- BGI 863 – Sicherheits-Check Güterkraftverkehr, Handlungshilfe zur Gefährdungsbeurteilung  
Mitglieder der BG Verkehr erhalten drei Exemplare kostenlos
- Lastverteilungsplan LVP 4.0 + Grundzüge der Ladungssicherung, CD-ROM, Preis für Mitglieder der  
BG Verkehr 20 Euro und für Nicht-Mitglieder 40 Euro (zzgl. MwSt. und Versandkosten)

\_\_\_\_\_  
Firmenname

\_\_\_\_\_  
zu Händen

\_\_\_\_\_  
Straße

\_\_\_\_\_  
Postfach

\_\_\_\_\_  
Ort

\_\_\_\_\_  
Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

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

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

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