

# SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

4 | 2013

DAS THEMA

**Branchenkonferenz zur Qualität der Kabinenluft** Seite 8

RÜCKEN-KAMPAGNE

**Schritt für Schritt fit bleiben** Seite 10



## REPORTAGE

37.500 Liter Sprit im Tank

Seite 12



„Wir messen, statt zu vermuten – und das braucht Zeit.“

Sabine Kudzielka  
Hauptgeschäftsführerin der  
BG Verkehr

## Mit kühlem Kopf

So etwas kommt vor: Im Flieger macht sich ein merkwürdiger Geruch breit. Passagiere sind irritiert. Die Crew bleibt gelassen und bringt das Flugzeug mit kühlem Kopf auf den Boden. Piloten und Flugbegleiter melden das sogenannte Oil-Smell-Ereignis an die zuständigen Stellen und Behörden, weil es sich dabei nicht einfach nur um eine Geruchsbelästigung handelt. Sie fühlen sich schlecht – Übelkeit, ja Wahrnehmungsstörungen werden vereinzelt gemeldet. Die Presse erhält Informationen: Plötzlich gibt es erstaunlich viele „Experten“ und die Ursache ist schnell gefunden. Ein Zusatzstoff im Turbinenöl (abgekürzt TCP) verschmutzte die Luft, so lautet die These.

Bei der BG Verkehr gehen einige Meldungen auf Verdacht einer Berufskrankheit oder auf einen Arbeitsunfall ein. Die Chemiker aus dem Referat für Gefahrstoffe reagieren sachlich und gemeinsam mit den Forschungsinstituten der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung werden Messmethoden entwickelt. Die Daten werden unvoreingenommen geprüft, Fachleute aus allen Bereichen kontaktiert, Literatur ausgewertet. Es geht um die Gesundheit des Flugpersonals und der Passagiere. Es geht auch um die Frage, ob technische Veränderungen an den Flugzeugen für mehr Sicherheit sorgen würden.

Ende vergangenen Jahres hat die BG Verkehr anlässlich unseres Parlamentarischen Abends ausführlich über das Thema informiert. Wir haben mitgeteilt, dass unsere Messergebnisse den Verdacht gegen TCP nicht bestätigen. Wir haben unsere Absicht vorgestellt, die Verantwortlichen an einem Runden Tisch zusammenzuführen, um gemeinsam nach Lösungen zu suchen. Dies wurde von der Politik ausdrücklich begrüßt. Wir wurden gebeten, über die gewonnenen Erkenntnisse weiter zu berichten: Wichtig sei, die Debatte zu versachlichen. Das Treffen fand am 4. Juni bei uns in Hamburg statt. Den Bericht darüber lesen Sie auf Seite 8.

Die Ereignisse haben uns keineswegs kaltgelassen. Aber wir reagieren sachlich und mit kühlem Kopf. Auch das bedeutet für mich Professionalität.

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



**EINMAL VOLLTANKEN**

heißt es für Christian Rogasch an der Tankstelle – anschließend dauert es rund eine Stunde, bis er die 37.500 Liter Benzin aus seinem Tankzug umgefüllt hat. Keineswegs Zeit für eine gemütliche Pause, denn hier gilt die oberste Sicherheitsstufe. Weshalb der Transport von leicht entflammaren Mineralölprodukten ein begehrter Job ist, lesen Sie in unserer Reportage auf Seite 12



**KABINENLUFT**

Seite 8



**RÜCKEN**

Seite 10



**FAHRLERHER**

Seite 22

**KURZMELDUNGEN**

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr

**DAS THEMA**

Luftqualität in Verkehrsflugzeugen

Branchenkonferenz bei der BG Verkehr

**REPORTAGE**

37.500 Liter Sprit im Tank

Unterwegs mit einem Tankzug der Firma abs bonifer von der Raffinerie bis zur Tankstelle

**GESUND UND SICHER**

Schritt für Schritt fit bleiben

Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“

Was bietet die BG Verkehr ihren Mitgliedsunternehmen?

Ein Gurt fürs Leben

Die Gurtpflicht gilt auch für Taxifahrer

Warnsignal für die Feststellbremse

Hersteller reagieren auf das Unfallgeschehen

Nachsitzen

Seminar für Fahrlehrer

**DER FAHRENSMANN**

4 Ursachen der Havarie des TMS „Waldhof“ geklärt 24

5 Untersuchungsbericht liegt vor

Mehr Sicherheit in neuen Schleusen 25

Norm zum Schleusenbau wird überarbeitet

8

**SEE & SICHERHEIT**

Verletzt – auch wenn kein Blut floss 22

Traumatische Erfahrungen und ihre Bewältigung

12 „Anteilnahme, Verständnis und Unterstützung“ 23

Gespräch mit Dr. Birger Neubauer, Referent für Arbeitsmedizin

**VERSICHERUNG UND LEISTUNG**

10 Selbstverwaltung im Porträt: Peter Mehlau 28

Einfach abbuchen lassen 29

Mitgliederabteilung rät zum Lastschriftverfahren

**VERMISCHTES / RUBRIKEN**

Editorial / Impressum 2

20 Neu im Netz / Fünf Fragen 30

Die Zahl 30

22 Nachbestellung SicherheitsProfi 30

Vorschau / Neu: Testen Sie Ihr Wissen 31

## Stressreport

### Auswertung der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin

Über psychische Belastungen in der Arbeitswelt wird viel diskutiert. Aktuelle Daten und Fakten dazu liefert der „Stressreport Deutschland 2012“, den die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) veröffentlicht hat. Demnach haben sich die Ursachen für Belastungen seit 2006 nicht verändert.

Arbeitsinhalte und Arbeitsorganisation empfinden viele Beschäftigte als bedrückend. Sie leiden nach wie vor häufig unter Multitasking (58 Prozent), starkem Termin- und Leistungsdruck (52 Prozent) oder ständig wiederholenden Arbeitsvorgängen (50 Prozent). Rund 44 Prozent werden während



© lichtmeister / Fotolia

Mehr als die Hälfte der Beschäftigten leidet unter starkem Termin- und Leistungsdruck.

ihrer Arbeit häufig unterbrochen, was ebenfalls Stress auslösen kann.

Psychische Belastungen treten unabhängig davon auf, welche Stellung jemand

im Unternehmen einnimmt: Über Stressklagen sowohl Führungskräfte als auch Mitarbeiter, allerdings gibt es große individuelle Unterschiede bei der Fähigkeit, damit umzugehen. Weiterhin zeigt der BAuA-Report, dass Stress auch von den Berufstätigen in gewerblichen Branchen deutlich empfunden wird. Erfreulich ist, dass unabhängig von Branchen und beruflicher Tätigkeit mindestens vier von fünf Erwerbstätigen über ein gutes soziales Klima am Arbeitsplatz berichten.

Der Stressreport beruht auf der BIBB/BAuA Erwerbstätigenbefragung 2011/2012. Darin wurden rund 20.000 Beschäftigte befragt, unter anderem zu ihren Arbeitsbedingungen und gesundheitlichen Beschwerden.

[www.baua.de](http://www.baua.de)

## Bester Beifahrer

### Neue Materialien zu FAS

Die Kampagne „Bester Beifahrer“ hat eine neue Broschüre zu Fahrerassistenzsystemen (FAS) entwickelt. Sie erklärt, was FAS leisten und warum sie in jedes Auto gehören. Auseingefaltet kann die Broschüre auch als Infoposter genutzt werden.

Ebenfalls neu ist eine umfangreiche Power-Point-Präsentation rund um das Thema. Sie gibt Einblick in die gängigen Systeme und ist zum Beispiel für Schulungen zur Verkehrssicherheit gut geeignet. Auf Videos zu den einzelnen Systemen, die in die Präsentation eingebettet sind, wird die Funktionsweise der FAS anschaulich dargestellt.

[www.bester-beifahrer.de/downloads](http://www.bester-beifahrer.de/downloads)

## Wettbewerb: Unterwegs, aber sicher!

### Sicher fahren und transportieren

Noch bis zum 1. Juli 2013 läuft ein Wettbewerb, der vom Verband Deutscher Sicherheitsingenieure (VDSI) und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) ausgeschrieben wurde. Gesucht werden gute Beispiele aus der Praxis, die das Unfallrisiko auf dem Arbeitsweg, Schulweg oder beim innerbetrieblichen Transport und Verkehr senken.

Jeder, der in der betrieblichen Verkehrssicherheit aktiv ist, kann sein Projekt einreichen. Mitmachen lohnt sich: Die Gewinner erhalten Preisgelder von insgesamt 6.000 Euro. Zudem werden unter allen eingesandten Beiträgen zehn Fahrsicherheitstrainings verlost. Die Preisverleihung findet im November 2013 auf der A+A, dem welt-



© contrastwerkstatt / Fotolia

weit größten Fachforum für Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit, in Düsseldorf statt.

[www.vdsi-unterwegs-aber-sicher.de](http://www.vdsi-unterwegs-aber-sicher.de)



## GRENZWERTELISTE 2013

### IFA-REPORT zu Sicherheit und Gesundheitsschutz

Das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) hat in der „Grenzwerteliste 2013“ die wichtigsten Werte zu chemischen, biologischen und physikalischen Einwirkungen zusammengestellt. Die Liste enthält Tabellen zu den Ge-

fahrstoffgrenzwerten aus der TRGS 900 und 903, die Einstufungen aus der TRGS 905, Werte für Lärm, Elektrizität, biomechanische Belastungen und viele andere.

[www.dguv.de/ifa](http://www.dguv.de/ifa)



## Elektrofahrräder mit Mängeln

Schlechte Werte beim ADAC-Test



© autofocus67 / Fotolia

Katastrophale Ergebnisse im aktuellen Pedelec-Test von ADAC und Stiftung Warentest: Gleich neun der 16 getesteten Elektro-Fahrräder sind bei der Untersuchung glatt durchgefallen, nur zwei erhielten das Urteil gut.

Bei fünf Rädern brachen im Belastungstest Rahmen, Lenker oder die Aufnahmen für die Hinterachse, drei Modelle wurden wegen mangelhafter Bremsen abgewertet. Eines der getesteten Pedelecs sendet so starke elektromagnetische „Störwellen“ aus, dass damit sogar die Funkdienste von Polizei, Feuerwehr und Rettung massiv gestört werden können. Auch dafür blieb den Prüfern nur das Urteil „mangelhaft“.

Fazit der Tester: Weder der Name des Herstellers noch der Preis sind verlässliche Indikatoren für die Qualität eines Elektro-Fahrrades. Verbraucher können sich nur durch umfangreiche Produkttests informieren, um sich ein eigenes Urteil zu bilden. Der ADAC fordert die Hersteller auf, umgehend dafür zu sorgen, dass Rahmen, Lenker und Bremsanlage der Elektroräder den Anforderungen standhalten und ein Höchstmaß an Sicherheit für Nutzer sowie andere Verkehrsteilnehmer bieten.

 [www.adac.de](http://www.adac.de)

## Seminare

### Die neue Broschüre ist da


Viele Mitgliedsbetriebe nutzen die Arbeitsschutzseminare der BG Verkehr als festen Bestandteil ihrer Präventionsarbeit. Über die aktuellen Themen und Inhalte der Seminare informiert jetzt auch eine Broschüre, die für die aktuelle Saison 2013/2014 neu erschienen ist. In diesem Zeitraum bieten wir rund 160 Seminare an. Ist das Seminar für den Arbeitsschutz im Unternehmen gedacht, übernehmen wir alle Seminarkosten, einschließlich Anreise und Übernachtung. Der Arbeitgeber stellt die Teilnehmer für die Dauer des Seminars frei.

Die neue Seminarbroschüre mit einem Überblick über Inhalte und Zielgruppen können Sie in unserem Online-Medienshop bestellen. Eine Liste aller Seminare finden Sie im Bereich Aus- und Fortbildung, einschließlich der Übersicht über



Seminar für Hubschrauberpiloten und Flughelfer – wie immer mit Bezug zur Praxis.

freie Plätze. Dort können Sie sich auch direkt anmelden.

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

## AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

### Dreiseitenkipper

#### Tödlicher Stromschlag

Ein Fahrer transportierte Erdaushub von einer Baustelle zur Kiesgrube. Das feuchte Material verschmutzte das Heck des Kippfahrzeugs so stark, dass der Fahrer zwischen Entlade- und Ladestelle anhielt, um den Schmutz mit einer Schippe zu entfernen. Um besser heranzukommen, hob er die Mulde an. Unmittelbar neben dem Fahrweg verläuft eine Hochspannungsleitung. Als die Kipperwanne in die



© ferkeiraggae / Fotolia

Nähe der Leitung kam, erfolgte ein Stromübertritt. Der Fahrer wurde von 20.000 Volt durchströmt und war auf der Stelle tot. Die Mitarbeiter waren über die Besonderheiten der Baustelle informiert und wussten, dass sie einen Sicherheitsabstand von mindestens drei Metern zur Hochspannungsleitung einhalten müssen.

### Gefahrstoff

#### Funken entzündet Bremsenreiniger

Ein gelernter Kfz-Mechaniker hatte die Aufgabe, den Hydraulikmotor an einem Autotransportanhänger zu wechseln. Er stellte eine Wanne zum Auffangen von auslaufendem Hydrauliköl bereit. Um den Motor von Öl und Schmutz zu reinigen, benutzte er einen Bremsenreiniger, den er aus der Sprühdose aufbrachte. Ohne dass er es bemerkte, tropfte ein Teil des Bremsenreinigers in die Auffangwanne für das Öl. Der Mechaniker begann nach der Reinigung des Motors, mit einem Winkelschleifer eine fest sitzende Schraube zu trennen. Die dabei entstehenden Funken fielen auch in die Auffangwanne. Sofort kam es zu einer Verpuffung, denn der leicht flüchtige Bremsenreiniger bildete mit dem Luftsauerstoff ein explosionsfähiges Gemisch. Der Mechaniker erlitt schwere Verbrennungen im Gesicht und am linken Unterarm. Alternative Reinigungsprodukte standen zur Verfügung und die Mitarbeiter waren unterwiesen, diese auch zu benutzen.

## Weniger Flugpassagiere

**Destatis meldet Rückgang um eine halbe Million**

In den ersten drei Monaten 2013 ging die Zahl der von deutschen Flughäfen abreisenden Passagiere gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 2,5 Prozent auf 20,4 Millionen zurück. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) weiter mitteilt, war das ein Rückgang um 0,5 Millionen Fluggäste.

Mehr Fluggäste als im Vorjahr waren ausschließlich auf Interkontinentalrouten unterwegs: Hier gab es ein Plus von 2,1 Pro-



Im innerdeutschen Flugverkehr gab es einen Rückgang von zehn Prozent, was unter anderem auf die Streiks in deutschen Flughäfen zurückzuführen ist.

© Gerhard Seybert / Fotolia

zent. Der Europaverkehr ging nur leicht zurück, aber der innerdeutsche Verkehr sank deutlich um 10,3 Prozent. Für nahezu sämtliche Flughäfen waren von Januar bis März 2013 im Vorjahresvergleich zum Teil dras-

tische Rückgänge zu registrieren. Einen höheren Rückgang in einem ersten Quartal hatte es zuletzt 2002 gegeben.

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

## Kampagne „Sichere Müllabfuhr“

**Film und Infos zur Unfallverhütung für Kinder und Eltern**

Das Entsorgungsunternehmen SITA hat die Kampagne „Sichere Müllabfuhr“ gestartet. Sie soll Kinder und Eltern darüber aufklä-



Kinder müssen lernen, sich in sicherem Abstand zum Müllfahrzeug aufzuhalten.

ren, worauf man im Verkehr in der Nähe eines Müllfahrzeugs achten muss.

Kern der Kampagne ist eine kostenlose DVD. Begleitend zum Film wurde in Zusammenarbeit mit der BG Verkehr und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat ein Unterrichtskonzept für die 4. und 5. Klasse entwickelt. Ein weiteres Angebot des Unternehmens: Bei Bedarf kommt ein Müllfahrzeug zum Schulhof, um Schülern den toten Winkel zu demonstrieren. Bestellung der kostenlosen Materialien per E-Mail (Adresse siehe unten).

+ [dvd@sitadeutschland.de](mailto:dvd@sitadeutschland.de)

## Preise sinken weiter

**Seefracht auf niedrigem Niveau**

Der norwegische Preisvergleichsdienst für Seefracht (Xeneta) meldete Ende Mai, dass die Durchschnittspreise für den Transport von Containern von Asien nach Nordeuropa weiter gesunken seien. Aufgrund von Überkapazitäten und wirtschaftlichen Problemen in der Branche sei der Marktindex für 40-Fuss-Container im Vergleich zum Mai 2012 um mehr als die Hälfte (52 Prozent) abgefallen. Der Rückgang wurde auf mehreren häufig befahrenen Handelswegen zwischen Asien und Nordeuropa beobachtet. Der Dienstleister ist dabei, alle internationalen Handelsrouten zu erfassen, 1.700 Ausgangs- und Zielhäfen wurden bereits registriert.

## BEKANTMACHUNG

der vom 1. Januar 2013 geltenden Durchschnittsheuern für Seeleute in der Fischerei (Abschnitt G – Kleine Hochsee- und Küstenfischerei der Beitragsübersicht der Fischerei) sowie der ab 1. Januar 2013 geltenden Bruchteile des Durchschnittsjahreseinkommens der nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 SGB VII versicherten Ehegatten oder Lebenspartner und der ab 1. Januar 2013 geltenden Durchschnittssätze des Jahreseinkommens für die nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 SGB VII versicherten Küstenfischer sowie der ab 1. Januar 2013 geltenden monatlichen Durchschnittssätze für Beköstigung in der Seefahrt gem. § 92 Abs. 4 SGB VII

Der Ausschuss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zur Festsetzung der seemännischen Durchschnittsheuern in der FISCHEREI hat in der Sitzung am 14. Dezember 2012 neue Durchschnittsheuern für Seeleute in der Fischerei (Abschnitt G) mit Wirkung vom 1. Januar 2013 beschlossen. Außerdem wurden mit Wirkung vom 01. Januar 2013 die Bruchteile des Durchschnittsjahreseinkommens der nach § 2 Abs. 1

Nr. 7 SGB VII versicherten Ehegatten und Lebenspartner der Küstenfischer, die Durchschnittssätze des Jahreseinkommens der nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 SGB VII versicherten Küstenfischer und die ab 1. Januar 2013 geltenden monatlichen Durchschnittssätze für Beköstigung in der Seefischerei beschlossen.

Die Festsetzungen treten am 1. Januar 2013 in Kraft.

Das Bundesversicherungsamt hat die Festsetzungen am 03.05.2013 genehmigt.

III 3 – 69330.9 – /2013 (Kl. Hochseefischerei)

III 3 – 69340.9 – /2013 (Küstenfischer)

Hamburg, den 27.05.2013

Transport und Verkehrswirtschaft



# Die meisten fühlen sich gesund

## Neue Studienergebnisse des Robert-Koch-Institut erschienen

Die Mehrzahl der Deutschen fühlt sich gesund. Mehr noch: Die Einschätzung der eigenen Gesundheit hat sich besonders in den höheren Altersgruppen verbessert. Tests zur Funktionsfähigkeit im Alter zeigen außerdem, dass Einschränkungen im Alltag nur eine Minderheit der Senioren betreffen. Durchweg zeigt sich indes ein Trend zu mehr sportlicher Aktivität. Ein Viertel der Erwachsenen treibt regelmäßig mindestens zwei Stunden pro Woche Sport.

Das sind einige Ergebnisse der vom Robert-Koch-Institut durchgeführten ersten Welle der „Studie zur Gesundheit Erwachsener“ (DEGS1). In einem Doppelheft des Bundesgesundheitsblatts (Ausgabe Mai/Juni

2013) sind in 34 Beiträgen umfassende Auswertungen erschienen.

Hier einige Schlaglichter aus dem Bericht: Stoffwechselkrankheiten spielen heute eine wichtige Rolle und die Zahl der Diabetiker ist gestiegen (aktuell leiden gut sieben Prozent der Menschen in Deutschland an der „Zuckerkrankheit“). Personen mit niedrigem sozioökonomischen Status schätzen ihren allgemeinen Gesundheitszustand schlechter ein und sind häufiger erkrankt als Personen mit höherem Status. Und jeder Fünfte in Deutschland hat innerhalb eines Jahres psychische Gewalt erlebt.

 [www.rki.de](http://www.rki.de)



DR. JÖRG HEDTMANN

## PRÄVENTION AKTUELL

### Erleuchtet

Muss man zum Sommeranfang über Licht sprechen? Im Winter, klar, da ist das ein Thema, aber im Sommer? Nun dringt Licht ja nicht, wie Luft, von allein in alle Winkel. Und gerade wenn scheinbar genug Licht da ist, wird die Beschäftigung mit diesem Thema gerne verdrängt. So ist es gelegentlich verwunderlich, in welchen dunklen Winkeln einer Werkstatt oder auch eines Bürotraktes Menschen ihrer Arbeit nachgehen. Es geht aber nicht nur um fehlendes Licht oder eine ungünstige Lichtfarbe, sondern auch an offensichtlich sommerlich lichtdurchfluteten Arbeitsplätzen um ungünstigen Schattenwurf, Blendung und ungleichmäßige Ausleuchtung. Die richtige Beleuchtung ist von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Arbeitsleistung, die Aufrechterhaltung der Aufmerksamkeit oder die Verhinderung von Müdigkeit. Sogar die Stimmung ist davon abhängig. Darum lohnt es sich gerade im Sommer, die Arbeitsplätze einmal unter dem Aspekt der richtigen Beleuchtung zu betrachten. Im Lichte dieser Erkenntnis kommen wir der Optimierung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz wieder ein bisschen näher.

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention



Die Einschätzung der eigenen Gesundheit hat sich besonders bei den Senioren verbessert.

## Eine Million Elektroautos bis 2020 realistisch

### Bundesverkehrsminister Ramsauer ist optimistisch

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) ist überzeugt, dass es bis zum Jahr 2020 eine Million Elektroautos in Deutschland geben wird. „Die Elektromobilität ist im Alltag des Autofahrers angekommen“, sagte er anlässlich der Internationalen Konferenz für Elektromobilität Ende Mai in Berlin. Er verwies auf die geplante Bevorzugung solcher Fahrzeuge im Alltagsverkehr, etwa durch eigene Parkplätze und Autobahnspuren. Gleichzeitig machte er jedoch deutlich, dass Baranreize für den Automobilenkauf finanziell „nicht leistbar“ seien.

Die Bundesregierung hat ein umfangreiches Förderprogramm aufgelegt, um Forschungs-, Entwicklungs- und Demonstrationsvorhaben im Bereich Elektromobilität zu unterstützen. Bis Jahresende werden Projekte mit einem Gesamtfördervolumen von knapp 1,5 Milliarden Euro gestartet sein. Durch die Projekte wird unter anderem eine wichtige Grundlage für die Produktion von Serienfahrzeugen geschaffen. Nun gelte es noch, die Akzeptanz für die neue Technologie in der Bevölkerung zu erhöhen.



© Eibner (Pressefoto) / Fotolia; [BEARBEITET: AL]: AM

# Mit allen geeigneten Mitteln

In letzter Zeit wurde über Gesundheitsbeschwerden von Piloten und Flugbegleitern berichtet, die möglicherweise durch die Luft im Innenraum der Flugzeuge verursacht wurden. Die BG Verkehr lud deswegen zur Branchenkonferenz "Luftqualität in Verkehrsflugzeugen" ein.

**D**ie BG Verkehr ist die Trägerin der gesetzlichen Unfallversicherung für die Beschäftigten der Luftfahrt, sowohl am Boden wie in der Luft. In dieser Funktion ist sie für die Verhinderung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Erkrankungen zuständig. Im Rahmen dieser Aufgabenstellung ging die BG Verkehr auch den Berichten über Gesundheitsbeschwerden der Crewmitglieder nach.

Dabei galt es zwei Fragen zu klären: Inwieweit stehen die Gesundheitsbeschwerden der Piloten und Flugbegleiter in Zusammenhang mit den vermuteten Ursachen und was kann und muss zum Schutz der Versicherten getan werden? Im Zuge ihrer Ermittlungen hat die BG Verkehr den Stand der Forschung aufgearbeitet und zusätzlich eigene Forschungen dazu initiiert. Dabei schaute sie stets auch über den eigenen Tellerrand, denn die Diskussion über die Qualität der Kabinenluft wird nicht nur in Deutschland, sondern weltweit geführt.

## Austausch des aktuellen Wissensstandes

Arbeitskreise zu diesem Thema gibt es daher zu den verschiedensten Teilaspekten. Im Sinne der Versicherten und Mitgliedsunternehmen fehlte jedoch die Plattform für eine zielgerichtete Vernetzung. Jetzt hat die BG Verkehr alle Beteiligten des Gewerbes an einen Tisch geholt, um den Stand der Forschung miteinander zu diskutieren und Präventionsmaßnahmen abzuleiten. Der Einladung nach Hamburg waren am 4. Juni fast alle am Diskussionsprozess beteiligten Institutionen gefolgt: Politiker, Verbände, Arbeitnehmerorganisationen sowie die Industrie. Die BG Verkehr kam damit ihrem Auftrag aus dem Sozialgesetzbuch VII, Präventionsmaßnahmen mit allen geeigneten Mitteln zu entwickeln, auf konstruktive Weise nach. Die Konferenz diente dem Austausch des aktuellen Wissensstandes, um eine gemeinsame Basis über den Gegenstand der Beratungen zu haben. Aber auch das Aufstellen eines Maßnahmenkatalogs für die Zukunft stand auf der Agenda.



Zunächst hatten Experten die Möglichkeit den aktuellen Wissensstand und die Ergebnisse ihrer Forschung zu referieren. Verbände und Interessengruppen konnten anschließend über die bereits erfolgten Bemühungen zur Erhöhung der Sicherheit berichten und ihre Vorstellungen über die richtige Herangehensweise diskutieren. Auf diese Weise konnten alle Beteiligten über ihren unmittelbaren Arbeitsbereich hinaus neue Informationen gewinnen.

### **Vielfältige Ursachen für Störgerüche**

Die Luft im Innenraum von Flugzeugen ist im Normalfall von guter Qualität. Aber es treten auch immer wieder Störgerüche auf. Die Ursachen dafür sind vielfältig. Sie reichen von Verunreinigungen in Öfen, verschmutzten Kaffeemaschinen oder anderen Geräten der Bordküche, über Reinigungsmittel, frische Presseerzeugnisse bis hin zu menschlichen Ausdünstungen. Von besonderer Bedeutung dabei sind sogenannte „fume events“, bei denen Verbrennungsprodukte von Turbinenöl in die Kabine gelangen. So vielfältig wie die Ursachen sind auch die Beschwerden. Und vielfach lassen sich die benannten Beschwerdebilder nicht mit vermuteten Ursachen in Zusammenhang bringen. Dennoch sind sie da und müssen ernst genommen werden. Darüber waren sich alle Konferenzteilnehmer einig.

Das besondere Augenmerk galt bisher den Zersetzungsprodukten von Turbinenölen und dem darin enthaltenen Additiv Trikresylphosphat (TCP). Hierzu hat es verschiedene Mess- und Untersuchungsreihen gegeben. Da die Luft für die Flugzeugkabine in den meisten Verkehrsflugzeugen als Nebenstrom an den Triebwerken abgegriffen wird, kann es durch Überfüllung von Öl, fehlerhaften Dichtungsvorgängen, Fehlbedienungen o.Ä. vereinzelt dazu führen, dass Öldämpfe, Ölaerosole oder Bestandteile thermisch zersetzter Öle oder auch Abgase über die Zapfluft in Kabine oder Cockpit geraten.

### **Turbinenöl als Auslöser?**

Wenn Vorfälle tatsächlich auf Öle zurückgeführt werden können, ist es wichtig, deren Wirkungspotential zu kennen. Turbinenöle sind synthetische Öle, die für diesen Einsatzzweck konzipiert wurden. Sie enthalten als Additive u. a. die Gruppe der Trikresylphosphate (TCP), von denen einige (die sogenannten ortho-Isomere) neurotoxisch wirken können. Auch hier ist die Wirkung von der in den Körper aufgenommenen Menge abhängig.

Trotz umfangreicher – auch internationaler – Forschungen gibt es derzeit keine Belege für Konzentrationen im Flugzeug, die einen Zusammenhang mit Gesundheitsbeschwerden begründen könnten. Im Gegenteil: Luftmessungen, Ergebnisse der Messungen in biologischem Material und Auswertungen von aufgetretenen Symptomen und Diagnosen legen nahe, dass TCP keine wesentliche Rolle spielen. Darauf wiesen mehrere Experten bei der Branchenkonferenz hin. Es wurde auch deutlich, dass die Diagnose eines Zusammenhangs dadurch erschwert wird, dass den TCP weder ein auffälliger Geruch zugeordnet werden kann, noch sie reizend wirken. Dennoch bleibt die Unsicherheit, dass die sehr seltenen echten „fume events“ sich messtechnisch derzeit kaum oder nicht zuverlässig erfassen lassen. Darauf wurde in der Diskussion wiederholt hingewiesen. Auch das Thema TCP kann damit natürlich noch nicht endgültig abgeschlossen werden.

### **Folgeveranstaltung geplant**

Die Suche nach anderen Gefahrstoffen als TCP blieb bisher ebenfalls noch erfolglos. Es finden sich derzeit keine belastbaren Hinweise auf Substanzen, die für Gesundheitsbeschwerden verantwortlich sein könnten. Krebserzeugende Substanzen treten nicht auf. Für angezeigte Gesundheitsbeschwerden kommen weiterhin Ursachen in Frage, die nichts mit Gefahrstoffen zu tun haben. Vieles spricht für ein multifaktorielles Geschehen. Eine Feststellung, die noch nicht befriedigt und die Präventionsarbeit vor hohe Herausforderungen stellt. „Wir wissen nun, was es nicht ist, aber wir müssen wissen, was es ist“, brachte es ein Konferenzteilnehmer auf den Punkt. Und daran soll in der nächsten Zeit gearbeitet werden. „Es war ein guter und wichtiger erster Aufschlag, aber wir brauchen eine Agenda, auf deren Basis wir die Arbeiten fortsetzen.“ Dies hatte die BG Verkehr mit der Auftakt-Branchenkonferenz beabsichtigt.

Deshalb wird es eine Folgeveranstaltung geben, bei der der gerade begonnene Dialog aller Beteiligten fortgeführt wird. Es müssen weitere Wege gefunden werden, um sich dem Prozess zu nähern, der die Beschwerden auslöst. Ist das Ereignis stoffgebunden, welche Stoffe sind es genau, wie kann man vermeiden, dass sie in die Innenluft des Flugzeugs gelangen? Benötigt werden verbesserte Messmethoden, die belastungsfähige Aussagen ermöglichen. Gerade die Piloten wünschen sich verlässliche Sensorik, die sie bei einer eventuell notwendigen Entscheidung zum Eingriff in die Triebwerksfunktionen unterstützt.

### **Maßnahmenkatalog**

Verbessert werden muss aber auch das Reporting. Derzeit arbeiten viele unterschiedliche Institutionen an der Thematik, sie alle bekommen auf verschiedenen Wegen Kenntnis von Vorkommnissen und alle arbeiten sie daran, diese zu erklären. Um gemeinsam an einem Strang zu ziehen, ist eine noch engere Vernetzung zwischen den Beteiligten sinnvoll. Für die Betroffenen wiederum müssen die Wege, die im Falle eines Events eingeschlagen werden müssen, eindeutiger geregelt und kommuniziert werden. Standardisierte medizinische Vor- und Herangehensweisen verhindern, dass der Einzelne sich mit seinem Problem und Beschwerden alleingelassen fühlt. Auch die BG wurde hier angesprochen.

Zur Anerkennung eines Versicherungsfalles ist für die BG der Nachweis des Kausalzusammenhangs zwingend erforderlich. Kulanzenentscheidungen sind im System der gesetzlichen Unfallversicherung nicht vorgesehen. Systematisiertes Vorgehen ist zwar seit jeher im Berufskrankheitenverfahren oder bei der Anerkennung von Arbeitsunfällen gute Praxis. Dennoch würde eine auf dieses Problem abgestimmte, definierte Vorgehensweise auch der BG mehr Rechtssicherheit geben, wurde beim Runden Tisch betont.

Die Zeit bis zur nächsten Branchenkonferenz soll genutzt werden, um zu den beschriebenen Themen Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Dazu sollten bestehende Arbeitskreise genutzt und vorhandene Strukturen einbezogen werden. Trotz aller Hoffnung auf damit verbundene baldige Fortschritte gilt es aber auch, sich in Geduld zu üben, denn die Entwicklung einer verlässlichen Messtechnik oder sogar von Alternativen zur derzeitigen Zapfluft verlangt die eindeutige Beantwortung vieler noch offener Fragen und wird ihre Zeit brauchen – aber auch ein langer Weg beginnt mit einem ersten Schritt.

(rb)

Denk  
an mich  
Dein Rücken

# Schritt für Schritt fit bleiben

Wenn wir uns etwas vornehmen, was wir auf keinen Fall vergessen wollen, kleben wir eine Haftnotiz auf eine gut sichtbare Stelle. Mit bunten Farben erinnert sie uns an etwas Wichtiges – jetzt auch daran, an unseren Rücken und seine Bedürfnisse zu denken. Denn die gelben Klebezettel sind Teil der Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“.

**N**ein, schmunzeln Sie jetzt nicht. Sie fragen sich, warum wir an unseren Rücken denken sollten? Er geht uns zwar nicht verloren – aber wir verlieren ihn manchmal aus den Augen. Denn die meisten von uns denken erst an ihren Rücken, wenn er sich meldet. Wenn es zieht oder schmerzt, ist es aber eigentlich schon zu spät. Dann kann man oft nur noch reparieren, wo Vorbeugung die bessere Alternative gewesen wäre. Daran sollen uns die Klebezettel der Kampagne erinnern.

Rückenprobleme sind weit verbreitet. Sie treffen Menschen, die viel und schwer heben ebenso wie Menschen, die täglich viele Stunden sitzen – sei es auf dem Bürostuhl, an der Kasse im Supermarkt oder auf dem Fahrersitz eines Lkw, Taxis oder Reisebusses. Auch die Versicherten der BG Verkehr gehören damit zur Zielgruppe der Kampagne.

## Mögliche Ursachen für Rückenprobleme

Belastungen können sich durch das Bewegen von schweren Lasten, Arbeiten in erzwungener Körperhaltung, erhöhte Kraftanstrengung, immer wiederkehrende gleichförmige Bewegungen, Ganzkörpervibrationen oder auch durch zu wenig Bewegung, also Bewegungsmangel ergeben. Zusätzlich können psychische Faktoren, wie mangelnde oder zu viel Kontrolle, Unzufriedenheit, mangelnde Unterstützung durch Kollegen oder Monotonie belastend wirken. Hinzu kommen individuelle Faktoren: Wie trainiert ist eine Person, wie ist ihr Gesundheitsverhalten insgesamt, wie geht sie mit Schmerzen um.

Was bedeutet dies nun für den Umgang mit Rückenproblemen oder was kann man tun, damit sie erst gar nicht auftreten oder beherrschbar bleiben? Die Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ macht hier ganz vielfältige Angebote.

Die BG Verkehr hat sich speziell für ihre Versicherten und Unternehmen Gedanken gemacht. Als Zielgruppen hat sie dabei vor

allem die Beschäftigten im Auge, die viel oder schwer heben müssen, zum Beispiel Flugzeugabfertiger, Möbelträger und Müllwerker, um nur einige zu nennen. Eine wichtige Zielgruppe sind aber auch alle Fahrerberufe, da Fahrerinnen und Fahrer meist viele Stunden am Tag sitzen und sich auf den Verkehr konzentrieren.

Hierbei werden jedoch nicht nur die Beschäftigten angesprochen, sondern auch die Arbeitgeber, denn sie haben zahlreiche Möglichkeiten, Einfluss auf die Arbeitsplätze zu nehmen. Das A & O ist es, zu schauen, wie die Arbeitsplätze aus ergonomischer Sicht optimiert werden können. Wie können Arbeitsstrukturen geändert werden, wo kann man Hilfsmittel einsetzen, wie können bestimmte Tätigkeiten rückschonend ausgeführt werden? Welche Pausenregelungen sind sinnvoll und welche Präventionsangebote können im Rahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung gemacht werden? Eine Gefährdungsbeurteilung, die das Thema Ergonomie berücksichtigt, hilft hier entscheidend weiter.

## Angebote für Unternehmer

Auf der Internetseite [www.deinruecken.de](http://www.deinruecken.de) gibt es eine eigene Rubrik für Unternehmer. Hier können Sie sich zu Fragen der Belastung und der Prävention informieren und Anregungen für Ihren Betrieb holen.

Auch die BG Verkehr macht dazu Angebote: Unterweisungskarten zum richtigen Heben und Tragen sowie zum richtigen Sitzen, Broschüren zum Ziehen und Schieben von Abfallsammelbehältern, aber auch Plakate helfen, das Thema in die Betriebe zu bringen und

Wer beim Heben und Tragen auf die richtige Körperhaltung achtet und entspannende Lockerungsübungen in den Alltag einbaut, hat weniger Rückenprobleme. Das A-3-Plakat für den Betrieb mit Abbildungen und Anleitungen können Sie im Internet bestellen (siehe Info).







dort anzusprechen. Für Aktions- und Gesundheitstage hat die BG Verkehr verschiedene Bewegungsmodule im Programm. Mit Hilfe der Cuela-Jacke, einer Softshell-Jacke, die mit dem Messsystem präpariert ist, können Sie visualisieren, welche Belastungen beim Heben und Tragen auftreten. Die Sprungwaage demonstriert die Belastungen bei einem Sprung aus dem Führerhaus. Fragen Sie Ihren Ansprechpartner bei der BG Verkehr, wenn Sie einen Aktionstag planen. Wir unterstützen Sie gern.

### Bewegung zählt

Das richtige Maß an Bewegung hält den Rücken gesund. Zudem ist ein trainierter Körper weniger schnell überbelastet und es kommt daher seltener zu Verspannungen oder Schmerzen. Oft ist es zweitrangig, welche Bewegung Sie wählen, wichtig ist, dass Sie sich überhaupt bewegen. Schon regelmäßiges Spaziergehen oder Walken hilft. Langweilig? Aber schaffen Sie die von Experten empfohlenen 10.000 Schritte am Tag? Sicher?

Vielleicht können wir Ihren Ehrgeiz anstacheln. Probieren Sie es aus. Zum Beispiel mit der neuen Schrittzähler-App der BG Verkehr. Diese zählt jeden Ihrer Schritte – Sie werden erstaunt sein, wie wenig dies bei sitzender Tätigkeit und Arbeitsweg mit dem Auto sind und wie schnell es mehr werden, wenn Sie ab jetzt jede Gelegenheit nutzen, ein paar Schritte mehr zu gehen.

Drehen Sie zum Beispiel in Ihrer Pause eine Extrarunde zu Fuß, auch in Fahrpausen. Denn wer seine Lenkzeit erreicht hat, muss eine Pause machen, so schreibt es der Gesetzgeber vor. Nutzen Sie diese Zeit doch einmal, um sich zu bewegen. Von manchen Rastplätzen aus kann man einen kleinen Spaziergang oder eine Joggingrunde einlegen. Manche Fahrer haben aber auch ein Fahrrad dabei. Es gibt Rastplätze, die an das Radwegenetz angebunden sind. Sie bieten also eine entspannte Einstiegsmöglichkeit für eine kleine Radtour. Jede Bewegung, auch auf dem Rad oder im Wasser, können Sie quasi als Schritt auf Ihr Konto hinzubuchen.

Vielleicht machen Sie mit Ihren Kollegen oder in Ihrer Familie einen kleinen Wettbewerb, wer die meisten Schritte in einer Woche schafft. Die Statistikfunktion der App gibt Ihnen einen Überblick über Ihre zurückgelegten Schritte und der Vergleich wird ganz einfach.

Wer auf dem Weg zur Arbeit nicht ganz aufs Rad umsteigen will, könnte eine Station früher aus dem Bus oder der Bahn aussteigen und die letzten Meter zu Fuß gehen. Auch der Weg zum Bäcker oder zum Zeitungsladen – alles Möglichkeiten, die Schrittzahl zu erhöhen. Verzichten Sie wo immer es geht auf den Fahrstuhl und nutzen Sie die Treppe. Mit der Schrittzähler-App der BG Verkehr haben Sie immer im Blick, wie viele Ihnen noch zu den 10.000 Schritten fehlen. (rb)

### INFO

Angebote der BG Verkehr finden Sie hier:

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

Kampagnen-Website aller Unfallversicherungsträger

[www.deinruecken.de](http://www.deinruecken.de)

Die Schrittzähler-App der BG Verkehr steht Ihnen derzeit für Smartphone mit Android zur Verfügung. Eine Version für iPhone erscheint in Kürze.



Die Schrittzähler-App der BG Verkehr zählt genau mit – probieren Sie es aus!



© mtkang / Fotolia





Für den Transport von Mineralöl gelten strengste Sicherheitsvorschriften, denn Unfälle mit dem leicht entflammaren Material können katastrophale Folgen haben. Wir waren mit einem Tankkaster der Firma abs bonifer in Bayern unterwegs – von der Raffinerie bis zur Tankstelle.





**37.500 Liter Sprit  
im Tank**

**G**enau 26 Positionen enthält die Checkliste für Fahrzeugführer, die Christian Rogasch (44) an diesem Morgen kurz nach Sonnenaufgang abarbeiten muss. Von der Vollständigkeit aller Papiere über die Belegung der vier Kammern des Aufliegers bis zum Vorhandensein von Schaufel, Besen, Feuerlöschern und funkenfreiem Hammer prüft er jeden Punkt der Liste genau durch. Erst wenn alles in Ordnung ist, darf er seinen MAN TGS 18.400 mitsamt Tankauflieger vom Firmenhof im bayerischen Vohburg fahren. Der gelernte Berufskraftfahrer Rogasch ist seit sechs Jahren Fuhrparkleiter bei abs bonifer und dort verantwortlich für 48 hochmoderne Zugmaschinen und 52 Auflieger. Doch heute setzt er sich für uns wieder hinters Steuer. Und übernimmt damit die Verantwortung für den Transport von 28 Tonnen leicht entflammbarem E5- und E10-Benzin – Rogasch war übrigens 2007 bester BP-Tanklastfahrer Europas und immerhin unter den Top Ten der Welt!

### Nur das Fahren im Kopf

Die 400 PS starke MAN-Zugmaschine ist mit modernster Sicherheitstechnik ausgestattet: ABS, ASR, ESP, Spurhaltesystem, Abstandsregeltempomat sowie ein Fahrerinformationssystem sind selbstverständlich. Dazu kommt ein hoch auflösendes Kamerasystem, das nicht nur beim Rückwärtsfahren den Heckbereich des Aufliegers abbildet, sondern beim Abbiegen auch den dadurch nicht mehr toten Winkel rechts neben der Zugmaschine. Der Datenrekorder zeichnet alle wichtigen Fahrzeug- und Positionsdaten auf und schlägt im Notfall via SMS und E-Mail Alarm. Ein „skeye.pad“-Computerterminal mit Nadeldrucker garantiert die direkte Verbindung zur Firmenzentrale. Für die speziellen Anforderungen an die

**Der Fahrer entscheidet in letzter Instanz, ob er ohne Risiko fahren kann. Glatteis oder dichter Nebel würden zum Beispiel das vorzeitige Ende seiner Schicht bedeuten.**

Logistik von Mineralöltransporten hat ein Tochterunternehmen von bonifer eine eigene Software entwickelt, die nicht nur die Lieferaufträge in allen Einzelheiten anzeigt.

„Unsere Fahrer sollen sich vor allem darauf konzentrieren, sicher zu fahren“, erklärt Rogasch die umfassende elektronische Unterstützung rund um seinen Arbeitsplatz. Denn die Ansprüche an Können und Zuverlässigkeit der Fahrer sind hoch: ADR- und Führerschein sowie die Fahrerkarte sind regelmäßig vorzulegen, Telefonieren ist während der Fahrt selbst mit Freisprech-Einrichtung tabu, Rauchen und Alkohol selbstverständlich auch, ebenso eigenmächtige Veränderungen am Fahrzeug oder im Cockpit. In regelmäßigen „Time-out“-Gesprächen werden außerdem alle bonifer-Fahrer vom Arbeitgeber und von Vertretern der Mineralölkonzerne für Gefahren sensibilisiert und weiter geschult.







### Jeder Handgriff sitzt

Die Eingabe der Referenznummer schaltet nicht nur alle vorbestellten Benzinmengen frei, auch das für die Betankung vorgesehene Terminal wird signalisiert. Und für die Entladung an der Tankstelle ist der Auflieger mit ausgeklügelter eigener Überwachungselektronik ausgerüstet.

### Von der Raffinerie ...

Die bonifer-Disposition hat auf Basis gemeldeter Restfüllmengen entschieden, eine Baumarkt-Tankstelle im gut 80 Kilometer entfernten Augsburg zu beliefern. Sie erhält für das anstehende Wochenendgeschäft eine komplette Tankzugfüllung E5- und E10-Benzin. Den Treibstoff gilt es zunächst in der nahe liegenden BAYERN-OIL-Raffinerie zu laden. Dazu meldet sich Christian Rogasch mit seiner personalisierten Fahrerkarte am Empfangsterminal der Raffinerie an. Nachdem er eine Referenznummer eingegeben hat, wird seine bereits reservierte Tankfüllung freigeschaltet. Jeder Fahrer muss eine Schulung an allen Betankungsanlagen der Raffinerie erfolgreich absolvieren, andernfalls wird er vom Check-In-Computer nicht akzeptiert.

Das Benzin wird unter Druck auf Höhe der Radachsen in den Tankzug gepumpt. Nur für Mitteldestillate (Diesel und Heizöl) ist die „Obenbefüllung“ noch zugelassen. In jedem Fall wird in Abhängigkeit von der Verladetemperatur das zulässige Füllvolumen je Kammer errechnet und eine ausreichende Ausdehnungsreserve berücksichtigt. Rund 15 Minuten dauert es, 37.500 Liter oder gut 500 Autotank-Füllungen Sprit in die vier Kammern des Aufliegers zu drücken und die dabei im Tankzug verdrängten Gase vollständig abzusaugen. Obwohl eine Vielzahl an Überwachungs- und Sicherungsmechanismen sowohl die Fehlbedienung der Betankungsanlage als auch deren Fehlfunktion nahezu ausschließen,



herrscht höchste Sicherheitsstufe. Alle Beteiligten und Außenstehenden tragen feuerhemmende und antistatische Arbeitsschutzkleidung, Sicherheitsschuhe und -handschuhe sowie einen Helm mit Spritzschutzvisier.

Nahezu vierzig Tonnen bringt der 16 Meter lange Tankzug jetzt auf die Waage. Vier abgeschottete Kammern sowie darin zusätzlich verbaute Schwallwände verhindern ein übermäßiges Schwappen der Ladung. Trotzdem halten sich alle strikt an die gesetzlich vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit 60 km/h auf Landstraßen sowie 80 km/h auf Schnellstraßen und Autobahnen. Überschreitungen fallen spätestens bei den Routinekontrollen der gespeicherten Monitoring-Daten des Tankzuges auf und können in letzter Konsequenz den Verlust des Arbeitsplatzes bedeuten.

### ... bis zur Tankstelle

Die strenge Reglementierung der Fahrer und der Arbeitsabläufe halten dem Fahrer den Rücken frei. Es gibt keinen Termindruck, die 40-Stunden-Woche ist die Regel und bei Störungen ist Vorsorge getroffen, so dass auch geringste Lenkzeitüberschreitungen vermieden werden. Ist ein Kunde innerhalb der regulären Lenkzeit nicht mehr erreichbar, übernimmt die nächste Schicht deren Belieferung. Damit dies reibungslos funktioniert, laufen alle Fahrzeuge bei bonifer im perfekt organisierten Drei-Schicht-Betrieb.

Bei der Belieferung der Tankstelle stößt allerdings auch die beste Planung an ihre Grenzen. In Städten herrscht oft erheblicher



Platzmangel, die Zufahrt zur Tankstelle ist zugeparkt oder stammt noch aus Zeiten, in denen Tanklastzüge eher „Märklin-Format“ besaßen. In Augsburg angekommen haben wir Glück: Unsere Tankstelle ist modern, die Rampe am Erdtank leicht nach vorne geneigt, um die Entladung durch die geeichte Freifallabgabestation des Aufliegers zu optimieren. Die mögliche Niveauregulierung des Aufliegers ist damit unnötig.

### Den Notausschalter in Reichweite

Sämtliche nun folgende Handgriffe beherrscht der Profi mit selbstverständlicher Sicherheit: zuerst das Erdungskabel einsteckseln, da-

### Eine Stunde umfüllen

Das Benzin fließt von der Kammerunterseite durch mächtige Rohrleitungen in die unterirdischen Tanks. Auch jetzt gilt wieder oberste Sicherheitsstufe: Trotz frühsummerlicher 25 Grad muss Rogasch seinen kompletten Sicherheitsanzug tragen, einzig den Helm darf er gegen eine luftigere Anstoßkappe tauschen.



nach das Gaspensel zur Rückführung des aus den Erdtanks entweichenden Gases anschließen, dann den armdicken Füllschlauch aufschrauben, das Kippventil im Dom des Fahrzeugtanks öffnen und das Befüllen über das geeichte Abgabe-Kontrollsystem des Tankaufliegers starten. Den Rest erledigt die Schwerkraft. Bis zu drei Kammern des Aufliegers können gleichzeitig entleert werden, der Durchfluss wird dabei litergenau gemessen und protokolliert. Sogar das Einfüllen der korrekten Benzinsorte in den jeweiligen Tank wird überwacht, eine Fehlbedienung ist auch hier ausgeschlossen.

Beinahe eine Stunde dauert es, bis sich alle Kammern des Aufliegers entleert haben und die Peilung viermal einen „tro-





cken Tank“ meldet. Eine Stunde, in der sich Christian Rogasch allerdings nicht ausruhen kann: Er behält die ordnungsgemäße Funktion der Anlage ständig im Blick und bleibt nahe beim Not-ausschalter, um den gesamten Entladevorgang bei Unregelmäßigkeiten in Sekundenschnelle stoppen zu können.

### **Stets auf dem sichersten Weg**

Die Tankstelle ist bereit für das Wochenendgeschäft, die Ladezone wieder sauber aufgeräumt, aus dem Drucker rattert noch ein Kontrollbeleg und Rogasch meldet über das skeye.pad die Erledigung des Auftrages an den Firmendisponenten zur Endabrechnung.

Jetzt geht es 28 Tonnen leichter zurück nach Vohburg. Die Routenplanung wird jedem Fahrer freigestellt, die Firmenvorgabe hierzu lautet nur, stets den sichersten Weg zu wählen. Höchste Priorität genießt dabei die Autobahn, darauf folgen abgestuft Bundes- und Landstraßen sowie Ortsdurchfahrten.

Christian Rogasch hat es sichtlich genossen, wieder einmal am Steuer statt am Schreibtisch des Fuhrparkleiters zu sitzen. „Das schärft meinen Blick für den Alltag unserer Fahrer und für die Anforderungen an diesen wirklich verantwortungsvollen Beruf“, sagt er beim Abschied, bevor er den Tankzug an den Kollegen der anschließenden Schicht übergibt.

**Text und Fotos: Heinz E. Studt**



# Ein Gurt fürs Leben

Keiner will es, viele tun es: Töten und getötet werden ist eine alltägliche Angelegenheit auf Deutschlands Straßen. Manchmal hat das Opfer keine Chance. Oft hätte es einfach nur den Sicherheitsgurt benutzen müssen, um zu überleben.

**W**enn es um das Anlegen des Sicherheitsgurtes geht, tun sich Berufskraftfahrer im Allgemeinen und Taxifahrer im Besonderen immer noch schwer. Vor zehn Jahren veröffentlichten wir im SicherheitsProfi unter dem Titel „Unbelehrbar?“ einen Unfallbericht: Ein Lkw geriet ins Schleudern und prallte gegen die Leitplanke. Während der angeschnallte Beifahrer mit leichten Verletzungen davonkam, wurde der nicht angeschnallte Fahrer durch die Frontscheibe geschleudert und starb. Man braucht leider auch zehn Jahre später, im Frühling 2013, nicht lange zu suchen, um in den Stapeln mit aktuellen Unfallberichten der BG Verkehr tödliche Unfälle zu finden, bei denen der Verstorbene keinen Sicherheitsgurt trug. Ein Taxifahrer fährt zum Beispiel auf der Autobahn ungebremst auf ein Stauende auf und stirbt noch am Unfallort. Angeschnallt hatte er sich nicht. Aus Angst vor gefährlichen Fahrgästen? Wohl kaum – das waren zwei Schüler, die den Unfall fast unversehrt überstanden haben. Denn sie saßen angeschnallt auf ihren Plätzen. Einen ähnlichen Tod starb der junge Taxifahrer, der bei einem Zusammenstoß aus dem Auto geschleudert wurde. Er hatte keine Fahrgäste an Bord und fuhr ohne Gurt. Dabei hat die Unfallforschung längst bewiesen: Bei 80 Prozent aller

schweren Unfälle lassen sich Verletzungen vermeiden oder zumindest vermindern, wenn der Sicherheitsgurt angelegt wird. Und die Unfallzahlen aus der Taxibranche belegen, dass Verkehrsunfälle mit rund 40 Prozent ganz eindeutig der Spitzenreiter der gemeldeten Arbeitsunfälle sind, während Überfälle und Streitigkeiten bei etwa 13 Prozent liegen.

## Nur Sicherheitsgurt und Airbag schützen

Hartnäckig hält sich das Gerücht, Taxifahrer seien von der Gurtspflicht ausgenommen. Ganz falsch: Bereits seit 25 Jahren gilt die Gurtspflicht für Taxifahrer, so lange kein Fahrgast an Bord ist. Und bei allem Verständnis für die persönliche Angst vor gewalttätigen Fahrgästen sollten Sie bedenken, dass die große Mehrzahl der Kundschaft friedlich ist.

Der Sicherheitsgurt ist und bleibt der Lebensretter Nr. 1! Experten schätzen, dass er mehr als einer Million Menschen das Leben gerettet hat. Dennoch macht die Auswertung von Unfällen deutlich, dass die Anschnallpflicht nicht ernst genug genommen wird, denn etwa 20 Prozent der im Straßenverkehr getöteten Fahrzeuginsassen war nicht angeschnallt. Übrigens: Selbst im lang-





## INFORMATION

### Flyer zum Angurten auf Deutsch und Türkisch

Taxifahren – Gu(r)t und sicher“

„Emniyet kemeri, taksi sürücüsünü hayata ba lar“

Bestellung:

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

Für Mitglieder kostenlos.

### Seminare für Taxifahrer

„Sicherheit im Taxigewerbe“, darin zum Beispiel auch Bewältigung von Konfliktsituationen, Abwehr von Angriffen und Fluchtübungen

Information und Anmeldung im Internet unter „Aus- und Fortbildung“

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

Hat's geklickt? Kampagne der BG Verkehr, des DVR und vieler anderer zur Förderung des Angurtens in Nutzfahrzeugen. Zahlen, Fakten und Termine gibt es im Internet:

[www.hatsgekllickt.de/](http://www.hatsgekllickt.de/)

samen Stadtverkehr haben Sie nicht die geringste Chance, den Aufprall auf ein festes Hindernis mit den Händen abzufangen. Machen Sie den Test mit dem Gurtschlitten der BG Verkehr!

## Airbag kann Sicherheitsgurt nicht ersetzen

Wirklich sicher fahren Sie nur mit Gurt. Der Airbag alleine reicht nicht aus, er ist eine ergänzende Einrichtung und keinesfalls als Ersatz für den Gurt gedacht. Mit dem Sicherheitsgurt zusammen bildet er ein präzise aufeinander abgestimmtes Rückhaltesystem. Der Gurt hält bei einem Aufprall die Person auf dem Platz zurück, wo der Airbag seine Schutzwirkung entfaltet. Denn nur wenn der Gurt den Körper abfängt, trifft der Kopf zum richtigen Zeitpunkt und in der richtigen Position auf den Airbag, so dass dieser den Insassen optimal schützt. Wer daran zweifelt, verschließt die Augen vor der Wirklichkeit, denn zahlreiche Crashtests belegen, dass ein Airbag allein nicht vor Verletzungen schützen kann.

Übrigens kann der Luftsack nur einmal in Aktion treten. Der Gurt dagegen bleibt auch bei einer Mehrfach-Kollision wirksam, etwa bei einem Zusammenstoß mit anschließendem Überschlagen des Wagens. (dp)

## Das sagen Taxifahrer

Was sagen die Taxifahrer zur Gurtpflicht? Wir haben uns in verschiedenen Taxi-Blogs im Internet umgesehen. Die folgenden Zitate ersetzen keine repräsentative Umfrage, aber sie vermitteln ein Stimmungsbild:

*Also, ich fahre auch ein paarmal im Monat Taxi, mal mehr, mal weniger. Anschnallen tue ich mich im Taxi nie. Leicht-sinn werden einige sagen ... ja, ich weiß ...*

*Warum Taxifahrer keinen Gurt anlegen müssen? Wegen Überfall, Fluchtmöglichkeiten und so weiter. Aber ich vermute (meine Meinung) mal, dass die einfach zu faul sind.*

*Als ich mal bei einem bekannten Autoausstatter etwas suchte, fiel mir ein Kästchen mit Gurtschlossdummys auf. Mir ist schleierhaft, dass der Verkauf solcher „Aufforderungen zum Gesetzesbruch“ überhaupt legal ist. Und ich habe – ehrlich gesagt – keinerlei Mitleid mit jemandem, der unangeschnallt stirbt und so ein Ding benutzt hat. Zum Beispiel mir dem 24-jährigen Taxifahrer, der heute morgen auf der A 49 einen Unfall hatte. Erst kollidierte er beim Spurwechsel mit einem Auto. Daraufhin schleuderten beide in den Straßengraben, wo sie nochmal zusammenstießen.*

*Weil der Taxifahrer seinen Gurt nicht benutzte, wurde er aus dem Wagen geschleudert, dabei zog er sich die tödlichen Verletzungen zu. Den Gurt-Warnton hatte er mit einem dieser Dummys abgeschaltet.*

*Kollege Jens nahm das Gesetz beim Wort und verzichtete darauf sich anzuschnallen. Er selbst fuhr sicher und routiniert, wie wir es eigentlich immer tun. Leider hatte er seine Rechnung ohne eine alkoholisierte Verkehrsteilnehmerin gemacht, die – die Vorfahrt missachtend – sein Taxi traf. Jens verletzte sich an Kopf und Schulter und es ist nach erstem Ermessen davon auszugehen, dass das mit Gurt nicht passiert wäre. Ein Schaden am Schultergelenk wird wohl bleiben. Schöne Scheiße!*

*Mir geht das ganze Geschacher um die Gurtpflicht ohnehin auf den Zeiger, denn sobald man sich mal an Sicherheitsgurte gewöhnt hat, belästigen sie einen kein bisschen, der Sicherheitsgewinn hingegen ist so immens, dass man sich zumindest von mir einfach Trottel nennen lassen muss, wenn man ohne besondere Gründe darauf verzichtet.*





Auf abschüssigem Gelände setzt sich ein ungebremster Lkw früher oder später in Bewegung.



Leider vergessen immer wieder Fahrer, die Feststellbremse im Lkw zu betätigen. Einige Hersteller bieten deswegen in neueren Modellen technische Unterstützung an – von der Stimmwarnung bis zur automatischen Aktivierung der Bremse.

# Warnsignal für die Feststellbremse

Nach wie vor machen die Unfalluntersuchungen der BG Verkehr deutlich, dass es Potential zur Verbesserung der Sicherheitstechnik der Fahrzeuge gibt. Zum Beispiel kommt es immer wieder zu schweren Unfällen, weil der Fahrer vergisst, die Feststellbremse seines Lkw zu betätigen. Wir beraten deswegen die Hersteller von Nutzfahrzeugen bei der Weiterentwicklung der Warnsignale.

## Tödliche Vergesslichkeit

„Konrad M. war auf dem Parkplatz ausgestiegen und ging um das Fahrzeug herum. Als sich sein Sattelzug auf dem leicht abschüssigen Gelände plötzlich in Bewegung setzte, wurde er zwischen seinem Fahrzeug und dem dahinter stehen Lkw eingequetscht und starb noch am Unfallort an seinen schweren inneren Verletzungen. An dem Fahrzeug wurden keine technischen Mängel festgestellt. Der Fahrer hatte die Feststellbremse nicht betätigt.“ Unfallmeldungen wie diese sind leider auch heute noch traurige Realität: Jedes Jahr gibt es Schwerverletzte oder Tote durch Lkw, die wegrollten, weil sie nicht richtig gesichert waren. Die Fahrer stiegen aus, ohne die Feststellbremse einzulegen. Wenn im Gefälle die Schwerkraft zuschlägt, setzen sich die Fahrzeuge früher oder später in Bewegung. Entweder werden dann Fahrer oder Unbeteiligte direkt überrollt oder beim Versuch, in das Fahrerhaus zu klettern, an andere Fahrzeuge oder Mauern gequetscht. Busse und Pkw sind zwar auch betroffen, aber hier

kommt es nach unseren Informationen nicht so häufig zu Unfällen mit Personenschaden wie beim Lkw.

Nun werden die wenigsten Fahrer absichtlich unterlassen, den lebenswichtigen Hebel für die Feststellbremse zu ziehen. Aber vermutlich lenken das Ausfüllen von Papieren, das Führen von Telefonaten, Gespräche sowie zunehmender Zeitdruck die Fahrer so stark ab, dass sie nicht mehr an die Abläufe denken, die in der Fahrschule noch selbstverständlich waren.

Die BG Verkehr hat bereits vor mehr als sechs Jahren die Häufigkeit dieser Unfälle zum Anlass genommen, gemeinsam mit den Lkw-Herstellern nach Lösungen zu suchen. Nach intensiven Diskussionen konnten die „großen 7“ für Verbesserungen gewonnen werden. Dabei geht es allerdings nur um freiwillige Maßnahmen, denn eine konkrete gesetzliche Regelung gibt es nach wie vor nicht.

## Maßnahmen zur Warnung des Fahrers

Ist die Feststellbremse nicht eingelegt, gibt es bei neueren Fahrzeugen drei mögliche Warnzeichen:

- ▶ beim Öffnen der Fahrertür ertönt ein akustisches Signal
- ▶ gleichzeitig erscheint entweder eine Klartext-Meldung wie zum Beispiel „Feststellbremse einlegen!“ oder
- ▶ ein Leuchtsymbol am Armaturenbrett.

Doch obwohl die Technik eingesetzt wird, ist leider noch kei-





Mehrere Vorschläge der BG Verkehr wurden in den neuen Baureihen der großen Lkw-Hersteller berücksichtigt.

**Auszug aus der Checkliste „Feststellbremse (Warnung bei Verlassen des Fahrzeugs)“**

- | Nr. | Beschreibung   |
|-----|--|
| A1  | Blinkendes/intermittierendes P-Symbol<br><ul style="list-style-type: none"> <li>☉ möglichst gelb</li> </ul>  |
| A2  | Verständliche Klartextmeldung im Display - gegebenenfalls Fremdsprachenauswahl (!) - zum Beispiel<br><ul style="list-style-type: none"> <li>☉ „Feststellbremse einlegen!“ oder</li> <li>☉ „Feststellbremse nicht betätigt!“</li> </ul>   |
| A3  | Akustisches Signal<br><ul style="list-style-type: none"> <li>☉ erkennbar abweichend von sonstigen harmloseren Meldungen wie zum Beispiel „Licht an!“</li> <li>☉ ausreichend hörbar bei laufendem Antriebsmotor und gleichzeitigem Radiobetrieb, Staplerverkehr, laufendem Kühlaggregat etc.</li> <li>☉ gleicher Rhythmus wie blinkendes P-Symbol (wenn vorhanden)</li> </ul> |
| B   | Warnung erfasst Fahrertür und Beifahrertür<br><ul style="list-style-type: none"> <li>☉ bei Rechtslenkern wie z.B. Kehrrmaschinen Bezeichnungen entsprechend spiegelbildlich</li> </ul>   |
| C1  | Warnung erfolgt unabhängig von der Reihenfolge, z.B.<br><ul style="list-style-type: none"> <li>☉ Feststellbremse gelöst + Tür öffnen oder</li> <li>☉ Tür geöffnet + Feststellbremse lösen</li> </ul>   |
| C2  | Warnung erfolgt mindestens für 30 Sekunden und unabhängig vom Betriebszustand, z.B.<br><ul style="list-style-type: none"> <li>☉ „Zündung“ an</li> <li>☉ „Zündung“ aus (mit und ohne „Zündschlüssel“!)</li> <li>☉ Beibehaltung der Warnung bei Änderung des Betriebszustandes (Ein- oder Ausschalten der „Zündung“ bei aktiver Warnung)</li> </ul>                            |
| C3  | Warnung erfolgt unabhängig vom Vorratsdruck (d.h. auch nach Unterschreiten des „Sicherungsdrucks“ von derzeit ca. ≤ 6 bar, letzterer Fall abweichend von Nr. C2 mindestens bei eingeschalteter „Zündung“ bzw. laufendem Motor zum Füllen der Vorratsluft)  |



bremse. Falls also der Fahrer den Ton falsch deutet, reagiert er nicht auf die drohende Gefahr. Hinzu kommt, dass bei manchen Fahrzeugen nach 10 bis 15 Sekunden der Leitrechner stromlos wird. Diese Zeit vergeht schnell, wenn ein Fahrer zum Beispiel nach dem Anhalten erst den „Papierkram“ erledigt. Verlässt er anschließend das Fahrerhaus, ohne die Feststellbremse zu betätigen, bleiben sowohl die akustische wie auch die optische die Warnung ohne Aktion!

**BG Verkehr bleibt mit Herstellern im Gespräch**

Um diesen Stand zu verbessern, hat die BG Verkehr weiter Kontakt mit den Herstellern gesucht. Unsere Vorschläge zur Verbesserung wurden in einer Checkliste dargelegt (siehe links). Die Gespräche haben offenbar Wirkung gezeigt, denn einige Hersteller sind aktiv geworden, teilweise gehen sie sogar über die Checkliste hinaus. Bei der neuesten FH-Baureihe von Volvo zum Beispiel wird die Feststellbremse automatisch aktiviert, sobald der Motor ausgestellt wird. Bei anderen Herstellern besteht die Möglichkeit, als Sonderausstattung zusätzliche Sicherungsmaßnahmen zu bestellen. Es gibt zum Beispiel eine Klartextansage über die Radiolautsprecher „Die Bremse ist nicht betätigt“, statt des einfachen Summ- oder Piep-Tons. Fragen Sie bei der nächsten Fahrzeugbestellung einfach mal danach.

Ralf Brandau © Paty Wingrove / Fotolia





Sicherheit mit der Finger-Schablone: „Daumen, Zeigefinger und Schlüsselbein, da gehört der Gurt hinein.“ So scheuert das Band weder am Hals, noch kann es über die Schulter herabrutschen.

# Nachsitzen

Fahrlehrer verbringen die meiste Zeit ihres Arbeitstages auf dem Beifahrerplatz. Die optimale Einstellung des Sitzes entlastet nicht nur den Rücken, sondern schafft auch Sicherheit für Schüler und Lehrer. Die BG Verkehr gab den Ausbildern in einem Seminar Tipps zur Arbeitsplatzgestaltung.

**E**in optimal eingestellter Fahrersitz stützt den Körper in dieser zugegebenermaßen Zwangshaltung und schafft die Grundvoraussetzung für die individuelle Anpassung an Lenkrad und Pedale und damit ein sicheres Handling des Fahrzeuges. In der ersten Fahrstunde übt deshalb der Fahrlehrer mit den Schülern, die richtige Position zu finden. Aber wie sitzt der Ausbilder selbst?

## Experten unter sich

„Sicherheit und Gesundheitsschutz im Fahrschulbetrieb“ hieß das Seminar, zu dem die BG Verkehr nach Rothenburg o.d.T. eingeladen hatte. Den Referenten stand tatkräftig der Fahrlehrer Horst Biebele zur Seite, der in seinem Betrieb Sicherheitstrainings für Fahrer von Sonderfahrzeugen und auch für Fahrlehrer anbietet. Am Anfang je-

## „JETZT ABER SCHNELL!“

Kritische Situationen, die Fahrlehrer auf dem Beifahrersitz erlebt haben :

- ▶ Mein Fahrschüler verwechselte die Pedale und gab an einer Stopp-Stelle plötzlich kräftig Gas. Glücklicherweise kam kein Querverkehr.
- ▶ Ich hatte einen Schüler, der wurde bei Tempo 100 km/h vor lauter Aufregung fast ohnmächtig. Im letzten Moment bemerkte ich seinen Blackout und konnte das Auto noch zum Stehen bringen.
- ▶ Auf der Autobahn versuchte mein Schüler immer schneller zu

werden, obwohl ihn die Geschwindigkeit sichtlich überforderte. Ich musste schließlich energisch eingreifen.

- ▶ Wir näherten uns zu schnell einer Kreuzung. Zur Sensibilisierung des Fahrschülers bremste ich erst im letzten Moment. Plötzlich fuhr uns der Hintermann auf.
- ▶ Auf freier Strecke wollte mein Schüler überraschend abbiegend. Wir schleuderten, kamen aber noch auf der Straße zum Stehen. Im Nachhinein stellte sich heraus, dass der Fahrschüler unter Drogen stand.





Ausweichen vom Beifahrerplatz aus:  
Ein anspruchsvolles Manöver!

Nur wer richtig sitzt, kann im  
Notfall richtig zupacken.

## TIPPS ZUM FAHRLEHRERSITZ

### Sie sollten

- ▶ die Rückenlehne so einstellen, dass sich eine aufrechte, aber immer noch seitenstabile Sitzposition ergibt. Sonst besteht die Gefahr, sich bei einer Notbremsung an der Rückenlehne „hochzuschieben“ und bei einem notwendigen Lenkeingriff das Lenkrad nicht schnell und sicher fassen zu können.

**Horst Bieberle** aus Gießen, Jahrgang 1961, Kfz-Mechaniker, Fahrlehrer aller Klassen und Motorradfahrer aus Leidenschaft, Ausbilder nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz - BKrFQG und Sicherheitstrainer für Sonderfahrzeuge



- ▶ die Sitzfläche in der Höhe so positionieren, dass der Freiraum zwischen Kopf und Fahrzeugdach ca. eine Faustbreite beträgt. Ihre Sicht aus dem Fahrzeug ist dann optimal.
- ▶ den Sitz so weit nach vorne schieben und die Doppelpedalanlage so einstellen, dass Ober- und Unterschenkel bei größtem Pedaldruck im Kniegelenk leicht angewinkelt bleiben. Im Ruhezustand darf sich aber keine zu große Anwinkelung zwischen Ober- und Unterschenkel einstellen, da sonst die Blutzirkulation beeinträchtigt wird.
- ▶ den Sicherheitsgurt – insbesondere im Beckenbereich – fest an den Körper ziehen, damit bei einem Unfall das Gesäß und die Beine möglichst wenig nach vorne rutschen können. Die Verletzungsgefahr für die Knie wird in der Folge erheblich reduziert.
- ▶ den Beifahrersitz mit einer Lordrosenstütze und Sitzheizung, idealerweise mit einer Lüftung ausstatten lassen. Dadurch lässt sich ein gutes „Sitzklima“ für den Rücken herstellen.

der Aktivität zur Verbesserung der Arbeits- und Verkehrssicherheit sowie des Gesundheitsschutzes steht die Frage: Was kann eigentlich passieren? Fast alle Teilnehmer hatten jahrelange Berufserfahrung und plauderten gerne aus dem Nähkästchen. Zusammengefasst: Es gibt nichts, womit man nicht rechnen muss! (siehe Kasten links). Was kann man zum Beispiel tun, wenn der Fahrschüler auf Überlandfahrten immer schneller wird? Lebhaft tauschten die Profis Tipps aus. Ein Trick: „Ich erkläre meinen Fahrschülern immer, dass ab 130 km/h das Fahrschulschild auf dem Autodach wegfliegt. Sollte dies der Fall sein, müssen sie die Kosten für ein neues Schild bezahlen. Seitdem ist das Thema Bleifuß auf der Autobahn erledigt.“

### Auf der Piste

Im Praxisteil ging es mit den eigenen Fahrzeugen zum nahe gelegenen Betriebshof der Autobahnmeisterei Rothenburg, auf dem Horst Bieberle bereits mehrere Fahrübungen mit Leitkegeln und großen Wasserpfützen vorbereitet hatte. Vor dem Start stand aber die optimale Vorbereitung des Arbeitsplatzes auf dem Plan. „Ein fast liegender Fahrlehrer, circa 20 cm weiter hinten als der Schüler sitzend, sieht zwar cool aus, geht aber gar nicht!“, so Horst Bieberle. „Wenn er eingreifen muss, könnten die Beine oder der linke Arm schnell zu kurz werden.“ Der Fahrlehrer muss seinen Sitz so einstellen, dass er auf jeden Fall schnell und zuverlässig die Doppelpedale und das Lenkrad erreicht. Weitere Hinweise: Damit der Sicherheitsgurt nicht am Hals scheuert oder über

die Schulter rutscht, wendet man die „Finger-Schablone“ an (siehe Bild). Trotz allem wurden wir nicht zum Sitzen geboren. Aussteigen und sich strecken, wann immer es geht, gleicht die krumme Haltung aus. Außerdem: Das Armaturenbrett ist kein zusätzlicher Stauraum. Schießt bei einem Unfall der Airbag aus seiner Kammer, schleudert er die abgelegten Gegenstände durch den Fahrzeuginnenraum.

Zuletzt drehte jeder Teilnehmer mit einem schwierigen Probe-Schüler ein paar Runden auf dem Übungsgelände. Ausweichmanöver gehörten ebenso zum Programm wie simulierte Notbremsungen, beides natürlich vom Beifahrerplatz aus.

### Fazit

Die Fahrübungen machten viel Spaß. Einige Teilnehmer gaben danach aber unumwunden zu, ihre Möglichkeiten bisher falsch eingeschätzt zu haben. Übung macht eben den Meister ... Einhellige Rückmeldung der Teilnehmer beim Abschlussgespräch: Dieses Seminar war eine gelungene Mischung aus Theorie, Erfahrungsaustausch und praktischem Erleben.

Günter Heider

## INFORMATION

Die nächsten Seminartermine finden Sie im Internet im Bereich „Aus- und Fortbildung“: [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)



Im Zuge der Unfalluntersuchung wurde die Unglücksfahrt der „Waldhof“ mit dem Schiffsführungssimulator der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) nachgestellt.

## Ursachen der Havarie des TMS „Waldhof“ geklärt

Mitte Februar wurde der Abschlussbericht der Unfalluntersuchung vorgestellt.

Nach fast zweijährigen Ermittlungen konnten nun die Ursachen der Havarie im Detail geklärt werden.

**D**ass das Tankmotorschiff „Waldhof“ nicht allein durch eine falsche Ladungsverteilung ins Kentern geriet, sondern auch die enge Kurvenfahrt im Begegnungsverkehr am „Betteck“ sowie örtliche Strömungsverhältnisse ihren Teil zur bislang folgenschwersten Havarie auf dem Rhein beitrugen, zu diesem Schluss kam die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingesetzte Expertengruppe. Ihre Aufgabe war es, die Ursachen der Havarie, unabhängig von der Frage der Schuld, zu ermitteln.

### Sachverstand gefragt

Die aus elf Sachverständigen bestehenden Kommission, darunter auch Experten der BG Verkehr, fanden heraus, dass die „Waldhof“ die Fahrt angetreten und durchgeführt hatte, obwohl aufgrund unzulässiger Beladung (Teilfüllung aller sieben Ladetanks) keine ausreichende und vorschriftenkonforme Stabilität (Schwimmstabilität) des Fahrzeugs vorlag. Darüber hinaus trugen zur Havarie die hohen Querbeschleunigungen infolge der Kurvenfahrt am „Betteck“ mit einem sehr kleinen Radius, die krängenden Momente aus den dynamischen Effekten bei der Bewegung der Ladung in den Tanks, die krängenden Momente infolge der örtlichen Umströmung des Schiffskörpers und sich herausbildender Unterdruckgebiete an der Steuerbordkimm des Schiffes im Bereich der Havariestelle bei Rhein-km 553,75 bei.

In der Summe überschritten die krängenden Momente insbesondere aus der Kurvenfahrt, der Ladungsverchiebung inklusive Sloshing und der dreidimensionalen Umströmung des Schiffskörpers mit den sich herausbildenden Unterdruckgebieten an der Steuerbordkimm des Schiffes das maximal mögliche aufrichtende Moment, sodass das unzulässig beladene Schiff über Steuerbord um 180 Grad kenterte.

### Keine Hinweise auf technische Mängel

Die Unfalluntersuchung hat hingegen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür ergeben, dass bei TMS „Waldhof“ Bau- oder Ausrüstungsmängel, technische Defekte, Ausfälle der Maschinen- oder Ruderanlage, Leckagen oder nautische Fahrfehler der Schiffsführung vorgelegen hätten. Als Ursache oder Mitursache für das Kentern sind diese Faktoren ebenso auszuschließen wie Grundberührungen oder Uferanfahrungen.

Die Unfalluntersuchung zeigte somit auch, dass beim organisatorischen Arbeitsschutz in dem Unternehmen noch deutlicher Verbesserungsbedarf besteht. Darunter fallen insbesondere Unterweisungen, Schulungen und Weiterbildung aller am Transportprozess beteiligten Personen.

**+** Den vollständigen Unfalluntersuchungsbericht finden Sie im Internet unter [www.elwis.de](http://www.elwis.de)



## Mehr Sicherheit in neuen Schleusen

Schleusen sind ein wesentlicher Bestandteil der Binnenwasserstraßen. Sie machen das "Bergauf- und Bergabfahren" mit Binnenschiffen erst möglich.

Es gibt kleine und große Schleusen, solche mit geringer Hubhöhe und solche mit großem Höhenunterschied, ferngesteuerte und vor-Ort-bediente, doch alle haben sie eines gemeinsam: Sie sind aus Sicht des Arbeitsschutzes nicht ganz ungefährlich, wie die Unfallstatistik der BG Verkehr zeigt.

Das ist ein wesentlicher Grund dafür, dass sich auch Vertreter der Berufsgenossenschaft an der Überarbeitung der "Grundregel" für den Schleusenbau in Deutschland beteiligen. Gemeint ist die Norm DIN 19703 "Schleusen der Binnenschiffahrtsstraßen".



Bereits beim Bau der Schleuse muss aus Sicht des Arbeitsschutzes auf einiges geachtet werden.

Diese ursprünglich 1955 in Kraft gesetzte Norm wird derzeit überarbeitet – auch unter dem Gesichtspunkt der Erhöhung der Arbeitssicherheit für die Besatzungen der Binnenschiffe bei der Nutzung der Schleusen. Dazu dienen insbesondere die folgenden Verbesserungen:

- ▶ Die Schleusen müssen einseitig, bei Breiten über 12,5 m beidseitig, mit Schwimmpollern in 10 m und in 55 m von der Einfahrt entfernt ausgerüstet sein, aber erst ab einer Fallhöhe von mehr als vier Metern.
- ▶ Leitern müssen in Abständen von 30 m angeordnet sein, in der Kammerwand versenkt und abwechselnd parallel und rechtwinklig zur Schleusenammer. Rechtwinklig eingebaute Leitern müssen bis zur Sohle führen, die anderen müssen bei ein Meter unter dem niedrigsten Unterwasserstand enden.
- ▶ Sind oben an den Leitern Abdeckungen vorhanden, darf zu deren Öffnung keine Kraft größer als 150 N notwendig sein und sie müssen gegen Zuschlagen gesichert sein.
- ▶ Die Schleusen werden mit Markierungen zur Einfahrtshilfe und zur Nutzlänge versehen.
- ▶ Die Anforderungen an Absturzsicherungen werden konkretisiert. Sie sind in einer Höhe von 1,1 m auszuführen und in 1,0 bis 1,7 m Abstand zur Schleusenmauerkante und auch an anderen Stellen mit besonderer Gefährdung anzubringen.
- ▶ Rettungsringe und Rettungsstangen sind beidseits der Häupter und alle 100 m vorzuhalten.

Mit einer Verabschiedung der überarbeiteten Norm ist Ende dieses Jahres zu rechnen. Die hier beschriebenen Neuerungen gelten dann ab sofort für alle neu zu errichtenden Schleusen, für bestehende Schleusen nur bei Grundinstandsetzungen.

## MELDUNGEN

### 43. CIPA Vollversammlung

Anfang Mai fand die 43. Vollversammlung der CIPA in Berlin statt. Auf ihr wurden die Anhänge der neuen Regel 22 „Anforderungen an die Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung auf Wasserfahrzeugen und schwimmenden Anlagen“ überarbeitet. In diesen sind die hinsichtlich des Arbeits- und Gesundheitsschutzes notwendigen Kennzeichnungen und Piktogramme aufgelistet. Weiterhin wurde der Entwurf für die Regel 24 „Flucht- und Rettungswege auf Umschlagsanlagen für den Gefahrgutumschlag in der Binnenschiffahrt“ fertiggestellt. Zum neuen Vorsitzenden der CIPA wurde Hans-Josef Braun (BG Verkehr), zu seinem Stellvertreter Oskar Koch (SUVA) gewählt.

+ Weitere Informationen: [www.cipa-online.org](http://www.cipa-online.org)

### Änderung „Gelbe Tafel“ Rettung Ertrinkender

Neue Erkenntnisse haben letztes Jahr dazu geführt, dass sich die Drucktiefe und das Arbeitstempo bei der Herzdruckmassage geändert haben. Es wird seitdem empfohlen, den Brustkorb anstatt 4 bis 5 cm nun 5 bis 6 cm tief und in einem Arbeitstempo von nunmehr 120/min anstatt 100/min zu drücken. Da sich an der restlichen Reihenfolge und an den Hinweisen zum Vorgehen nichts Entscheidendes geändert hat, hat die BG Verkehr Korrekturaufkleber anfertigen lassen, welche über die alten Hinweise zur Herzdruckmassage geklebt werden können. Mitglieder, die die Gelbe Tafel mit an alten Werten an Bord angebracht haben, können den Korrekturaufkleber bei der BG Verkehr beim Referat Binnenschiffahrt in Duisburg (Fax: 0203 2952-135, E-Mail: [binnenschiffahrt@bg-verkehr.de](mailto:binnenschiffahrt@bg-verkehr.de)) bestellen.

### Auf Tour durch Deutschland



Auch im Jahr 2013 ist die MS Wissenschaft wieder unterwegs: Bis Ende September wird das Wissenschaftsschiff 3.500 Kilometer auf deutschen Flüssen und Kanälen zurückgelegt und in insgesamt 40 Städten anlegt haben.

Die diesjährige Ausstellung zum Thema „Alle Generationen in einem Boot“ stehen ganz im Zeichen des diesjährigen Wissenschaftsjahres: dem demografischen Wandel.

+ Weitere Informationen und Termine: [www.ms-wissenschaft.de](http://www.ms-wissenschaft.de)

# Verletzt – obwohl kein Blut floss



© Paolese / Fotolia

In der Seeschifffahrt gibt es stark belastende Situationen: Havarien, Piratenüberfälle, Geiselnahmen oder Unfälle an Bord. Auch wenn der Körper unverletzt bleibt, kann die Seele dadurch starken Schaden nehmen. Wie geht man damit um? Und was kann der Reeder tun?

**S**chwere seelische Verletzungen können an verschiedensten Arbeitsplätzen an Land und im Seebetrieb auftreten. Einige der Betroffenen werden das Erlebte nicht mehr los. Sie können nicht mehr schlafen, sich nicht konzentrieren oder haben Angst, erneut in die gleiche Situation zu geraten, wenn sie weiter arbeiten. Kurz: Sie leiden noch lange unter den körperlichen und seelischen Folgen des erlebten Ereignisses. Wenn man die möglichen Auswirkungen dieser Traumatisierungen herunterspielt, statt sie innerhalb weniger Tage zielgerichtet zu behandeln, dann können sich schwerwiegende Krankheitsbilder bei den Betroffenen einstellen. In der Folge kommt es zu langen Arbeitsunfähigkeitszeiten, Schwierigkeiten bei der Wiederaufnahme der Tätigkeit, Rückzugsverhalten gegenüber Kollegen, Vermeidungsverhalten gegenüber bestimmten Tätigkeiten bis zur Tätigkeitsaufgabe oder gar Berufsunfähigkeit. Das ist menschlich hart und außerdem mit direkten nachteiligen wirtschaftlichen Folgen für die Reederei verbunden.

## Vorsorge für den Ernstfall

Wohl jeder würde sich wünschen, traumatische Situationen gar nicht erst zu erleben und man kann sicher einiges dazu tun, um sie zu vermeiden. Aber ganz verhindern kann man sie weder durch technische

Schutzmaßnahmen, noch durch organisatorische Vorkehrungen oder persönliches Training. Umso wichtiger ist es, für die Vorgesetzten an Bord und den Reeder, sich mit der Frage zu befassen, was im Ernstfall zu tun ist, um schnell und zielführend zu handeln.

## Unfallanzeige bei seelischem Trauma

Für die Opfer von Extremereignissen ist die Unterstützung durch Kollegen, Vorgesetzte und Familienmitglieder sehr wichtig. Dabei ist es nicht die Aufgabe des Reeders oder der Vorgesetzten an Bord zu diagnostizieren, ob ein Kollege unter den Folgen eines traumatischen Erlebnisses leidet und wie man damit umgehen sollte. Auch wenn keine sichtbare gesundheitliche Schädigung vorzuliegen scheint, erfüllt das seelische Trauma die Voraussetzungen eines Unfallgeschehens. Damit das Schiff und die Reederei entlastet werden und Fachleute den Betroffenen schnell unterstützen können, ist es wichtig, möglichst früh eine Unfallanzeige bei der BG Verkehr zu stellen. In jeder Bezirksverwaltung der BG Verkehr sind Trauma-Lotsen tätig, die bei seelischen Belastungen nach Traumatisierungen sofort die erforderlichen Schritte organisieren.

Dr. Birger Neubauer



# „Anteilnahme, Verständnis und Unterstützung“

Was kann man tun, damit aus einem schlimmen Erlebnis keine Posttraumatische Belastungsstörung mit langwierigen Folgen wird? Der SicherheitsProfi sprach darüber mit Dr. Birger Neubauer.

**SicherheitsProfi: Wie sollen sich Vorgesetzte und Kollegen gegenüber dem Betroffenen verhalten?**

**Dr. Neubauer:** Für Betroffene sind Beschwichtigungsphrasen wie „Es wird schon wieder“ oder das Fragen nach Details wenig hilfreich. Sie brauchen Anteilnahme, Verständnis und Unterstützung vom Vorgesetzten. Also: zuhören, Kontakt halten, nachfragen und bei Bedarf gemeinsam nach Lösungen für die Folgen des traumatischen Erlebnisses suchen. Mit den direkten Kollegen fällt das Reden oft leichter. Sie sollten Verständnis zeigen, zum Reden da sein und auf kollegialer Ebene ihre Hilfe anbieten.

**Wann sollte die BG Verkehr informiert werden?**

Die Unfallabteilungen sollten möglichst sofort nach dem Ereignis informiert werden, spätestens wenn Verhaltensauffälligkeiten zu beobachten sind oder wenn der Betroffene selbst äußert, dass er Hilfe benötigt. Die Betroffenen oder auch ihre Vorgesetzten sollten nicht zögern, frühzeitig telefonisch Kontakt mit den Unfallsachbearbeitern aufzunehmen. In den Bezirksverwaltungen der BG Verkehr gibt es Trauma-Lotsen, d.h. Mitarbeiter, die speziell geschult wurden. Die Trauma-Lotsen kennen Behandlungsmöglichkeiten und geeignete Therapeuten und stehen bei psychischen Unfallfolgen während der gesamten Erkrankungsphase als Ansprechpartner zur Verfügung. Natürlich kann man auch ein Fax oder eine Unfallanzeige schicken. Die Unfallabteilungen achten bei diesen Meldungen verstärkt darauf, ob es sich auch um traumatische Unfallfolgen handeln könnte.

**Und was unternimmt die BG Verkehr, wenn sie eine Unfallanzeige erhält?**

## INFORMATION

### TRAUMA-LOTSEN DER BG VERKEHR

In jeder Bezirksverwaltung gibt es speziell geschulte Mitarbeiter. Sie sind bei einem seelischen Trauma für Betroffene und Arbeitgeber der erste Ansprechpartner. Die komplette Liste finden Sie im Internet: [www.bg-verkehr.de/versicherung/arbeits-und-wegeunfall/trauma-lotsen](http://www.bg-verkehr.de/versicherung/arbeits-und-wegeunfall/trauma-lotsen)

#### Trauma-Lotsen in Hamburg

Cathleen Liebig Tel.: 040 325220-2621  
[cathleen.liebig@bg-verkehr.de](mailto:cathleen.liebig@bg-verkehr.de)  
 Reinhold Bronsch Tel.: 040 325220-2638  
[reinhold.bronsch@bg-verkehr.de](mailto:reinhold.bronsch@bg-verkehr.de)



Dr. Birger Neubauer,  
 Referent für  
 Arbeitsmedizin bei  
 der BG Verkehr

In der Regel nimmt der Sachbearbeiter Kontakt mit dem Betroffenen, dem betreuenden Arzt oder dem Arbeitgeber auf. Und dann hängt das weitere Vorgehen vom Einzelfall ab.

**Warum ist es wichtig, möglichst schnell zu reagieren, wenn Mitarbeiter ein traumatisches Erlebnis hatten?**

Einerseits natürlich, weil die Opfer leiden – unter Schlaflosigkeit, Flash-Backs oder auch Konzentrationsstörungen. Eine frühe Behandlung beugt aber auch möglichen chronischen Gesundheitsstörungen vor. Wie bei allen anderen unfallbedingten Erkrankungen geht es vor allem darum, dass die Betroffenen möglichst schnell die richtige Unterstützung erhalten.

**Wird eine psychische Erkrankung als Folge eines Arbeitsunfalls anerkannt?**

Ja. Stellt sich heraus, dass die psychische Störung Folge des traumatischen Ereignisses ist, wird sie auch als Unfallfolge anerkannt.

**Welche Leistungen übernimmt die BG Verkehr in so einem Fall?**

Die BG Verkehr übernimmt die Behandlungskosten und nach Ablauf der Entgeltfortzahlung die Zahlung von Verletztengeld. Darüber hinaus sind die Sachbearbeiter Ansprechpartner für alle Beteiligten, also Unfallopfer, Arbeitgeber, Ärzte und Psychologen. Die Unfallsachbearbeiter klären den Behandlungsbedarf mit allen Beteiligten. Sie steuern die Behandlung und begleiten den gesamten Prozess bis zur Wiedereingliederung.

**Und wie beurteilen Sie die Chancen, eine lebensbedrohliche Erfahrung ohne Spätfolgen zu überstehen?**

Auch das hängt natürlich stark mit der Persönlichkeit des Betroffenen und dem konkreten Erlebnis zusammen. Grundsätzlich kann ich aber sagen, dass bei frühzeitiger professioneller Betreuung die Heilungschancen sehr gut sind.

**Bitte beachten Sie die Bekanntmachung zur Genehmigung der Durchschnittsheuern in der Fischerei auf Seite 6.**



Von der Ausbildung als Flugzeugmechaniker zum Gesamtbetriebsratsvorsitzenden ist es ein langer Weg. Für Hans-Peter Mehlaul spielte Arbeitssicherheit auf diesem Weg immer eine wichtige Rolle. Seit 1999 begleitet er als Mitglied des Vorstandes und verschiedener Fachausschüsse engagiert die Arbeit der BG Verkehr.

# Der Überzeugungstäter

## Herr Mehlaul, seit wann sind Sie bei der Lufthansa Technik?

Schon lange. Ich habe 1972 dort meine Ausbildung begonnen und hatte die Chance, meinen beruflichen Werdegang dort fortzuführen. Das heißt: 41 Jahre Betriebszugehörigkeit.

## Fliegen Sie gern?

Klare Antwort: Nein. Fliegen hat für mich keine besondere Faszination mehr, sondern ist eher langweilig. Mich begeistert aber bis heute die Technik, die es ermöglicht, zu fliegen. Und Fliegen ist zugegeben die schnellste Möglichkeit, ferne Orte in überschaubarer Zeit zu erreichen.

## Gibt es eine kurze Antwort auf die Frage, was alles zur Lufthansa Technik gehört?

Die LHT ist Weltmarktführer für sogenannte Maintenance-/Repair- und Overhaul-Leistungen für Flugzeuge und Geräte. Das heißt, wir haben ein ziemlich großes Netz von Verbundtöchtern, das es uns ermöglicht, in vielen Regionen der Welt unsere Dienstleistung an den Mann, besser gesagt an die Flugzeuge zu bringen. Ist das kurz genug?

## Ja, perfekt. Sie sind heute Gesamtbetriebsratsvorsitzender. Wird man in dieser Funktion noch auf Arbeitsschutzfragen angesprochen?

Nicht unmittelbar, aber in der Verantwortung für den Fachausschuss des Gesamtbetriebsrates schon. Natürlich ist der Gesamtbetriebsrat auch auf dem Stand der Dinge. Und selbstverständlich stehen wir auch für Fragen zur Verfügung.

## Welches Arbeitsschutzthema ist Ihrer Meinung nach zurzeit wichtig?

Tja, man mag es kaum noch hören, aber das Thema psychische Belastungen ist aus meiner Sicht ein wichtiges Thema. Eigentlich für den Betrieb, da er ein Interesse daran haben sollte, gesunde und

leistungsfähige Mitarbeiter zu beschäftigen. Da es aber schwer greif- und messbar ist, wird es leider eher nach hinten verschoben. Auch das Thema Umsetzung der Gefährdungsermittlung kann und sollte noch besser werden.

## Sie sind von Anfang an Mitglied des Rentenausschusses der BG Verkehr. Warum?

Das ist eine gute Frage. Warum befasst man sich mit menschlichem Leid, das Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten zweifelsohne hinterlassen können? Ich glaube, dass es wichtig ist, sich an den Themen Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit immer wieder zu erden, damit es kein theoretisches Thema wird. Im Rentenausschuss sehe ich die Auswirkungen, die Unfälle hinterlassen. Und bei allen guten Leistungen, die die BG den Versicherten zur Verfügung stellt, lässt sich doch nicht alles entstandene Leid lindern. Deshalb achten wir im Ausschuss auch besonders darauf, dass bei der Rehabilitation wirklich alles getan wird.

## Hat die Arbeit im Rentenausschuss Ihre Sichtweise verändert?

Ich glaube nicht. Aber es hilft mir, beim Thema Arbeitssicherheit nicht nachzulassen.

## ZUR PERSON

1956 in Selb geboren, zog es Hans-Peter Mehlaul schon für die Ausbildung zur Lufthansa. Er lernte Flugzeugmechaniker, arbeitete in der Flugzeugüberholung und als Prüfer von Luftfahrtgerät. Heute ist er Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates. In seiner Freizeit hat sich Hans-Peter Mehlaul mit seiner Frau Ute dem Tanzsport verschrieben. Die verbleibende Zeit ist das Ehepaar, das zwei erwachsene Söhne hat, viel unterwegs. Allerdings nicht im Flieger, sondern im Reisemobil.



# Einfach abbuchen lassen

Manchmal können Kleinigkeiten eine Menge bewirken. Eine Einzugsermächtigung für die Beiträge an die BG Verkehr erspart zum Beispiel lästige Büroarbeit und hält den Gerichtsvollzieher auf sicherem Abstand.

Lesen Sie dazu ein Beispiel aus dem Beratungsalltag unserer Mitgliederabteilung.

**Unternehmer:** Ich hab Ihren Bescheid erhalten und bin ganz schön verärgert: Sie berechnen mir da Säumniszuschläge. Das ist nicht korrekt! Ich bezahle meine Beiträge so gut ich kann und werde dann auch noch extra zur Kasse gebeten, obwohl Sie doch die volle Summe erhalten haben. Das ist eine Frechheit!

**BG-Verkehr:** Also: Ihre Beitragszahlung wurde in sechs Raten aufgeteilt. Sehen Sie mal hier: Die Rate zum 15. Juli haben Sie erst am 10. August überwiesen und die Rate zum 15. Januar des Folgejahres erst am 11. Februar.

**Ja und?**

Sie haben versäumt, die Raten fristgerecht zu überweisen – das nennt man Zahlungsverzug.

**Sie haben das Geld doch ein paar Tage später erhalten.**

Es ist aber nicht egal, wann der Beitrag bei uns eingeht, hier gilt gleiches Recht für alle. Das ist keine Spezialität von uns, sondern im Sozialgesetzbuch festgelegt. Die Unternehmer, die ihre Beiträge nicht fristgerecht überweisen, müssen ab Verzug einen Säumniszuschlag zahlen. Die verspäteten Zahler hätten ohne diese gesetzliche Regelung ja sogar noch einen geldwerten Vorteil.

**Wieso Vorteil? Wenn kein Geld da ist, ist kein Geld da.**

Sehen Sie es mal so: Auf der einen Seite gibt es Unternehmer, die ihr Konto für die Beitragszahlungen überziehen oder einen Kredit aufnehmen. Andere dagegen lassen ihr Geld über den Zahlungstermin hinaus für sich bei der Bank arbeiten. Guthabenzinsen, die daraus entstehen, sind zum Beispiel ein geldwerter Vorteil ...

**Okay, verstanden. Aber wissen Sie, Ich finde die BG Verkehr müsste sich mehr der wirtschaftlichen Lage anpassen.**

Wir haben ja den Beitrag zur gesetzlichen Unfallversicherung auf mehrere Raten aufgeteilt, um den Unternehmer zu entlasten.

**Aber falls ich die vorgegebenen sechs Raten nicht pünktlich zahlen kann?**

Melden sie sich frühzeitig, damit wir eventuell eine andere Zahlungsweise vereinbaren können. So kann noch rechtzeitig ein Mahn- oder Vollstreckungsverfahren abgewendet werden.



Anruf genügt: Die Sachbearbeiter der Mitgliederabteilung beraten Sie gerne zu allen Fragen rund um die Beitragszahlung.

**Ein Vollstreckungsverfahren – mit Gerichtsvollzieher und allem drum und dran?**

Ganz genau. Aber so weit muss es ja nun wirklich nicht kommen. Das Einfachste wäre, wenn Sie am SEPA-Lastschriftverfahren teilnehmen. Dann fallen keine Säumniszuschläge mehr an und Sie müssten sich auch nicht mehr alle zwei Monate mit den lästigen Überweisungen beschäftigen. Kalkulieren Sie die Beiträge bei den Unternehmensausgaben mit ein. Und sollten Sie in Zahlungsschwierigkeiten geraten, rufen Sie uns an. Die Sachbearbeiter in unserer Mitgliederabteilung stehen Ihnen immer gerne telefonisch mit Rat und Tat zur Seite.

**Claudia Biedenbacher**

## INFORMATION

Für die bequeme Beitragszahlung per SEPA-Lastschriftmandat genügt ein Anruf. Bitte halten Sie bereit

- › Mitgliedsnummer
- › Bankverbindung (Kontoinhaber, IBAN, BIC)
- › Zeitpunkt, ab dem die Einzugsermächtigung gelten soll

Telefon: 040 3980 + Durchwahl

E-Mail: [mitglieder@bg-verkehr.de](mailto:mitglieder@bg-verkehr.de)

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

# SicherheitsProfi

Kostenlose Ausgaben des SicherheitsProfi bestellen Sie per Fax: 040 3980-1040 oder per E-Mail: [medienversand@bg-verkehr.de](mailto:medienversand@bg-verkehr.de)



## NEU IM NETZ

Auf dieser Internetseite geht es lebhaft zu: Videos, jede Menge Tipps und ein Gewinnspiel laden zum Mitmachen ein.



## Deutschland nimmt Rücksicht

Eine bundesweite Kampagne für mehr Rücksicht im Straßenverkehr

Radfahrer können ganz schön nervig sein. Deswegen wurde 2012 die Kampagne „Deutschland nimmt Rücksicht“ ins Leben gerufen, die zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern vermittelt.

Zunächst begrenzt auf die Städte Berlin und Freiburg hat das Bundesverkehrsministerium die Aktion anlässlich des Nati-

onalen Radverkehrskongresses in Münster jetzt auf ganz Deutschland ausgedehnt. Auf den Internetseiten zur Kampagne wirbt der rothaarige Christophorus, Schutzpatron der Reisenden, für einen entspannten und fairen Umgang auf den Straßen. Cool!

[www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de](http://www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de)

## DIE ZAHL

# 36.871,58 €

kostete bisher die Behandlung eines Lkw-Fahrers. Beim Schließen einer Plane stürzte er von der Leiter und zog sich einen doppelten Fersenbeinbruch zu. Der Fahrer ist seit 430 Tagen arbeitsunfähig.

## „Fünf Fragen an

**Gibt es ein Fahrzeug oder ein Fortbewegungsmittel, zu dem Sie eine besondere Beziehung haben?**

Im Grunde sind das unsere Tankzüge, denn deren Technik und hochmoderne Fahrerassistenzsysteme begeistern mich immer wieder aufs Neue.

**Welche technische Erfindung im Transportbereich bewundern Sie?**

Das skeye.pad, das wir in allen unseren Fahrzeugen verbaut haben. Damit ist die drahtlose Echtzeit-Kommunikation mit der Zentrale ein Kinderspiel.

**Hat ein Arbeitsunfall Sie besonders erschüttert?**

Gott sei Dank nicht, denn trotz zehn Millionen Kilometern Laufleistung pro Jahr gab es bei unseren Mitarbeitern seit vielen Jahren keine Personenschäden und selbst die Zahl der Sachschäden lässt sich über all die Jahre an zwei Händen abzählen.

**Wie achten Sie bei der Arbeit auf Ihre Sicherheit und Gesundheit?**

Als Sicherheitsbeauftragter unserer Firma natürlich durch Einhal-



**Manfred Ackermann, Betriebsleiter der Firma abs bonifer Mineralöltransport**

Manfred Ackermann (60) ist Betriebsleiter und Sicherheitsbeauftragter der abs bonifer Mineralöltransportgesellschaft im bayerischen Vohburg (siehe Seite 12). Der gelernte Einzelhandelskaufmann begann seine Karriere im Unternehmen vor 31 Jahren, seit 2013 ist er Betriebsleiter.

tung aller Vorschriften. Und in puncto Gesundheit mache ich es wie meine Mitarbeiter: Abends genau so gesund heimgehen, wie ich morgens gekommen bin.

**Und was mögen Sie an Ihrer Arbeit besonders gern?**

Nach 32 Jahren im Job begeistert mich immer noch die Abwechslung, die ich habe. Bei 160 Fahrern und 15 Büroangestellten ist kein Arbeitstag wie der andere.



# Ihr nächster SicherheitsProfi: 2.8.2013

REPORTAGE  
Mobilkran im Einsatz

GESUND UND SICHER  
Panne in einer Baustelle – was nun?



## Testen Sie Ihr Wissen

Das Anschlagen von Lasten ist das Verbinden der Last mit dem Kranhaken für den Hebevorgang. Damit die Last sicher gehoben werden kann, sind einige Regeln zu beachten ... Kennen Sie sich aus?



### 1. Wer darf Lasten ohne Aufsicht anschlagen?

- A Jeder, der sich gerade in der Nähe der Last befindet.
- B Der Kranführer und Mitarbeiter von Spezialfirmen.
- C Nur Personen, die mit der selbstständigen Anwendung von Lastaufnahmeeinrichtungen vertraut sind und vom Unternehmer hiermit beauftragt wurden.

### 2. Beim Anschlagen von Lasten mit geneigten (nicht lotrechten) Strängen darf folgender Neigungswinkel nicht überschritten werden:

- A 50°
- B 60°
- C 7°

### 3. Beim Anschlagen von Lasten mit vier Strängen dürfen

- A alle Stränge als tragend angenommen werden.
- B im Allgemeinen nur zwei Stränge als tragend angenommen werden.
- C immer drei Stränge als tragend angenommen werden.



Denk  
an mich  
Dein Rücken

Weil jeder Kilometer ins Kreuz gehen kann.

[www.deinruecken.de](http://www.deinruecken.de)

