SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

5 | 2013

DAS THEMA
An der Rampe: Abstimmen statt abstürzen Seite 8

LEBENSWICHTIGE PROPHYLAXE
Malaria bleibt gefährlich Seite 22

REPORTAGE

Wenn schwere Lasten schweben Seite 10

„Eigentlich Selbstverständliches kann schnell in Vergessenheit geraten."

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Selbstverständlich?

In den letzten Jahren haben wir bei der Planung der Themen für unser Mitgliedermagazin immer auch an ein typisches Sommerthema gedacht: Gesundheitstipps für die Arbeit, zum Hautschutz und Hinweise zur richtigen Arbeitskleidung. In diesem Jahr haben wir darauf verzichtet. Es schien uns so, als würde es gar nicht richtig Sommer werden wollen. Und wurde nicht auch schon alles gesagt und geschrieben, auf das es bei der Arbeit bei hohen Temperaturen ankommt?

Inzwischen haben wir Bilderbuchwetter und eine Beobachtung, die ich auf dem Weg zur Arbeit machen musste, lässt mich zweifeln, ob wir auf die stete Erinnerung an den richtigen Schutz bei der Arbeit verzichten können. Anlass für meine Zweifel sind zwei Müllwerker, die ich heute morgen auf dem Weg zur Arbeit beobachtet habe. Sie trugen zwar dreiviertellange Hosen mit Warnstreifen, aber dazu schwarze, ärmellose Hemden. Einer der Männer mit deutlich verbrannten Hautpartien. Ob diese Männer es nicht besser wissen? Was tun sie ihrer Haut an!

In dieser Ausgabe werden Sie keinen Artikel finden, wie man gut geschützt durch den Sommer kommt. Es bleibt dem Editorial überlassen, an Sie als Unternehmer zu appellieren, auf die Gesundheit Ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu achten. Vielleicht wäre das Arbeiten im Sommer ein Thema für eine Unterweisung? Informieren Sie Ihre Mitarbeiter darüber, wie wichtig eine gute Sonnenschutzcreme und Kleidung mit UV-Schutz sind, um Hautschäden vorzubeugen. Dass Kopfbedeckung und Sonnenbrille bei der Arbeit im Freien zur Grundausstattung gehören. Und vergessen Sie nicht zu erwähnen, die vorgeschriebene Persönliche Schutzausrüstung muss auch im Sommer getragen werden, ebenso wie fest umschließendes Schuhwerk für Berufskraftfahrer Pflicht ist.

Für alle gilt bei der Arbeit natürlich darüber hinaus: Ausreichend trinken, leicht essen und ab und zu eine Pause. Aber das ist ja selbstverständlich, oder?

Herzliche Grüße
Ihre

IMPRESSUM

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

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka,
Hauptgeschäftsführerin

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Dorothee Pehlke, Renate Bantz, Ute Krohne

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

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

SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GROSSE MASCHINEN

faszinierende Technik und Präzisionsarbeit – das alles kann man zurzeit auf einer Großbaustelle im Niederbergischen Land bewundern. Dort in Granslandsiepen entsteht zurzeit eine 208 Meter lange Brücke als Teil der neuen A 44 zwischen Velbert und Ratingen. Die Mitarbeiter der Kranfirma HKV Schmitz + Partner sind vor Ort, um die tonnenschweren Stahlteile der Brücke einzuheben. Über die schwebenden Lasten berichten wir in unserer Reportage auf Seite 10

AUTOS ALS LADUNG **Seite 16**

ES HAT „KLICK“ GEMACHT **Seite 20**

SEMINARE: SCHON GEBUCHT? **Seite 26**

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 4

Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr 5

DAS THEMA

Abstimmen statt abstürzen 8
Unfallverhütung an der Laderampe

REPORTAGE

Wenn schwere Lasten schweben 10
Besuch vor Ort: Das Kranunternehmen HKV Schmitz + Partner beim Brückenbau

GESUND UND SICHER

Autos als Ladung 16
Sicher transportieren auf Abschlepp- und Bergungsfahrzeugen

Professionell auf Pannen reagieren 18
Infos und Tipps, um im Notfall das Richtige zu tun

Es hat „klick“ gemacht 20
Bericht vom Truck-Grand-Prix

Was wollen Sie wissen? 26
Die Seminare der BG Verkehr: Nie langweilig und für jede Branche ein Angebot mit Sicherheitsgewinn

SEE & SICHERHEIT

Malaria bleibt gefährlich 22
Prophylaxe für Seeleute unbedingt erforderlich

DER FAHRENSMANN

Historische Kähne 24
Touristische Nutzung von Spreewaldkähnen

Rückenschonendes Arbeiten in der Binnenschifffahrt 24
Neue Unterweisungskarte abrufbar

Schiffshebewerk und Schleusenpark medial erleben 25
Technische Bauwerke per App

VERMISCHTES / RUBRIKEN

Selbstverwaltung im Porträt 28
Interview mit Uwe Tiedemann

Arbeiten an der Rampe 29
Neuer Unterweisungsfilm für die Transportbranche

Editorial / Impressum 2

Neu im Netz / Fünf Fragen 30

Die Zahl 30

Nachbestellung SicherheitsProfi 30

Vorschau 31

Testen Sie Ihr Wissen 31

BUK-NOG verabschiedet

Gesetz geht in den Bundesrat

Am 27. Juni hat der Deutsche Bundestag das Gesetz zur Neuorganisation der bundesunmittelbaren Unfallkassen, zur Änderung des Sozialgerichtsgesetzes und zur Änderung anderer Gesetze (BUK-NOG) verabschiedet. Zu dem umfangreichen Gesetzespaket gehört auch die Zustimmung des Gesetzgebers zur Fusion der BG Verkehr und der Unfallkasse Post und Telekom. Sollte das Gesetz im September den Bundesrat passieren, ist damit die Grundlage für die Fusion der beiden Unfallversicherungsträger zum 1. Januar 2016 geschaffen. Die Vorschläge der Selbstverwaltungen wurden in dem Gesetzentwurf weitgehend aufgegriffen. Mit dem BUK-NOG wird die vom Gesetzgeber vorgesehene Straffung der gesetzlichen Unfallversicherung fortgesetzt.

Karl-Friedrich Rosewick verstorben

Mit großem Bedauern hat die BG Verkehr davon Kenntnis erhalten, dass Karl-Friedrich Rosewick verstorben ist. Der langjährige Vorstandsvorsitzende der Taxi Düsseldorf eG engagierte sich über 14 Jahre als ehrenamtliches Mitglied in der Selbstverwaltung der BG Verkehr. Als Mitglied des Vorstandes vertrat er die Interessen des Taxigewerbes mit großem Engagement und Nachdruck und genoss mit seiner zurückhaltenden Persönlichkeit große Sympathien. 2004 schied Karl-Friedrich Rosewick aus Altersgründen aus dem Vorstand der BG Verkehr aus.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer zeichnete Klaus Peter Röskes mit dem Bundesverdienstkreuz 1. Klasse aus

Auszeichnung für Klaus Peter Röskes

Bundesverdienstkreuz 1. Klasse für den Vorsitzenden des Vorstandes der BG Verkehr

Klaus Peter Röskes, alternierender Vorsitzender des Vorstandes der BG Verkehr, erhielt am 17. Juni aus den Händen von Bundesminister Dr. Peter Ramsauer das Bundesverdienstkreuz 1. Klasse.

Neben seinem Einsatz als Unternehmer hat Klaus Peter Röskes zahlreiche ehrenamtliche Aufgaben wahrgenommen und sich für die sozialen und wirtschaftlichen Interessen der Menschen eingebracht. Er war nicht nur lange im Rat seiner Heimatstadt Heiligenhaus aktiv, sondern engagiert sich seit 1993 auch in der Gewerbe- und Sozialpolitik des Transport- und Logistikgewerbes. Seit 1997 ist er Vizepräsident des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

Ein besonderer Schwerpunkt seiner ehrenamtlichen Aufgaben liegt für Klaus Peter Röskes seit vielen Jahren in der Selbstverwaltung der Berufsgenossenschaft. Er ist seit 1998 Mitglied des Vorstandes der BG Verkehr und seit 1999 alternierender Vorsitzender. Durch sein persönliches Engagement wirkte er entscheidend an zwei Fusionen und der Schaffung einer leistungsstarken Organisation für Beschäftigte und Unternehmen der Transport- und Verkehrswirtschaft mit. Auch auf der Ebene des Spitzenverbandes der Berufsgenossenschaften ist Röskes als Mitglied des Vorstandes und des Hauptausschusses der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung stark engagiert. Der Arbeitsschutz ist ihm dabei ein besonderes Anliegen. Sehr erfolgreich war u.a. eine von Klaus Peter Röskes initiierte Kampagne der BG Verkehr zur Förderung des Einsatzes moderner Fahrerassistenzsysteme mit groß angelegtem Feldversuch und wissenschaftlicher Auswertung. Sowohl bei diesen als auch bei anderen Projekten stand und steht für Röskes die erfolgreiche Verknüpfung der Themen mit der Politik und die Einbindung von verschiedenen Interessengruppen aus Verbänden und Organisationen im Vordergrund.

BEKANNTMACHUNG

der vom 01. April 2013 an geltenden Durchschnittsheuern für Seeleute in der Seefischerei (Abschnitt I 1. und I 2. der Beitragsübersicht)

Der Ausschuss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zur Festsetzung der seemännischen Durchschnittsheuern in der FISCHEREI hat in der Sitzung am 05. April 2013 neue Durchschnittsheuern für Seeleute in der Großen Hochseefischerei (Abschnitt I 1. und I 2. der Beitragsübersicht) beschlossen. Die Festsetzungen treten am 01. April 2013 in Kraft[1].

Das Bundesversicherungsamt hat die Festsetzungen am 05.07.2013 genehmigt.
III 2 – 69330.9 – 3134/2013 (Große Hochseefischerei), gez. Nies

Hamburg, den 18.06.2013, Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft
Im Auftrag gez. Stelljes

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

Umfrage zu arbeitsbedingtem Stress

Häufigste Ursache für Stress sind Arbeitsplatzunsicherheit und -umstrukturierung

Im Namen der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (EU-OSHA) hat Ipsos MORI eine Umfrage unter europäischen Arbeitnehmern durchgeführt. Demnach sind 51 Prozent der Arbeitnehmer in ganz Europa und 52 Prozent in Deutschland der Ansicht, dass arbeitsbedingter Stress an ihrem Arbeitsplatz häufig vorkommt; 16 Prozent geben sogar an, dass er „sehr häufig" vorkommt. Arbeitnehmerinnen geben häufiger als ihre männlichen Kollegen an, dass arbeitsbedingter Stress verbreitet ist (54 Prozent im Vergleich zu 49 Prozent), und Arbeitnehmer der Altersgruppe 18 bis 54 Jahre (53 Prozent) häufiger als Arbeitnehmer der Altersgruppe ab 55 Jahre (44 Prozent).

Arbeitsplatzunsicherheit und -umstrukturierung gelten als häufigste Ursachen für arbeitsbedingten Stress. Die Wahrnehmung des arbeitsbedingten Stresses ist nach Branchen unterschiedlich: Beschäftigte im Gesundheits- und Pflegebereich äußern am häufigsten, dass Fälle von arbeitsbedingtem Stress verbreitet sind (61 Prozent, wobei 21 Prozent angeben, dass diese Fälle „sehr häufig" sind). In Deutschland scheint Stress auch mit der Größe des Unternehmens zusammenzuhängen: Je größer die Anzahl der Beschäftigten, desto häufiger ist die Rede von arbeitsbedingtem Stress und desto schlechter wird damit umgegangen.

Weitere Ergebnisse der Meinungsumfrage: https://osha.europa.eu/de/press/press-releases

Erste Seearbeitszeugnisse für deutsche Flagge

MLC-Zertifizierungen für „Rio Madeira" und „Santa Giovanna"

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr hat die ersten Seearbeitszeugnisse für Schiffe unter deutscher Flagge ausgestellt. Den Anfang machten in der letzten Woche die „Santa Giovanna" der Reederei Claus-Peter Offen und das Hamburg-Süd-Schiff „Rio Madeira".

Nach mehrstündigen Besichtigungen an Bord und der vorangegangenen Überprüfung der Heuerverträge und anderer seearbeitsrechtlicher Dokumente konnten die Zeugnisse überreicht werden. Die Fachleute der Dienststelle Schiffssicherheit hatten die beiden Reedereien im Vorfeld intensiv beraten, so dass die eigentliche Überprüfung an Bord ohne Probleme verlief. „Wir freuen uns, dass wir nun mit den ersten MLC-Zertifizierungen rechtzeitig vor dem Inkrafttreten der MLC für die ersten 30 Unterzeichnerstaaten beginnen konnten", so Kapitän Tilo Berger von der Dienststelle Schiffssicherheit. Auch bei der Zulassung privater Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute liegt die deutsche Flagge voll im Zeitplan. Bis jetzt hat die Dienststelle Schiffssicherheit schon 28 Arbeitsvermittler mit Sitz in Deutschland zugelassen.

Kontakt: BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit, Brandstwiete 1, 20457 Hamburg, Telefon: 040 36137-213 oder -600, E-Mail: mlc@bg-verkehr.de, www.seearbeit.de

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Gefahrgut-Transport

Von der Fahrbahn abgekommen

Ein routinierter Fahrer transportierte Gefahrgüter. Auf der Autobahn, kurz nachdem er ordnungsgemäß eine Ruhepause eingelegt hatte, geriet er aus

unbekannten Gründen mit seinem Lkw auf den Seitensteifen. Das Fahrzeug durchbrach die Leitplanke, fiel eine Böschung hinab und stürzte um. Der Fahrer wurde aus der Kabine herausgeschleudert und unter dem Fahrerhaus eingeklemmt. Dabei erlitt er schwere Kopfverletzungen und starb noch an der Unfallstelle. Die Unfalluntersuchung lässt darauf schließen, dass der Verunglückte den Sicherheitsgurt nicht angelegt hatte. Auf der Straße gab es keine Bremsspuren. Fahrerassistenzsysteme, die zum Beispiel vor dem Verlassen der Spur gewarnt hätten, waren nicht vorhanden.

Lkw mit Wechselbrückenaufbau

Fahrer eingeklemmt

Weil wenig Platz zum Rangieren war, versuchte ein Fahrer, einen Anhänger für Wechselaufbauten per Hand zum Fahrzeug zu ziehen. Zu diesem Zweck löste er die Bremse und zog an der Zuggabel. Bedingt durch das leichte Gefälle auf dem Speditionshof kam der Anhänger langsam ins Rollen. Kurz vor dem Fahrzeug lief der Anhänger über eine Bodenunebenheit. Dabei schlug die Deichsel nach rechts aus und änderte plötzlich die Fahrtrichtung. Der Fahrer versuchte vergeblich, die Deichsel wieder zurückzuziehen. Er geriet zwischen Deichsel und Fahrzeugrahmen und erlitt mehrfache Knochenbrüche.

Rückruf von Rettungswesten

Kostenloser Austausch durch die Firma ALPUNA

Die ALPUNA Vertrieb GmbH weist darauf hin, dass es an der von ihr vertriebenen Rettungsweste des chinesischen Herstellers Zhenhua, zertifiziert durch den Germanischen Lloyd in Hamburg, Sicherheitsrisiken geben kann. ALPUNA ruft deshalb die Westen, die zwischen Juni 2012 und April 2013 verkauft wurden, zurück.

Durch eine Materialprüfung in einem zertifizierten Prüflabor wurde bei der Weste bei einem Falltest ein Versagen des Haltegurtes festgestellt. Damit könnte die

Rettungswesten gehören zur Grundausstattung.

Schutzwirkung der Rettungsweste nicht mehr oder nur eingeschränkt gegeben sein, was im Falle eines Sturzes durch Versagen des Deckharness (Gurtsystem) zu erheblichen Sicherheitsrisiken führen kann. Nach Prüfung der formalen Voraussetzungen und verwendeten Materialien hat die Firma ALPUNA die Aufgabe, diese Rettungsweste vom Markt zu nehmen.

Das auf der Rückseite der betroffenen Weste aufgedruckte Produktionsdatum (manufactured date) ist 201204 (April 2012) und 201209 (September 2012). Die Farbe der Weste ist navy. Bitte stellen Sie den Gebrauch der vom Rückruf betroffenen Rettungsweste sofort ein und senden diese umgehend an ALPUNA. Sie erhalten im Gegenzug kostenlos eine fabrikneue und zertifizierte Weste. Die Adresse für die Rücksendung: ALPUNA Vertrieb GmbH, Schießstättenweg 18, 93473 Furth im Wald.

Fragen zum Rückruf: support@alpuna.de
Telefon: 09973 8049326 (Mo-Fr 9-16h)

Sicher Taxi fahren

Berliner Taxi-Innung organisierte Sicherheitstraining in Oranienburg

„Ich habe noch nie so viele Taxifahrer angeschnallt fahren sehen“, stellte ein Teilnehmer des Fahrsicherheitstrainings am 22. Juni 2013 im Fahrsicherheitszentrum Lehnitz fest. Dass der Gurt notwendig war, darüber waren sich die Teilnehmer – alles Taxifahrerinnen und Taxifahrer aus Berlin – allerdings einig.

Das Training, das die Innung des Berliner Taxigewerbes e.V. organisiert hatte, wurde von Jürgen Thiel durchgeführt. Der Trainer ist selbst Taxifahrer. Als erfahrener Moderator hat er im Auftrag der TÜV Rheinland Akademie das Fahrsicherheitstraining nach den Richtlinien des DVR speziell auf das Taxi-Gewerbe zugeschnitten. Deshalb ging es bei ihm auch nicht nur um das übliche Fahrertraining – also Ausweichmanöver oder Vollbremsungen auf unterschiedlichen Straßenbelägen und bei verschiedenen Witterungsbedingungen. Weitere Themen waren die Sicherung des Gepäcks im Kofferraum und das Einsteigen, Sichern und Aussteigen mobilitätsbehinderter Personen.

Die BG Verkehr unterstützte das Fahrsicherheitstraining mit 50,00 Euro je Fahrer. Eine zusätzliche Unterstützung durch den Sachversicherer ermöglichte es der Taxi-Innung, mit geringen Kosten für die Teilnehmer ein rundum gelungenes Sicherheitstraining zu organisieren.

Informationen über Zuschüsse zu Fahrsicherheitstrainings der BG Verkehr: www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-und-gesundheitsschutz/aus-und-fortbildung

Vorsicht beim Aussteigen

Aufkleber warnt Taxifahrgäste

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) und der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband (BZP) haben einen Aufkleber entwickelt, der Fahrgäste davor warnt, beim Aussteigen unvorsichtig die Tür zu öffnen. Der Hinweis in auffälligem Orange wird im Blickfeld der Fahrgäste angebracht und erinnert daran, beim Aussteigen auf Radfahrer zu achten. „Unsere Fahrgäste kommen auch aus Regionen mit wenig Radverkehr und bringen vielleicht beim Türöffnen Radfahrer in Gefahr. Der neue Warnaufkleber im Taxi macht sie ohne Sprachbarriere auf diese Gefährdung aufmerksam“, sagt BZP-Präsident Michael Müller dazu.

Der Aufkleber macht außerdem darauf aufmerksam, dass der Fahrgast sich während der Fahrt anschnallen sollte. Ein Hinweis, der nach Meinung der BG Verkehr auch bei Taxifahrerinnen und Taxifahrern deutlich stärkere Beachtung verdient.

www.bzp.org

Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit spielt Ursachenforschung eine wichtige Rolle.

© René Priebe / picture alliance/dpa

Tödliche Lkw-Unfälle analysiert

DVR zeichnet zwei jungen Wissenschaftler aus

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat mit seinem Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ die Arbeiten von zwei jungen Wissenschaftlern ausgezeichnet, die Lkw-Unfälle untersuchten.

Den ersten Preis erhielt Antonio Kuna von der Hochschule für angewandte Wissenschaften in München. Kuna untersuchte 57 tödliche Lkw-Unfälle in Bayern aus den Jahren 2004 und 2005. Die wichtigsten Ergebnisse seiner Arbeit: Waren die Lkw-Fahrer Unfallverursacher, handelte es sich meist um Unfälle beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren. Gravierend dabei war an erster Stelle die Fehleinschätzung des toten Winkels. Bei der Verursachung durch den Unfallgegner waren primär zu hohe Geschwindigkeit, falsches Verhalten von Fußgängern und schlechte Straßenverhältnisse Auslöser für den Unfall. Alkoholisierung bei mindestens einem Unfallbeteiligten spielte in 21 Prozent der Fälle eine Rolle. Zur Unfallvermeidung und zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer schlägt Kuna unter anderem Systeme vor, die den toten Winkel beseitigen. Auch Abbiegeassistenten wären in rund 60 Prozent der untersuchten Fälle in der Lage gewesen, vor allem das Überrollen von Fußgängern und Radfahrern beim Rechtsabbiegen zu verhindern.

Marita Menzel von der Friedrich-Schiller-Universität Jena wurde für ihre umfassende Literaturanalyse zum müdigkeitsbedingten Unfallrisiko von Lkw-Fahrern mit dem dritten Preis ausgezeichnet. Sie stellte fest, dass bis zu 40 Prozent der Lkw-Unfälle Müdigkeit als entscheidenden Einflussfaktor für das Unfallgeschehen aufweisen. Ursachen seien schlechte Schlafqualität, Nachtarbeit, Monotonie, lange Lenk- und Arbeitszeiten sowie krankheitsbedingter Schlafmangel. Die junge Wissenschaftlerin empfiehlt u.a. eine verbesserte Parkraumbewirtschaftung, besser erkennbare Fahrbahnmarkierungen, aber auch elektronische Fahrerassistenzsysteme und Systeme der Müdigkeitserkennung sowie schallgedämmte Fahrerkabinen.

Weitere Infos: www.dvr.de/presse

DocStop in Dänemark

Vier neue Stationen in Padborg

DocStop, die Initiative zur medizinischen Unterwegsversorgung von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern, hat in Padborg Ende Mai die ersten vier DocStop-Infostationen in Dänemark eröffnet. Berufskraftfahrer erhalten an den vier Raststätten und Tankstellen im Transportcenter Padborg bei akutem Unwohlsein, bei Zahn-, Kopfschmerz oder Rückenschmerzen Informationen über den nächstgelegenen Arzt. Partner vor Ort organisieren außerdem einen Shuttle, der die Fahrer vom Lkw zum Arzt und wieder zurück bringt.

www.docstoponline.eu

DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Rampensau?

Eine Rampensau ist jemand, der oder die sich auf der Theaterbühne im Scheinwerferlicht sauwohl fühlt. Die Rampe ist hier der vordere Bereich der Bühne vor dem Zuschauerraum. Im Transportgewerbe haben wir beim Begriff Rampe den Bereich zwischen Lager und Lkw vor Augen, auch eine Art Bühne. Gibt es in der Logistik auch Rampensäue, die sich auf der Rampe sauwohl fühlen und virtuos Beladeeinheiten mit Stapler, Ameise und Co vom Lager ins Fahrzeug und umgekehrt jonglieren? Bei stets bester Stimmung und unter johlendem Beifall des Publikums?

Wohl eher nicht. An der Laderampe zu arbeiten, ist zweifellos ein verantwortungsvoller Job und ich bin sicher, dass man ihn bei entsprechenden Rahmenbedingungen auch mit großer Freude ausüben kann. Aber die Beobachtungen im Alltag zeigen häufig Zeitdruck, Interessenkonflikte zwischen Fahrer und Belader, Zuständigkeitsgerangel und heikle Situationen an einer gefährlichen Absturzkante. Jedenfalls fallen mehr Beschäftigte von der Rampe – oft samt Arbeitsgerät – als Rampensäue von der Bühne. Und egal ob grandioser Rampenstar, virtuoser Staplerbeherrscher oder muskelgestählter Palettenträger, der Sturz auf harten Beton mit nachfolgendem Flurförderzeug kann einem erheblich den Tag versauen. Womit dem Begriff Rampensau eine neue, verzichtbare Bedeutung zukäme.

J. Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

© VlLevi / shutterstock

Abstimmen statt abstürzen

Wohl jeder Fahrer würde seinen Lkw gern an der Ladestelle einfach abgeben, um während des Be- und Entladens eine kleine Pause einzulegen. Ein Wunschtraum, der mit der Realität wenig zu tun hat. Viele Fahrer klagen über lange und unkalkulierbare Wartezeiten, die sie in Konflikt mit ihren eigenen Einsatzzeiten bringen. Andere berichten von rüden Umgangsformen und Kompetenzrangeleien, von fehlenden Pausenräumen und Sanitäranlagen. Problematisch sind auch lange Wartezeiten, die von den Fahrern nicht sinnvoll genutzt werden können, weil sie in der Schlange stehend immer wieder vorziehen müssen. Das zerrt an den Nerven und macht nicht gerade fit für die Weiterfahrt.

Unter diesen Umständen verwundert es nicht, dass das Arbeiten an der Rampe ein Unfallschwerpunkt ist. Circa ein Viertel der jährlich bei der BG Verkehr registrierten meldepflichtigen Unfälle außerhalb des Straßenverkehrs finden an Be- und Entladestellen statt. Acht davon endeten 2011 tödlich.

Das sind Zahlen, die erschrecken. Hinter vielen Unfällen verbergen sich auch nicht nur verstauchte Knöchel. Ein Fersenbeinbruch zum Beispiel kann schnell zu einer Arbeitsunfähigkeit von vier bis fünf Monaten führen. Rund 150 Unfälle mit dieser Verletzungsfolge registriert die BG Verkehr jedes Jahr. Unfälle durch ungesicherte Ladung oder Unfälle mit Flurförderzeugen führen ebenfalls zu schweren Verletzungen.

Unfallursache: Mangelnde Absprache

Bei genauerer Betrachtung der Unfallabläufe stellt man fest, dass eine Vielzahl der Unfälle an Rampen durch bessere Absprachen hätte verhindert werden können. Beim Be- und Entladen treffen meist Beschäftigte verschiedener Unternehmen aufeinander. Damit alles klargeht, müssen Arbeitsvorgänge aufeinander abgestimmt und Aufgaben genau definiert werden. Wird das versäumt oder sind die Absprachen unklar, kann es zu Missverständnissen

Der Aufenthalt an Be- und Entladestellen sowie Rampen gehört für Kraftfahrer zum Arbeitsalltag wie das Fahren selbst. Um Unfälle zu vermeiden, ist eine gute Abstimmung unter allen Beteiligten an dieser Schnittstelle besonders wichtig.

und infolgedessen auch zu Unfällen kommen. Dazu zwei Beispiele, die erst vor Kurzem der BG Verkehr gemeldet wurden:

Peter M. verlud als Gabelstaplerfahrer im Lagerbereich eine Palette auf einen Lkw. Just in diesem Moment fuhr der Fahrer des Lkw das Fahrzeug vom Hallentor weg. Da sich der Gabelstapler auf der Überladebrücke befand, fielen Stapler und Fahrer circa 1,6 m tief auf den Betriebshof. Peter M. hatte großes Glück. Der Stapler fiel über Gabel und Vorderräder einfach gerade herunter. Wäre er seitlich heruntergekippt...

Der zweite Unfall geschah, als Ralf K. mit seinem Gabelstapler umschrumpfte Erfrischungsgetränke zur Beladung im Lkw bereitstellte. Beim Einbiegen in die Verladegasse hatte er zunächst noch ca. 15 m freie Sicht auf die Verladesituation. Nach dem Abbiegen reduzierte sich die Sicht durch die Ladung erheblich. Den Kollegen, der mit dem Rücken zum Gabelstapler stand, konnte er deshalb nicht sehen. Gehört wurde sein Stapler ebenfalls nicht, dafür war es zu laut. Die Folge: Der Kollege wurde angefahren und erlitt eine große offene Wunde am Oberschenkel.

Gute Organisation beginnt vor Fahrtantritt

Abstimmen und informieren sind das A und O beim Be- und Entladen. Rücksicht, Hilfe und ein respektvoller Umgang miteinander sollten für alle Beteiligten ebenfalls selbstverständlich sein. Das funktioniert allerdings nicht zufällig oder irgendwie, sondern muss gut organisiert sein. Diese Organisation beginnt bereits vorher. Es muss klar sein, was der Fahrer an der Beladestelle braucht, welche Informationen er bei sich haben muss.

Wer auf seinem Betriebshof außerdem besondere Verhaltensweisen erwartet, muss auf diese betriebsinternen Regelungen am Eingangstor durch Tafeln, Merkblätter oder Einweisung aufmerksam machen. Bei der Anmeldung des Fahrzeugs wirkt sich eine gute Organisation ebenfalls positiv aus. Eine eindeutige Zuordnung der Stell- und Entladeplätze, der Aufgabenverteilung und der Zuständigkeiten sind wichtige Elemente der Absprache.

Hilfreich für einen reibungslosen Ablauf ist eine Rampeninfrastruktur, die das Öffnen der Fahrzeugaufbauten ohne komplizierte und zeitaufwändige Rangiervorgänge erlaubt. Idealerweise stellt der Fahrer den Lkw an der Rampe bereit. Ist ein Rückwärtsfahren nicht gefahrlos möglich, hilft ein Einweiser. Nach dem Abstellen sichert der Fahrer sein Fahrzeug gegen unbeabsichtigtes Bewegen und übergibt anschließend die Verantwortung an das Ladepersonal. Ist der Ladevorgang abgeschlossen, wird der Lkw wieder an den Fahrer übergeben. Damit das Fahrzeug nicht vor Ende der Ladearbeiten von der Laderampe abgezogen wird, sollten technische Einrichtungen vorhanden sein, die das verhindern.

Pflicht und Kür

Legen die Fahrer beim Be- oder Entladen selbst Hand an, geht das nicht einfach so nach dem Motto „Such' Dir eine Ameise, die Paletten müssen da hinten hin." Voraussetzung ist zunächst eine ausreichende Anzahl von Ladegeräten oder Flurförderzeugen in ordnungsgemäßem, betriebsbereitem Zustand. Festgelegt sein muss auch, wer wofür zuständig ist und wer befugt ist, technische Einrichtungen zu nutzen. Notwendig ist dann noch eine Beauftragung, die Einweisung am Gerät sowie eine Regelung, wie die Meldung von Mängeln zu erfolgen hat. Wichtig ist auch, dass die erforderliche Persönliche Schutzausrüstung gestellt und getragen wird.

Soweit zur Pflicht, nun noch ein paar Worte zur Kür. Natürlich kommt an die Rampe nicht nur das Fahrzeug, sondern auch ein Fahrer oder eine Fahrerin mit menschlichen Bedürfnissen. Es sollte selbstverständlich sein, den Fahrern sanitäre Einrichtungen zur Verfügung zu stellen. Ein Aufenthaltsraum oder Zugang zur Kantine tun ein Übriges, damit die Fahrer sich erholen können. Und wenn es dort auch die Möglichkeit gibt, sich gesund und ausgewogen zu ernähren, ist das geradezu vorbildlich. **(rb)**

INFORMATION

Weitere Infos erhalten Sie in der BG-Information (BGI) 5042 „Sicheres Arbeiten mit Fahrzeugen an Laderampen". Für Mitgliedsunternehmen sind drei Exemplare der BGI 5042 kostenlos, jedes weitere Exemplar kostet 3 Euro (Nichtmitglieder: 4,50 Euro), jeweils zuzüglich MwSt. und Versandkosten. Bestelladresse: Internet: www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Die Abstimmung an der Rampe ist übrigens auch Thema in einem neuen Film der BG Verkehr. Mehr dazu erfahren Sie dazu auf Seite 29.

Wenn schwere Lasten schweben

Im Niederbergischen Land wird eine 208 Meter lange Autobahnbrücke gebaut. Vor Ort unter anderem zwei Großkrane, eine Schwerlast-Transporteinheit für die 50 m langen Brückenteile – und der SicherheitsProfi.

Es ist früh am Morgen und die Sonne lugt gerade erst hinter den grünen Hügeln hervor. Mitten in der lieblichen niederbergischen Landschaft liegt in einer Senke ein staubiger Platz: Hier wird in den kommenden Monaten ein Teil der neuen Autobahn 44 zwischen den nordrhein-westfälischen Städten Velbert und Ratingen gebaut. Bevor die eigentliche Fahrbahn errichtet wird, steht zunächst der Bau verschiedener Brücken auf dem Plan. Eine davon entsteht am Ganslandsiepen in Heiligenhaus, wo mehrere, etliche Tonnen schwere Stahlteile zu einer 208 Meter langen Talbrücke zusammengefügt werden.

Schweres Gerät

Noch vor sechs Uhr in der Früh rollen zwei Fahrzeugkrane des Kölner Unternehmens HKV Schmitz + Partner GmbH über die steinige Zufahrt zur Baustelle. Ihr Ziel ist der Montageplatz östlich des Gansbachs, an dem die Stahlbauteile für die Brücke von HKV aufgerichtet, eingehoben und anschließend von den Brückenbauern verschweißt werden. Das Kranunternehmen setzt mit einem 400- und einem 500-Tonnen-Kran schweres Gerät ein. Am Steuer dieser Kolosse sitzen die beiden Kranführer Willi Dyck und Rolf Thiergärtner. Hintendran fährt ein Gefolge von Ballast- und Transportfahrzeugen, spezielle Lkw mit einer aktuellen Nutzlast von 56 t. Sie transportieren die Ausrüstung der Krane (Kontergewichte, Abstützplatten und Anschlagmittel), da das zulässige Gesamtgewicht der schwergewichtigen Krane sonst überschritten würde.
Der Disponent der Firma hat den heutigen Einsatz bis in alle Einzelheiten geplant. Zusätzlich hat es vor Beginn eine ausführliche Einsatzbesprechung aller Beteiligten gegeben. Jetzt kann es losgehen: Zuerst muss mithilfe des Einsatzplanes der richtige Platz zum Aufstellen der beiden Krane gefunden werden. Besondere Auf-

Kranführer Willi Dyck ist bereit für den nächsten Einsatz.

Vorbereitung auf dem Montageplatz

Zuerst werden die Stützen nur halb ausgefahren, damit der Kran die jeweils 1,5 Tonnen schweren Abstützplatten positionieren kann. Auf dem Transport-Lkw schlägt der Fahrer die vier Platten an, die zum Abstützen des Krans auszulegen sind. Die Abstützplatten werden so von den Mitarbeitern positioniert, dass die Stütze des Kranes die Platte mittig belastet.
Erst wenn die Stützteller ausreichend unterbaut sind, werden die Sicherungsbolzen der Schiebeholme eingelegt und der Kran schließlich in die Waage gebracht. Wenn der Kran optimal steht, werden die Kontergewichte angebracht. Je nach Einsatz und Lastfall kann die Ballastierung weit über hundert Tonnen betragen.

merksamkeit gilt dem Untergrund, auf dem die beiden Schwergewichte aufgestellt werden. „Die Fläche der Abstützplatten in Abhängigkeit von der Bodenbeschaffenheit ist entscheidend für die Sicherheit“, erklärt Herbert Schmitz, Geschäftsführer von HKV. „Als Kranführer kenne ich vor jedem Einsatz die Details: Ich weiß, wie sich der Hub verhält, ich kenne die Last und deren Schwerpunkte. Die Daten der Last werden vorher vom Brückenbauer übermittelt, die Anschlagmittel dementsprechend berechnet und ausgewählt. Doch das alles nützt nichts, wenn beim Heben plötzlich der Boden wegsackt.“ Deshalb muss im Vorfeld penibel darauf geachtet werden, wie der Untergrund beschaffen ist. Entsprechend seiner Tragfähigkeit muss eine ausreichend dimensionierte Abstützfläche bestimmt werden. „Je nach Hub kann allein auf einen der vier Stützteller eine Stützkraft von über 100 Tonnen wirken“, ergänzt Herbert Schmitz.

Man muss sich aufeinander verlassen können

Nach zwei Stunden ist der Kran fertig aufgerüstet. Die Spannung steigt. Am Eingang zur Baustelle wartet bereits der Schwerlaster, der ein 75 Tonnen schweres Brückenelement aus Stahl anliefert. Langsam schiebt sich die über 50 Meter lange Schwerlast-Transporteinheit auf den Montageplatz. Willi Dyck und Rolf Thiergärtner sitzen bereits in ihren Kabinen, bereit für ihren Einsatz.
Sobald der riesige Lkw auf dem Platz steht, beginnen die Anschläger mit ihrer Arbeit. Riesige Schäkel mit handtellergroßen Schrauben werden geöffnet, an der Last befestigt und anschließend wieder geschlossen. „In den meisten Fällen kommen die Anschläger nicht von uns, sondern vom Auftraggeber vor Ort“, sagt Rolf Thiergärtner. „Der Anschläger hat die Verantwortung, die Last sach- und fachgerecht anzuschlagen – so, wie das vorher geplant war.“ Erst auf ein Handzeichen des Anschlägers hin hebt Rolf Thiergärtner

Klare Zeichen, sorgfältiges Arbeiten bis ins letzte Detail: Auf der Autobahn-Baustelle weiß jeder genau, was er zu tun hat.

Einweisen beim Umsetzen der Krane.

die Last an. Die Zeichen wurden vor Arbeitsbeginn noch einmal vereinbart. Sicher ist sicher.
Gut zwei Meter unterhalb von Willi Dyck, dem Kranführer im 400-Tonnen-Kran, steht der Einweiser, der vom Boden aus dafür sorgt, dass das große Stahlteil richtig positioniert wird. Über Funk ist er mit den beiden Kranführern verbunden. „Es kann losgehen“, dröhnt es aus dem Lautsprecher in Willi Dycks Kabine. Er antwortet mit einem kurzen „Alles klar, ich bin bereit!“. Der Kranführer sitzt in einer ankippbaren Kabine auf einem bequemen Sitz, vor ihm zeigen zwei große Monitore aktuelle Werte, wie die Ausladung, das Gewicht der Last, die Rollenkopfhöhe, die Stützdrücke und den Auslegerwinkel. Neben ihm hängt an einem langen Spiralkabel das Funkgerät. Schräg darüber überträgt ein kleinerer Monitor ein Bild der Winde aus dem hinteren, nicht einsehbaren Bereich des Krans.

Der Einsatzort: Brückenbau am Neubauabschnitt der A 44 zwischen Velbert und Ratingen.

Wer schwenkt, wer zieht?

Beide Hände an den „Joysticks“, den Blick zwischen der Last draußen am Haken und den Monitoren drinnen in der Kabine wechselnd, beginnen Willi Dyck und Rolf Thiergärtner ganz langsam mit dem Heben des 75 Tonnen schweren Brückenteils. Ein leises Klacken ertönt aus dem Joystick von Willi Dyck. Das Geräusch signalisiert, dass sich die Last aufwärts bewegt: Je schneller es klackt, desto schneller hebt der Kran. Noch sind die Intervalle sehr lang, doch in den folgenden Minuten wird das Klacken schneller, die beiden erfahrenen Kranführer heben die Last immer höher. Wenig später schwebt das gewaltige Stahl-Brückenelement scheinbar federleicht über dem Boden.

„Das Tandem-Lifting mit zwei Kranen ist die Königsdisziplin“, erklärt HKV-Geschäftsführer Herbert Schmitz. „Beide Kranführer müssen sich unter der Leitung des Aufsichtführenden mit dem Einweiser abstimmen, im Team einander zuarbeiten und sich wortwörtlich blind aufeinander verlassen können. Bei solchen komplizierten Einsätzen braucht man sehr erfahrene Leute.“ Bereits in der Einsatzbesprechung wird festgelegt, wer welche Rolle übernimmt. Wer schwenkt, wer zieht, wer macht wann seine Schwenkbremse frei, damit es nicht zu einem gefährlichen Schrägzug kommt. Krane dürfen Lasten nur senkrecht heben. In der Praxis kommt es aber durchaus vor, dass außer den senkrechten ebenso horizontale

Nach dem Einscheren wird der Aussetzbügel angebracht, damit das Hubseil nicht aus der Rolle springen kann.

Kräfte wirken. Da sie über das Hubseil auf die Auslegerspitze übertragen werden, können sie den Kran zum Umstürzen bringen.
Bei Willi Dyck und Rolf Thiergärtner läuft alles nach Plan. Die beiden sind hoch konzentriert und lassen die Last an ihren Haken nicht aus den Augen. Mit knappen Worten verständigen sie sich über Funk. „Unsere Mitarbeiter sind der wichtigste Bestandteil des ganzen Kranhubes“, sagt Herbert Schmitz. „Die Kranführer von HKV sind ausgebildet und absolvieren vor dem Einsatz auf einem für sie neuen Kran eine zweiwöchige Einweisung und Schulung beim Hersteller, um die Technik und alle wichtigen Kniffe des Gerätes kennenzulernen.“ Außerdem gehört viel Erfahrung zu dem Job, die Kranführer Willi Dyck und Rolf Thiergärtner nach vielen Jahren im Unternehmen mitbringen. „Zwei meiner besten Leute“, fügt der Kölner Unternehmer stolz hinzu.
Etwa 90 Minuten später ist das Brückenelement in Position und wird von den Mitarbeitern des Brückenbau-Unternehmens gesichert. Bevor nun das nächste Teil gehoben wird, müssen beide Krane dahin umsetzen, wo sie für den nächsten Hub benötigt werden. Das bedeutet für die beiden Kranführer und ihre Kollegen: Der Kran muss fast komplett abgerüstet werden, nur die schweren Kontergewichte bleiben. Die etwa 50 Meter auf festem Untergrund schaffen die beiden grün-gelben Maschinen selbstständig.
Nach einem langen Tag haben Willi Dyck und Rolf Thiergärtner zwei der schweren Stahlteile an ihre vorgesehene Position gehoben. Sobald am nächsten Tag Nachschub eingetroffen ist, geht es weiter. Bis die Brücke für die zweite Fahrbahn der geplanten A 44 steht, wartet noch viel Arbeit auf sie.

Text und Fotos: Christoph Papsch

„Königsdisziplin“ Tandem-Lifting: Erst schwenken beide Krane links herum, nehmen das Brückenteil in die Mitte und indem sich nun nur einer rechts herum dreht, bewegen sie den Stahlkoloss zwischen den Kranen hindurch zur geplanten Position.
(Der Eindruck eines Schrägzuges entsteht durch die Aufnahme mit einem Weitwinkelobjektiv.)

Das Anschlagen der Last mit riesigen Schäkeln und handtellergroßen Schrauben übernehmen die Anschläger des Brückenbauers.

Rost? So bitte nicht! Abschleppösen und Gewinde dürfen nur in einwandfreiem Zustand benutzt werden. Auch die Angaben des Herstellers sind zu beachten, denn z. B. eine Überlastung der Abschleppöse führt unweigerlich zur Beschädigung bis hin zum vollständigen Versagen. Wichtig: Bestehen Zweifel an der Belastbarkeit, darf die Abschleppöse nicht benutzt werden.

Gurtcontroller: Im Fahrzeugtransport hat sich die Sicherung mit Radvorlegern und Drei-Punkt-Zurrgurten mit variablem Gurtcontroller durchgesetzt. Die Gurtcontroller sollen zum einen die Zurrkräfte möglichst gleichmäßig auf beide Seiten des Gurtes verteilen, zum anderen verhindern, dass der Gurt vom Reifen rutscht. Wichtig: Die Haken müssen für das Einhaken in das Lochblech geeignet sein. Haken dürfen grundsätzlich nicht auf der Hakenspitze belastet werden.

Autos als Ladung

Auf Abschlepp- und Bergungsfahrzeugen werden Pkw, Transporter und Kleinbusse transportiert. Lesen Sie hier, worauf Sie achten müssen, damit Ihnen die Ladung nicht davonrollt.

Der sichere Transport eines Fahrzeuges beginnt mit der Auswahl eines geeigneten Abschlepp- oder Bergungsfahrzeuges. Dabei müssen sowohl die zulässige Gesamtmasse als auch die zulässigen Achslasten auf jeden Fall eingehalten werden. Achtung: Besonders Fahrzeuge, die mit einem Lkw-Ladekran und Hubbrille ausgestattet sind, kommen schnell an ihre Grenzen. Genauso wichtig ist übrigens das Einhalten der Mindestachslast der Lenk- und Antriebsachse, denn auch das Unterschreiten der Mindestachslasten beeinflusst Lenkfähigkeit, Bremsverhalten und Traktion.

Zum Schluss richtig sichern

Nach dem Verladen mit der Winde wird das Fahrzeug für den Transport vorbereitet. Das bedeutet: Feststellbremse betätigen, Gang entgegengesetzt zur Fahrtrichtung des Bergungsfahrzeuges einlegen, bei Automatikgetriebe Parkstellung aktivieren, Lenkradschloss einrasten, Türen und Hauben schließen. Anschließend wird die Ladung gesichert. Grundsätzlich wird zwischen der Sicherung der gefederten und der ungefederten Masse unterschieden. Weil es an den Karosserien von Personenkraftwagen, Kleintransportern und Kleinbussen in der Regel keine Aufnahmen für die Verbindungselemente der Zurrmittel gibt, ist die Sicherung über die Räder üblich (weitere Erläuterungen siehe Fotos).

Torsten Haffke

Weitere Hinweise finden Sie in der BGI 5065

Winde: Die Winde muss sich quer zur Fahrtrichtung verschieben lassen und der Bergungsmechaniker muss die Winde vor ihrem Einsatz so in eine Flucht mit der Abschleppöse am Fahrzeug verschieben, dass beim Ziehen des Fahrzeugs auf das Plateau kein Schrägzug in der Waagerechten entsteht. Gerade dann, wenn das Seil der Winde fast vollständig aufgewickelt ist, kann durch den Höhenversatz Schrägzug in der Senkrechten auftreten. Dann besteht die Gefahr, dass die Abschleppöse versagt und das Fahrzeug unkontrolliert zurückrollt. Die Kräfte, die auf die Abschleppöse wirken, können reduziert werden, wenn das Plateau rechtzeitig in die waagerechte Position gebracht wird. Beachten Sie die Betriebsanweisung. Achtung: Das Fahrzeug kann dann auch nach vorn rollen. Wichtig: Der Schrägzug wird vermieden, wenn das Seil in einer Flucht zur Abschleppöse verläuft.

Zurrgurte: Schäden an der Felge, am Fahrzeug und an den Zurrgurten können vermieden werden, wenn die Räder mit geeigneten Radsicherungsgurten gezurrt werden. Diese Radsicherungsgurte umschlingen die obere Hälfte des Rades. Sie werden mit den Verbindungselementen (Haken) in die Zurrpunkte gehakt und mit der Ratsche verzurrt. Wichtig: Die Radvorleger oder Anfahrbügel müssen so hoch eingestellt werden, dass die Höhe etwa 1/6 des Raddurchmessers beträgt. Wichtig: Zum Sichern der Räder nur spezielle Radsicherungsgurte benutzen.

Felge: Häufig wird das Fahrzeug gesichert, indem der Zurrgurt an Aussparungen oder Speichen der Felge befestigt wird. Kann die Felge diese Belastung aufnehmen? In der Regel nicht! Schäden, die Betriebssicherheit und Optik betreffen, sind vorprogrammiert. Da sich das Rad um die eigene Achse drehen kann, ist auch davon auszugehen, dass sich der Zurrgurt während der Fahrt löst. Plateau-Kanten sind keine Zurrpunkte. Dies gilt auch für andere Teile des Fahrzeugaufbaus. Wichtig: Es dürfen nur geeignete Zurrpunkte verwendet werden.

Professionell auf Pannen reagieren

Auch das noch: Eine Panne mitten in der Autobahnbaustelle. Wer sich rechtzeitig auf so einen Notfall vorbereitet hat, ist jetzt klar im Vorteil und kann schnell und sicher handeln.

Baustellen im öffentlichen Straßenverkehr, besonders auf Autobahnen, sind Bereiche mit erhöhtem Risiko für die Verkehrsteilnehmer. Ein professioneller Fahrzeugführer muss solche Gefahrenbereiche sicher durchfahren und im Notfall schnell und besonnen handeln. Dabei gilt der Grundsatz: „Ab jetzt dient jede meiner Handlungen dazu, das Risiko für mich und die anderen Verkehrsteilnehmer zu verringern!“ Da auch kleine Fehlhandlungen in einer solchen Situation schwerwiegende Folgen haben können, ist gute Vorbereitung entscheidend.

Was kann passieren?

Straße, Fahrzeug und Ladestelle sind der Arbeitsplatz unserer Fahrzeugführer; die Gefährdungen am Arbeitsplatz sind nach § 5 Arbeitsschutzgesetz durch den Unternehmer zu ermitteln, zu beurteilen und es sind geeignete Schutzmaßnahmen festzulegen. Diese Maßnahmen sind sowohl vorbeugende (präventive) Maßnahmen als auch solche zur Schadensbegrenzung (Eventualmaßnahmen). Doch welchen Gefährdungen ist der Fahrer bei einer Panne mitten in einer Autobahnbaustelle ausgesetzt?

- Der Fahrzeugführer verlässt das Fahrzeug und wird auf oder neben der Fahrbahn angefahren.
- Weitere Fahrzeuge fahren auf das Pannenfahrzeug auf.
- Unabhängig von dem eigentlichen Unfallgeschehen werden weitere Unfälle durch verunsicherte oder abgelenkte Verkehrsteilnehmer verursacht.
- Ein Brand kann ausbrechen durch technischen Defekt oder in Folge eines Auffahrunfalls.
- Es besteht die Gefahr, in dieser Situation auszurutschen, zu stolpern.
- In Baustellenbereichen können Baumaschinen und -fahrzeuge den Fahrzeugführer nach Verlassen seines Fahrzeuges gefährden.
- Grundsätzlich führen Fehler in der Notfallorganisation zu unsicheren Handlungen und können das Risiko wesentlich steigern.

Das Fahrzeug vorbereiten

Bevor man sich auf einen Notfall vorbereitet, sollte man prüfen, wie man ihn nach Möglichkeit vermeidet. Hier ist als Erstes das sichere, gut ausgerüstete Fahrzeug zu nennen. Das bedeutet:

- Das Fahrzeug ist entsprechend der erforderlichen technischen Prüfungen nach Straßenverkehrsrecht und Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ erfolgreich überprüft.
- Bei der Abfahrtskontrolle überprüft der Fahrer Bereifung, Beleuchtung und Signaleinrichtungen (auch Warndreieck bzw. Warnleuch-

IM NOTFALL DAS RICHTIGE TUN

1. Bewahren Sie Ruhe und denken Sie daran, dass Sie gut vorbereitet sind.
2. Versuchen Sie einen sicheren Halteplatz, z. B. Pannenbucht, zu erreichen, ohne dabei andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden.
3. Sofort Warnblinkanlage einschalten, bei akuter Gefahr Warnung durch Hupen!
4. Festes Schuhwerk tragen Sie bereits. Vor dem Verlassen des Führerhauses legen Sie noch Warnkleidung an.
5. Sie verlassen das Fahrzeug besonnen, um die Gefahrstelle abzusichern: nach Möglichkeit rechts aussteigen, Ausstieg benutzen und nicht springen. Wichtige Papiere, Kommunikationseinrichtungen und Ausrüstungen müssen jetzt bereits „am Mann“ sein!
6. Vermeiden Sie unter allen Umständen den Aufenthalt auf der Fahrbahn! Warndreieck bzw. Warnleuchte hinter der Leitplanke zurücktragen und so aufstellen, dass Sie sich selbst und andere dadurch nicht gefährden.
7. Die Notrufzentrale informieren. Die Rufnummer 112 ist eine europäische Notrufnummer, unter der eine Leitstelle zu erreichen

© digitalstock / Fotolia

te), Feuerlöscher und deren sichere Unterbringung, Ein- und Ausstieg zum Führerhaus, „Licht und Sicht“ (Beleuchtung, Scheiben, Spiegel, Reflektoren), Warnkleidung, Verbandkasten.

- Der Fahrzeugführer trägt sicheres (den Fuß umschließendes) Schuhwerk entsprechend § 44 Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“.
- Sinnvoll ist ein Telefon mit Freisprecheinrichtung im Fahrzeug.
- Dokumente und Anweisungen für den Notfall sind vorhanden und aktuell.

Das Fahrpersonal schulen

Nicht nur das Fahrzeug, auch das Fahrpersonal muss auf besonders riskante Verkehrssituationen vorbereitet sein, denn Verhalten und Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers haben wesentlichen Einfluss auf seine Sicherheit. Das bedeutet:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Baustellen beachten und Geschwindigkeit rechtzeitig vermindern; mit der ersten Geschwindigkeitsbeschränkung beginnt meist ein „Geschwindigkeitstrichter“.
- Hinweisschilder und Fahrbahnmarkierungen vor, in und im Auslauf des Baustellenbereichs beachten; es gelten die gelben Fahrbahnmarkierungen!
- Verschwenkungen der Fahrbahn sind Unfallschwerpunkte, darauf sollte man rechtzeitig achten.
- Grundsätzlich den fließenden Verkehr beobachten, einfädelnde Fahrzeuge erkennen und erforderlichenfalls klare Signale geben.
- Vor Baustellen den Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug prüfen und gegebenenfalls korrigieren. Der professionelle Fahrzeugführer hält genügend Abstand, um verunsicherten Pkw-Fahrern den sicheren Wechsel von der linken Fahrspur auf die breitere rechte Fahrspur zu ermöglichen.
- Besondere Vorsicht, denn durch Baumaschinen und Baufahrzeuge, Verschmutzungen und Fremdkörper auf der Fahrbahn können zusätzliche Gefahren auftreten.

„Ab jetzt dient jede meiner Handlungen dazu, das Risiko für mich und die anderen Verkehrsteilnehmer zu verringern!“

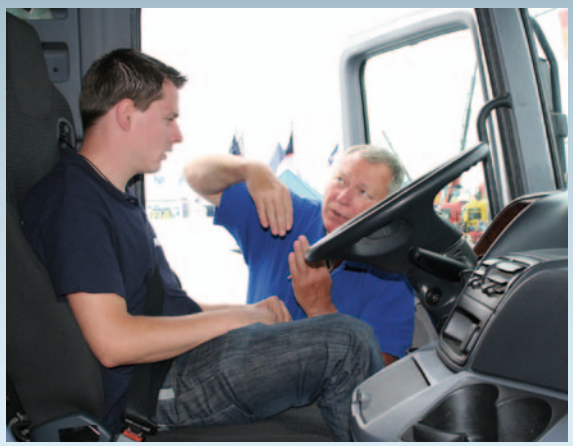
Ein Rat zum Schluss: Es kann gut sein, dass Sie sich nach einer Panne körperlich oder nervlich nicht in der Lage fühlen, die Fahrt fortzusetzen. Zögern Sie in diesem Fall bitte nicht, die Rettungskräfte oder die Polizei zu informieren.

Ulrich Schulz

ist. Diese alarmiert entsprechend dem Notfall Polizei, Rettungsdienst oder Feuerwehr. Geordnete und schnelle Informationen sind wichtig. Es ist zu empfehlen, sich vorher mit der 5-W-Methode vertraut zu machen (Wer ruft an? Wo ist der Einsatzort? Was ist passiert? Wie viele? Warten auf Rückfragen) und zusätzlich eine Kurzanleitung den Papieren für den Notfall beizulegen.

8. Warten Sie außerhalb des Gefahrenbereiches hinter der Leitplanke. In Baustellenbereichen besteht möglicherweise Gefahr durch Baumaschinen oder Baufahrzeuge. Verständigen Sie sich in diesem Fall mit dem Baustellenpersonal und suchen Sie nach dessen Anweisung einen sicheren Standort auf.
9. Sobald die Helfer eintreffen, machen Sie sich bei diesen bemerkbar.
10. Sie befolgen die Anweisung von Polizei und Feuerwehr, um diese gefährliche Situation schnellstmöglich aufzulösen.
11. Sie verständigen den Betrieb, denn es sind möglicherweise weitere Maßnahmen zu veranlassen oder Betriebsabläufe zu ändern.
12. Und noch ein Tipp: Frischen Sie Ihre Kenntnisse in Erste Hilfe und Brandschutz regelmäßig auf.

Die BG Verkehr zeigt Flagge.


Vor der Testfahrt gibt es eine Unterweisung.

Ein aufmerksamer Zuhörer.

Es hat „klick“ gemacht

Truck-Grand-Prix 2013: Interessierte Besucher, gute Gespräche, viele Testfahrten und dazu noch wunderbares Wetter.

Das Thema Anschnallen dürfte doch durch sein“, meinte ein Besucher auf dem Truck-Grand-Prix. Wirklich? Noch immer registriert die BG Verkehr tödliche Unfälle, bei denen der Fahrer noch leben könnte, wenn er sich mit einem Gurt geschützt hätte. Oder Verletzungen könnten weniger schwer ausfallen. Das gilt sowohl für Lkw als auch für Transporter. Nach Aussagen der Autobahnpolizei und der DEKRA-Verkehrsbeobachtung nutzen zwar inzwischen rund 60 Prozent der Lkw-Fahrer außerhalb von Ortschaften den Gurt. Aber warum tun es die restlichen 40 Prozent nicht? Oder warum tun sie es nicht regelmäßig?

Die Einsicht wächst

Die BG Verkehr nutzte ihren Auftritt auf dem Truck-Grand-Prix in diesem Jahr wieder, um mit den Besuchern zum Thema Anschnallen ins Gespräch zu kommen. Dazu führte sie auch eine Umfrage unter den Besuchern durch. Rund 250 Fahrer wurden zu ihrem Anschnallverhalten befragt. Das erfreuliche Ergebnis: Sehr viele bekennen sich mittlerweile zum Gurt. Nahezu 200 Fahrer gaben an, den Gurt im Lkw regelmäßig zu nutzen, wenn auch nicht unbedingt aus Überzeugung. Bei einigen hilft die Angst vor einem Bußgeld nach.

Aber viele Fahrer sind inzwischen auch von der Schutzwirkung überzeugt. „Eigenschutz ist das Wichtigste“, formulierte es ein Teilnehmer. Ein anderer Besucher brachte es drastisch auf den Punkt: „Meine Kinder sollen schließlich keine Waisen werden.“ Als Grund für den Verzicht auf den Gurt nannten die Fahrer immer wieder Bequemlichkeit. Oder ist es nicht vielmehr Faulheit? Über die fatalen Folgen bei einem Unfall waren sie sich offenbar nicht im Klaren. Dabei kann bei drei von vier schweren Unfällen der Gurt die Verletzungen der Lkw-Insassen vermindern oder gar vermeiden. Wer auf ihn verzichtet, verzichtet auf wirksamen Schutz.

„Auf der Autobahn schnall‘ ich mich eigentlich immer an, aber auf der Landstraße – na ja, eher nicht.“

Überzeugungsarbeit mit dem Simulator

Auffallend bei den Gesprächen war, dass einige Fahrer zwar von der Wirkung überzeugt sind, dass sich deren Überzeugung aber nicht in ihrem Verhalten niederschlägt. „Auf der Autobahn schnall‘ ich mich eigentlich immer an, aber auf der Landstraße – na ja, eher nicht. Und innerorts eigentlich nie“, solche Antworten waren häufiger zu hören. Die hoffnungsvolle Aussicht eines Truckers: „Aber wir gewöhnen es uns an.“

Wer noch nicht überzeugt war, wurde gebeten, doch einmal eine Testfahrt zu unternehmen, um selbst zu erfahren, wie der Gurt schützt. Die BG Verkehr hatte zu diesem Zweck wieder den Gurtschlitten und den Überschlagsimulator dabei. Vor jeder Probefahrt gab es eine kurze Unterweisung: Wie sitzt der Gurt optimal, worauf muss man achten, wenn man ihn mit einer dickeren Jacke nutzt und wie sitzt der Fahrer am sichersten.

Erfreulich waren auch die Kommentare von Unternehmern, die deutlich machten, wie wichtig ihnen die Sicherheit ihrer Fahrer ist. Sie würden ihre Fahrer zur Gurtnutzung anhalten, oder es hieß sogar „Ohne Gurt läuft bei uns nichts“ .

Neben vielen Gesprächen zeigten die Besucher auch Interesse an den Unterweisungskarten - zum Beispiel zum sicheren Kuppeln. Ebenso nachgefragt waren Broschüren und die Fortbildungsseminare, die von der BG Verkehr angeboten werden. **(rb)**

Manchmal wurde es eng im Info-Pavillon.

Und der Truck-Grand-Prix steht Kopf.

Der Überschlagsimulator der BG Verkehr: Wie immer ein interessantes Objekt für Besucher und Medienleute.

Im tropischen Afrika (hier vor Douala, Kamerun) ist die Malaria-Prophylaxe unbedingt erforderlich.

Malaria bleibt gefährlich!

Zu viele Seeleute verzichten auf geeignete Schutzmaßnahmen, weil sie glauben, Malaria sei heute kein Thema mehr. Ein lebensgefährlicher Irrtum.

Anlässlich des Welt-Malariatages Ende April gingen die aktuellen Zahlen durch die Presse: 200 Millionen Menschen erkranken jährlich an einer Malaria-Infekton, 660.000 sterben daran. Am schlimmsten betroffen sind Kinder in Afrika. Wer aber glaubt, die kleine Mücke könne einen Seemann nicht erschüttern, irrt gewaltig: In der jährlichen Berufskrankheitenstatistik der BG Verkehr tauchen immer wieder Seeleute deutscher Reedereien auf, die an Malaria erkranken, bei zu spät einsetzender Behandlung daran sterben oder, wenn sie die Infektion überleben, aufgrund schwerster Schäden am zentralen Nervensystem zu dauerhaften Pflegefällen werden.

Dennoch haben viele gefährdete Reisende oder Seeleute mehr Angst vor den Vorsorgemaßnahmen als vor der tödlichen Krankheit. Gibt es dafür vernünftige Gründe? Lesen Sie hier, was unser Arbeitsmediziner Dr. Birger Neubauer von den typischen Vorurteilen hält.

Die letzten Fälle in deutschen Reedereien gab es doch lange vor dem Krieg ...

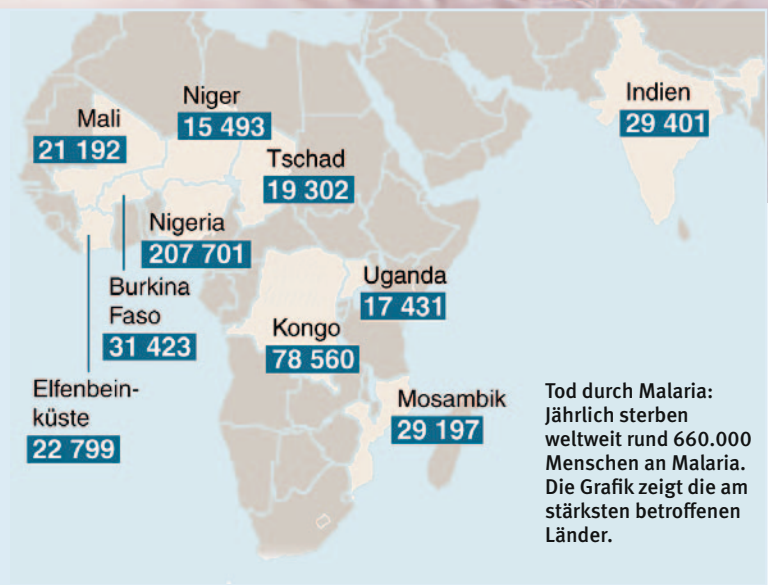
„Der letzte bedauerliche Malariafall, der mir vorgelegt wurde, liegt nur wenige Monate zurück. Der junge Seemann wurde an seinem nordeuropäischen Heimatort zu spät behandelt und ist jetzt aufgrund schwerster Hirnschäden ein Pflegefall."

Ich habe ein super Immunsystem, da werde ich mit so einem kleinen Mückenstich doch wohl alleine fertig.

„Für die kleine Stichwunde und die damit verbundene Hautreizung mag das stimmen. Die Erreger der Malaria tropica lassen sich von dem Immunsystem jedoch nicht beeindrucken. Bevor die weißen Blutkörperchen ‚gelernt' haben, den Malariaerreger zu bekämpfen, ist man im Regelfall schon tot."

Ich lass' die Prophylaxe einfach weg. Falls es mich doch erwischt, gibt es Notfallmedikamente, das ist alles kein Problem.

„Auf eine medikamentöse Malariaprophylaxe sollte nur dann verzichtet werden, wenn die Reederei gemeinsam mit ihrem Betriebsarzt ein Notfallkonzept erarbeitet hat, in das auch die Funkärztliche Beratungsstelle/Cuxhaven eingebunden ist. In der Regel benötigt so ein Konzept eine professionelle tropenmedizinische ‚Auffanglinie' , die innerhalb weniger Stunden Unterstützung gewährleisten kann. Die Anfangssymp-



Tod durch Malaria: Jährlich sterben weltweit rund 660.000 Menschen an Malaria. Die Grafik zeigt die am stärksten betroffenen Länder.

© dpa-Infografik [M: LA] / picture alliance; Jean-Pierre Kepseu (1); pp77 (1)/ Fotolia

tome einer Malaria sind vielfältig, verwirrend und oft vermeintlich banal. Als Konsequenz einer bewussten Prophylaxe-Lücke müsste man an Bord beim geringsten Verdacht jede Befindlichkeitsstörung des ungeschützten Seemanns konsequent als Malaria behandeln. Ein medizinischer Laie kann diese Verantwortung nicht alleine tragen."

Diese Tabletten zur Vorbeugung sind viel gefährlicher, als man denkt. Da gibt es schlimme Nebenwirkungen und ich habe von einem Kumpel gehört, der sogar bewusstlos wurde.
„Jede medizinische Maßnahme hat ihre Nebenwirkungen. Es werden daher immer Nutzen und Nebenwirkungen gegeneinander abgewogen. Angesichts der derzeitigen Infektionsgefahr überwiegt eindeutig der Nutzen. Die im aktuellen Malaria-Merkblatt empfohlenen Tabletten (Malarone®) werden sehr gut vertragen und wirken sehr effektiv. Das Risiko, an Nebenwirkungen zu leiden, hängt nicht mit der Einnahmedauer zusammen. Wer also zu Beginn der Einnahme keine Nebenwirkungen hat, der bekommt diese auch nicht nach mehreren Wochen. Diese Info ist für die Betroffenen wichtig, da nach dem Verlassen eines ‚Malariahafens' die Prophylaxe noch für eine kurze Zeit fortgesetzt werden muss."

Ich reibe mich immer mit Teebaumöl ein und esse ganz viel Knoblauch, das überdeckt den Eigengeruch und dann kann einem nichts passieren.
„Die Schwachstelle unserer Mückenabwehr ist tatsächlich die unbedeckte Haut, und dazu zähle ich auch die Haut unter T-Shirts vom Discounter. Deren dünne Gewebe halten eine gestandene Malariamücke nicht von ihrer Blutmahlzeit ab. Einen wirksamen Schutz bieten Mittel, die Insekten abweisen (Repellentien). Diese Mittel werden auf die unbedeckte Haut aufgetragen. Ein sehr guter Schutz gegen Malariamücken ist z. B. für die Wirkstoffe DEET (N-N-Diethyl-m-toluamid) oder Picaridin (Icaridin) nachgewiesen. Von Selbstexperimenten mit Duftstoffen, zu denen keine Daten hinsichtlich Wirkung oder Wirkungsdauer vorliegen, rate ich dringend ab."

Wenn man abends eine Jacke und lange Hosen anhat, ist das sicher.
„Nicht ohne Grund sind unsere Großväter in heller Khakikleidung oder weißem Takelpäckchen in den Tropen zur See gefahren. Die Mücke ‚präsentiert' sich nicht gern vor einem hellen Hintergrund. Auch heute schützt handelsübliche Tropenkleidung, die aufgrund ihres festen Baumwollgewebes stichdicht ist, sehr gut vor zudringlichen Mücken. Darüber hinaus bieten diese hochwertigen Stoffe auch einen effektiven Sonnenschutz gegen UV-Strahlen. Die Malariamücke ist tatsächlich dämmerungs- oder nachtaktiv. Es ist jedoch sehr wichtig, sich auch tagsüber gegen andere Mückenarten zu schützen. Tagaktive Mückenarten können andere schwere Viruserkrankungen verbreiten, z. B. das Denguefieber."

Mosquitos – die gibt's doch nur irgendwo im Landesinneren, wo es schmutzig und sumpfig ist, aber nicht auf einem gepflegten deutschen Schiff.
„Leider lassen sich die verschiedenen Stechmücken in tropischen Ländern nicht durch die Maßnahmen, die der ISPS-Code verlangt, vom ‚Befliegen' eines Schiffes abhalten. Liegt ein Schiff zum Beispiel in einem Hafen der Infektionsgebiete West- und Ostafrikas, muss man davon ausgehen, dass auch die Mücken unangemeldet den Weg an Bord finden."

Die Mücken kommen eigentlich nur, wenn es so richtig heiß ist, bei einer leichten Brise gibt es keine Gefahr.
„Auf See und normalerweise auf Reede treten keine Mücken auf. Sobald das Schiff im Hafen oder nahe dem Ufer liegt gilt für die Mücken: ‚Open ship!' . Dann sind lange, helle, stichfeste Kleidung und Repellentien, Insektengitter und Moskitonetze der wirkungsvollste Schutz. Die verbleibende Risikolücke muss dann mit Hilfe der medikamentösen Malaria-Prophylaxe geschlossen werden." **(dp)**

INFORMATION

Malaria-Merkblatt des Seeärztlichen Dienstes
www.bg-verkehr.de/service/downloads
Malaria-Merkblatt des Auswärtigen Amtes
www.auswaertiges-amt.de/infoservice

Robert-Koch-Institut zu Tropenkrankheiten und Malaria
www.rki.de

Für persönliche Beratung zur Malaria-Prophylaxe wenden Sie sich bitte an Ihren Betriebsarzt.

Historische Kähne...

...und warum die Personenbeförderung Risiken mit sich bringt

Wann auch immer, ob in der Steinzeit oder Neuzeit, wo auch immer auf dem Globus, ob auf dem Titicacasee, in den Everglades, im Nildelta, auf der Donau, in der Lagune von Venedig, in friesischen Mooren oder im Spreewald, und womit auch immer, ob Einbaum, Schilfboot, Zille, Stocherkahn, Plätte, Ulmer Schachtel, Flieger, Pünte, Römerschiff, englischer Kanal-Kahn, Gondel, Torfkahn oder Spreewaldkahn, schon immer und bis weit ins 19. Jahrhundert hinein haben die Bewohner die Wasserwege dem holprigen Landweg vorgezogen.

In den friesischen Mooren und im Spreewald gab es zur Nutzung geeigneter, regional typischer Kähne gar keine Alternative. Mit ihnen wurde alles transportiert, was zum Lebensunterhalt erforderlich war. In Friesland diente der Torfkahn zum Transport des gewonnenen Torfes zur nächsten Verladestelle der „Torfbahn“, nach deren Waggongröße sich auch die Kahngröße richtete. Die Spreewaldkähne waren mangels Straßen das einzige Transportmittel für alles, von Agrarprodukten über Vieh und Personen bis hin zur Post. Alle Fahrzeuge hatten aber eines gemein: Sie waren aus schwimmfähigen Naturmaterialien gefertigt und speziell auf ihre Transportaufgabe ausgerichtet. Zudem waren sie exakt den Bedingungen der regionalen Wasserwege angepasst.

© Spreehafen Burg

Zur touristischen Nutzung historischer Kähne gehören auch Überlegungen zur Sicherheit der Fahrgäste und des Kahnführers.

Bedingungen haben sich verändert

In den letzten Jahrzehnten sind jedoch zunehmend gravierende Veränderungen eingetreten: Zum einen gibt es aus Kostengründen und mangels entsprechenden Handwerkern den traditionellen Schiffbau, z. B. die hölzernen Spreewald- oder Torfkähne, immer seltener. Es werden „Nachbauten“ aus Kunststoff, Stahl oder Aluminium angefertigt. Zum anderen wurde verstärkt das neue Transportgut „Tourist“ entdeckt. Da Touristen ganz andere Anforderungen an das Transportmittel stellen, kommen beispielsweise bequeme Sitze und Tische an Bord. Das Ganze wird dann noch gegen Regen überdacht und um zügig voranzukommen, muss auch noch ein Motor her. Man ist nun eigentlich schon „Fahrgastschiff“ – aber mit völlig anderen Sicherheitsauflagen.

Im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft schaut man auch gerne über den Tellerrand und denkt global. Wenn man schon im Venedig-Urlaub von der Gondel geträumt hat, warum nicht auch auf der Ruhr rumgondeln oder mit einem Spreewaldkahn auf der Nahe ein Event veranstalten?

Prinzipiell ist dies sicherlich eine interessante und positive Entwicklung, um traditionelle Regionen für den Tourismus zu erschließen – jedoch mit grundlegenden und nicht zu unterschätzenden Risiken: Unfälle, zum Teil mit tödlichem Ausgang, in England und auch in Friesland haben gezeigt, dass solche Traditionsschiffe nicht ohne entsprechende Sicherheitsmaßnahmen zur

Rückenschonendes Arbeiten in der Binnenschifffahrt

Neue Unterweisungskarte für die Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“

An Bord von Binnenschiffen müssen oft schwere Gegenstände von Hand bewegt werden. Wie Sie die Überlastung der Wirbelsäule beim Heben und Tragen minimieren und Gesundheitsrisiken vermeiden können, erklärt eine neue Unterweisungskarte der BG Verkehr. Sie gibt auf zwei Seiten Informationen und Tipps und geht speziell auf Tätigkeiten, die den Rücken bei Arbeiten in der Binnenschifffahrt belasten können, ein.

Die Unterweisungskarten der BG Verkehr sollen bei der praxisnahen Vorbereitung und Durchführung von Kurzunterweisungen unterstützen. Inzwischen stehen vier Unterweisungskarten speziell für die Binnenschifffahrt bereit.

Die Unterweisungskarte B4 „Rückenschonendes Arbeiten in der Binnenschifffahrt“ erhalten Sie, wie alle weiteren Karten, über den Medienkatalog der BG Verkehr.

Der Spreewald-Postkahn ersetzt von Frühjahr bis Herbst das gelbe Postauto.

neuen Verwendung zur Beförderung von Personen umfunktioniert werden können.

Grundlegende Probleme beachten

Der Wechsel vom traditionellen Werkstoff zu modernen Werkstoffen wie Kunststoff und Aluminium verändert zum einen das Schwimm- und Stabilitätsverhalten des Fahrzeuges erheblich. Der Gewichtsschwerpunkt wandert nach oben, der Restauftrieb ist deutlich niedriger. Das Fahrverhalten und die Querstabilität werden stark verändert, weshalb der erforderliche Freibord um einiges größer sein müsste.

Zudem sitzen die Fahrgäste auf oder nur kurz unterhalb des Wasserlinien-Niveaus und nicht dort, wo früher die eigentliche Ladung lag, nämlich tief unterhalb der Wasserlinie im Rumpf. Auch dadurch wird der Gewichtsschwerpunkt deutlich nach oben verschoben. Zum anderen werden zum Komfort der Fahrgäste zusätzliche, nicht traditionelle Ausrüstungen und Einrichtungen angebracht. So verschieben z.B. Wetterabdeckungen nicht nur den Gewichtsschwerpunkt noch weiter nach oben, sie können auch beim Kentern oder Kippen auf die Seite zur tödlichen Falle werden.

Was ist zu tun

Will man all diese Fahrzeuge für touristische Zwecke nutzen, sind tiefgreifende und umfangreiche Sicherheitsüberlegungen anzustellen. Hier sind alle Beteiligten in der Pflicht.

- Die zuständigen Behörden, die bei der Formulierung der einschlägigen Bestimmungen, wie zum Beispiel der Richtlinie für den Bau und die Ausrüstung von Spreewaldkähnen, Sicherheitsüberlegungen und Tradition in Einklang bringen müssen. Die Vorgaben über die Berechnung von Freibord, Restauftrieb und Stabilität, und somit die maximal zulässige Personenzahl und die Verteilung der Personen an Bord haben sich an den Regeln der Technik zu orientieren.
- Die Betreiber, die ihrer Verantwortung gegenüber den Fahrgästen und deren Sicherheit gerecht werden müssen, indem sie im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung ein für die geplanten Einsatzbedingungen geeignetes Fahrzeug auswählen. Dabei müssen die grundsätzlichen Einsatzbedingungen vor Ort, denen das Boot entsprechen muss, berücksichtigt werden. Bei den Überlegungen und Maßnahmen, die in die Gefährdungsbeurteilung einfließen, sind neben den baulichen Vorgaben auch ein geeignetes Notfallkonzept sowie die Ausstattung mit ausreichenden Rettungsmitteln einzubeziehen.
- Berücksichtigt werden muss auch die Kontrolle der jeweiligen „Zuladung“, sprich der Anzahl und des Gewichtes der Fahrgäste. In jüngster Zeit hat es mehrere Unfälle gegeben, bei denen zwar die Anzahl der Personen eingehalten, die zulässige Zuladung und auch die Schwerpunktlage aber bei Weitem überschritten wurde. Die Kähne waren so zum Teil bis 50 % überladen. Die für die Auslegung zu Grunde gelegten Personengewichte wurden deshalb vor kurzem von früher 75 kg auf heute 100 kg für Erwachsene erhöht.

Wenn dies alles eingehalten wird, ist sowohl dem Tourismus gedient als auch sichergestellt, dass Fahrgäste und Besatzungen sicher den Ausflug auf unseren schönen kleinen Wasserwegen genießen können. Die zuständigen Mitarbeiter der BG Verkehr beraten die betroffenen Betriebe gerne.

Dr. Friedrich Füngerlings und Rolf-Wilhelm Popp

Schiffshebewerk und Schleusenpark medial erleben

Neue App verfügbar

Mit ihrer neuen App laden der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zu einer Führung durch das Schiffshebewerk Henrichenburg und den Schleusenpark Waltrop ein. In Wort, Bild und Ton präsentiert sie die eindrucksvollen technischen Bauwerke mit ihren historischen Schiffen und Maschinen und führt so durch ein ganzes Jahrhundert Industriegeschichte. Dabei richtet sie sich an Erwachsene und Kinder gleichermaßen. Für Kinder bietet sie einen eigenen Audioguide, bei dem Tatort-Kommissar Jörg Hartmann als „Käpt’n Henri“ die Geheimnisse der Binnenschifffahrt ergründet. Spielstationen laden die jungen Museumsbesucher darüber hinaus zum aufmerksamen Beobachten und Mitmachen ein.

Die App für Android steht im PlayStore zur Verfügung (Suchbegriff: Binnenschifffahrt).

Die Seminare der BG Verkehr sind für viele Mitgliedsbetriebe fester Bestandteil der Prävention. Ob Fahrer, Unternehmer, Betriebsräte oder Sicherheitsbeauftragte – sie alle nutzen die Möglichkeit, sicherheitstechnisch auf dem neuesten Stand zu bleiben und sich mit Kollegen auszutauschen.

© Andreas Heise

Was wollen Sie wissen?

Theorie muss manchmal sein, aber die Praxis darf nicht zu kurz kommen. Deshalb wird in den Seminaren der BG Verkehr gemessen und gelöscht, debattiert und entwickelt, getestet und ausprobiert. Im Mittelpunkt stehen dabei immer die Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit.

Baustelle: Arbeiten in kontaminierten Bereichen (BGR 128)

Für die Arbeit auf Baustellen mit kontaminierten Bereichen gelten besondere Arbeitsschutzbestimmungen. Vor allem auf größeren Baustellen sind Bauleiter, Koordinatoren und Unternehmer besonders gefordert. Für diesen Personenkreis bietet die BG Verkehr ein Seminar an, in dem die Teilnehmer die notwendige Sachkunde für die Aufgaben nach der BGR 128 „Arbeiten in kontaminierten Bereichen“ erwerben können. Neben einem Überblick über Vorschriften und Regeln werden sicherheitstechnische Maßnahmen und Einrichtungen beschrieben und Notfallmaßnahmen erläutert. Ein besonderer Schwerpunkt des Seminars bildet die Gefährdungsbeurteilung mit der Festlegung von Maßnahmen. Das Seminar schließt mit einer Sachkundeprüfung.

Praxisnah: Busbränden, Pannen und Notfällen vorbeugen

Ob ein Brand oder ein Notfall im Omnibus glimpflich ausgeht, hängt am Ende oft vom richtigen Verhalten der Fahrerinnen und Fahrer ab. Seit 2011 bietet die BG Verkehr deshalb ein Seminar an, das sich direkt an das Fahrpersonal von Reise- und Linienbussen richtet. Neben theoretischem Wissen zum richtigen Verhalten bei Pannen und Notfällen und zur Absicherung von Unfallstellen stehen praktische Übungen im Vordergrund. Für große Realitätsnähe sorgen eine Feuerlöschübung und die Simulation eines Notfalls. Die Notfallübung wird per Videokamera aufgezeichnet, so dass die Gefahrensituation trainiert und das eigene Verhalten analysiert werden kann.

Für Sicherheitsbeauftragte in Seeschifffahrt und Fischerei

Sicherheitsbeauftragte spielen eine wichtige Rolle in einem Betrieb. Sie kennen sich aus in den Arbeitsbereichen und mit den Arbeitsabläufen und unterstützen den Unternehmer dabei, Unfälle, berufsbedingte Krankheiten und Gesundheitsgefahren zu vermeiden. Das nötige Hintergrundwissen für diese Aufgabe bietet ein Seminar, das sich vor allem an Mitarbeiter richtet, die als Sicherheitsbeauftragte in der Seeschifffahrt und Fischerei tätig werden sollen. Die Teilnehmer bekommen ein umfassendes Bild vom rechtlichen Hintergrund vermittelt, erhalten aber vor allem viele praktische Tipps für ihre zukünftige Aufgabe.

Unterstützung garantiert: Einbindung der Verkehrssicherheit in die Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes

Nach wie vor sind Personen, die im Verkehrsgewerbe arbeiten, bei der Arbeit besonders gefährdet. Es geschehen viele und vor allem schwere Unfälle. Für Unternehmer, Fuhrparkleiter oder auch Sifas, die für den betrieblichen Arbeitsschutz verantwortlich sind, stellt sich deshalb die Frage, wie sie die Verkehrssicherheit in die Organisation des Arbeitsschutzes in ihrem Betrieb einbinden können. Refe-

© djama / Fotolia

renten der BG Verkehr informieren über Unfallschwerpunkte und zeigen, welche Möglichkeiten es gibt, Verkehrssicherheit in Schulungsmaßnahmen einzubinden. Die BG Verkehr bietet an, Mitgliedsbetriebe bei der Umsetzung zu unterstützen. Wie eine solche Unterstützung aussehen kann, wird während des Seminars vorgestellt.

Gesund an Bord: Gesundheitsförderung in der Binnenschifffahrt: Ernährung-Stress-Rückenprobleme

Wer sich vorgenommen hat, an Bord eines Binnenschiffes etwas für die eigene Gesundheit zu tun, ist in diesem Seminar genau richtig. Das Seminar richtet sich an Führungskräfte und Beschäftigte in der Binnenschifffahrt und greift viele – nur auf den ersten Blick selbstverständliche – Themen auf, die an Bord eines Schiffes wichtig sind. Dazu gehören Einkauf und Lagerung der Lebensmittel ebenso wie eine gesunde und an die Tätigkeit angepasste Ernährung. Neben Stressbewältigung in der besonderen Situation an Bord eines Binnenschiffes wird auch an die Rückengesundheit gedacht.

Sicherheitsbeauftragte in Luftverkehrsunternehmen: Flugbetrieb

Für zukünftige Sicherheitsbeauftragte im Flugbetrieb bietet die BG Verkehr ebenfalls eine Fortbildung an. Sie richtet sich an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Cockpit und Kabine. Das Seminar informiert über die besonderen Bedingungen des Arbeitsschutzes an Bord, im Flugbetrieb und während des Layover. Im Zusammenhang mit ergonomischen Fragen wird auch die neue Präventionskampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ vorgestellt.

Neu im Programm: Psychische Belastungen am Arbeitsplatz

Fehlzeiten durch psychische Belastungen am Arbeitsplatz nehmen besorgniserregend zu. In den Betrieben gibt es jedoch viele offene Fragen dazu. Wie kommt es zu Fehlbelastungen? Wie erkennt man sie, wie geht man damit um und wie beugt man einer Überlastung vor? In diesem Seminar können die Teilnehmer sich über die Entstehung von psychischen Belastungen informieren und Methoden und Maßnahmen zum Umgang und zur Reduzierung kennenlernen.

Sind Sie an einem dieser Seminare interessiert? Dann können Sie sich für diese und viele weitere Seminare auf unserer Homepage anmelden: www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-und-gesundheitsschutz/aus-und-fortbildung

Europa im Blick

Uwe Tiedemann arbeitete mehrere Jahre in der europäischen Konzernzentrale von UPS in Brüssel. Heute ist er Mitglied der deutschen Geschäftsleitung und bringt seine Erfahrungen als Mitglied der Vertreterversammlung bei der BG Verkehr ein.

Wenn man UPS hört, denkt man sofort an die typischen braunen Lieferfahrzeuge. Waren Sie schon einmal damit unterwegs?
Ja, natürlich! In den Anfangsjahren habe ich während der Hochsaison vor Weihnachten unsere Stammbelegschaft unterstützt, so wie viele andere Mitglieder des Managements. Auch Mitglieder der Geschäftsleitung fahren immer mal wieder mit, um sich ein aktuelles Bild zu machen und den Kontakt zur Basis zu halten.

Was ist Ihre Funktion bei UPS?
In den zurückliegenden Jahren habe ich überwiegend im Personalbereich gearbeitet – an unterschiedlichen Orten in Deutschland, aber auch im Ausland. Eine interessante Erfahrung war die Arbeit in unserer Europazentrale in Brüssel. Ich war zuständig für die Arbeitssicherheit in unseren europäischen Geschäftseinheiten. Als Mitglied der deutschen Geschäftsleitung bin ich heute für den Bereich Human Resources verantwortlich. Das umfasst auch den Bereich Arbeitssicherheit.

Wie sieht ein typischer Arbeitstag von Uwe Tiedemann aus?
Das Typische ist die Vielfältigkeit! In einem Unternehmen mit 15.000 Mitarbeitern allein in Deutschland ist kein Tag wie der andere.

ZUR PERSON

Uwe Tiedemann wurde 1957 in Neuss geboren. Er stand kurz vor dem Abitur, als United Parcel Service 1976 die erste deutsche Niederlassung in Neuss gründete. Während des Studiums der Sozialwissenschaften in München jobbte Tiedemann bei dem Paketzusteller. Offensichtlich machte er seine Sache gut, denn der Konzern bot ihm nach Abschluss des Studiums eine feste Stelle an. Inzwischen ist Tiedemann verheiratet, Vater eines fast erwachsenen Sohnes und dem Konzern seit 28 Jahren fest verbunden.

Wer wie Sie im Personalbereich tätig ist, kennt das deutsche System der gesetzlichen Unfallversicherung? Was halten Sie davon?
In meiner Zeit in Brüssel konnte ich das gut vergleichen. Viele Regelungen erfüllen mittlerweile EU-weit gesetzliche Mindestanforderungen. Ich denke, dass die deutsche Umsetzung sehr gute Leistungen für die Versicherten und kalkulierbare Kosten für die beteiligten Unternehmen bietet und dass wir auch damit einen Spitzenplatz in Europa einnehmen.

Die Berufsgenossenschaften haben gerade eine Rückenkampagne gestartet. Ist das für Sie interessant?
Etliche Aktionen der Vergangenheit und auch die aktuelle Rückenkampagne haben einen direkten Bezug zur Präventionsarbeit in unseren Betrieben. Als großer internationaler Konzern verfügen wir über hausinterne Programme. Inhalte und Materialien der BG können wir aber gut zur Unterstützung verwenden.

Wie motiviert UPS, wenn es um Sicherheit geht?
Der interne Slogan unseres Unternehmens lautet „Safety First“. Die Verpflichtung zu sicherheitsbewusstem Handeln zieht sich durch unsere Richtlinien auf allen Ebenen. Jeder im Unternehmen ist durch unseren Firmen-Kodex aufgefordert, Risiken nicht zu tolerieren. Wie gut wir wirklich sind, wird in internen Audits regelmäßig überprüft. Auf der anderen Seite geben wir Anerkennung für bestimmte Leistungen wie etwa langjähriges unfallfreies Fahren, um die Mitarbeiter zu motivieren.

Warum engagieren Sie sich ehrenamtlich für die BG Verkehr?
Versicherte und Arbeitgeber bringen ihre Erfahrungen aus der betrieblichen Praxis ein und tauschen sich aus – konstruktiv und konkret. So wird das System der gesetzlichen Unfallversicherung mit Leben gefüllt und kann sich weiterentwickeln.

Arbeiten an der Rampe

Probleme beim Arbeiten an der Rampe erregen seit Jahren die Gemüter. Die BG Verkehr will mit einem neuen Video dazu beitragen, die Arbeitssicherheit zu erhöhen.

Wir danken den Firmen KG Bursped Speditions-GmbH, HMS Hamburger Möbel Service GmbH, Spedition Kunze GmbH, Spedition Adolf Peiffer GmbH und Hans Sander GmbH & Co. KG für Ihre Unterstützung.

Spediteure, Lkw-Fahrer und das Verladepersonal wissen: Das Arbeiten an der Rampe birgt Unfallgefahren. Schulungen zur Arbeitssicherheit sind für Speditionsmitarbeiter deshalb Pflicht und müssen regelmäßig aufgefrischt werden. Um die Schulungen zu erleichtern, hat die BG Verkehr einen neuen Unterweisungsfilm herausgebracht, der alle Sicherheitsfragen beim Arbeiten an der Rampe beleuchtet.

Das Filmteam drehte in echten Transportunternehmen mit echten Mitarbeitern. Sie zeigen in kurzen realitätsnahen Sequenzen, worauf es beim Verlassen des Lkw, bei der Kommunikation mit dem Einweisungspersonal oder bei der Arbeit auf der Laderampe ankommt. Der Videofilm enthält außerdem Elemente, die zentrale Arbeitssituationen und Verhaltensweisen in Bild und Text hervorheben.

Dem Betrachter werden typische Arbeitssituationen, Störungen in den Arbeitsabläufen und häufig toleriertes Fehlverhalten vor Augen geführt. Dadurch kann er Gefährdungen besser erkennen, eigene Verhaltensweisen hinterfragen und erfährt mehr über sicherheitsorientiertes Arbeiten an der Rampe.

Die DVD „Arbeiten an der Rampe“ enthält als Kernelement den neuen Videofilm mit einer Lauflänge von rund 25 Minuten und Videosequenzen zu einzelnen Themen mit Lauflängen von jeweils drei bis fünf Minuten. Ergänzend dazu sind auf der DVD Regelwerke, Muster und Vorlagen abgespeichert, die zum Teil interaktiv bearbeitet werden können. Vervollständigt wird das Material durch Standbilder, die Lerninhalte vermitteln, sowie durch Filmsequenzen zu technischen Details und Arbeitsabläufen.

Die BG Verkehr bietet mit der DVD Unternehmern, Disponenten und Lademeistern Anregungen für die Verbesserung des Arbeitsschutzes. Für Fachkräfte für Arbeitssicherheit ist die DVD eine gute Unterstützung für innerbetriebliche Schulungen und Unterweisungen. Darüber hinaus ist sie auch zum Selbststudium für Beschäftigte in Transportunternehmen, Unternehmer und Vorgesetzte geeignet.

Jens Becker

INFORMATION

Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr erhalten die DVD „Profis an der Rampe“ zum Preis von 7,50 Euro (Nichtmitglieder: 15 Euro) zuzüglich MwSt. und Versandkosten.
Bestellung: BG Verkehr, Medienversand, 22757 Hamburg, Fax: 040 3980-1040, E-Mail: medienversand@bg-verkehr.de und online unter www.bg-verkehr.de/Medienkatalog

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

DIE ZAHL

62.506

meldepflichtige Unfälle registrierte die BG Verkehr 2012. Das sind 4,4 Prozent weniger als 2011.

NEU IM NETZ

Haben Sie sich schon auf der Homepage der Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ umgesehen? Dort gibt es immer wieder Neues zu entdecken.

Denken Sie an Ihren Rücken

Das neue Poster „Fit im Job“ zeigt Übungen zum Dehnen und Kräftigen

Seit Januar 2013 ist die Präventionskampagne der Berufsgenossenschaften zur Rückengesundheit online. Auf der Kampagnen-Homepage werden Hintergrundinfos, Filme und Poster laufend ergänzt. Bei Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr kommt die Kampagne gut an. Viele Unternehmer fragen nach Aktionsmaterial und Modulen. Mehr dazu unter:

www.deinruecken.de
www. bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-und-gesundheitsschutz/aktionen-und-kampagnen

Fünf Fragen an

Christa Döhler-Reiner, Seniorchefin des Verkehrslehrinstituts Fahrschule Döhler-Reiner e.K. in Nürnberg

Es ist eine Freude, mit Christa Döhler-Reiner (65) über ihre Arbeit zu reden. Sie ist seit mehr als 30 Jahren Fahrlehrerin und die gute Seele des Betriebes. Schade, dass unsere Rubrik nur fünf Fragen zulässt – sie hätte noch so viel mehr zu erzählen gewusst.

Gibt es ein Fahrzeug oder ein Fortbewegungsmittel, zu dem Sie eine besondere Beziehung haben?
Da könnt ich viel erzählen. Ich hatte zu allen meinen privaten Autos immer eine besondere Beziehung. Und es gab viele. Eines war aber besonders. Das hab ich in Österreich zufällig gesehen und sofort zu meinem Mann gesagt, du das ist ein Golf, aber er schaut aus wie ein Jeep. Das Bild von dem Auto hat mich richtig verfolgt. Den wollt ich unbedingt, mit Allrad, in schwarz. Der Autohändler hat dann gesagt, das ist ein Golf Syncro. Den gibt es nimmer, in Deutschland wärn nur 500 auf den Markt gekommen. Ein Freund von meinem Sohn hat ihn dann aufgetrieben. Was ich mit dem alles angestellt hab. Irgendwann ist er dann für gutes Geld an einen Sammler in London gegangen.

Welche technische Erfindung im Transportbereich bewundern Sie?
Beim Lkw, diese Schiebeplanen, die finde ich faszinierend. Warum gab es das nicht schon früher? Das Auf- und Abplanen war immer so anstrengend. Ich bin klein. Ich weiß, wovon ich da spreche.

Hat ein Arbeitsunfall Sie besonders erschüttert?
Ja, das ist schon lange her. Das war ein ehemaliger Schüler meines Mannes. Er hat als Lkw-Fahrer Baumstämme geladen und nicht richtig gesichert. Auf der Fahrt bergab fangen die Stämme das Rutschen an, schießen durch das Führerhaus und auf einen Pkw runter. Es hat zwei Tote gegeben. Immer wenn ich so ein Fahrzeug sehe, denke ich an diesen Unfall. Das verfolgt mich schon 30 Jahre lang.

Wie achten Sie bei der Arbeit auf Ihre Sicherheit und Gesundheit?
Da gibts viel: Sitzhaltung, Sicherheitsgurt. Frischluftzufuhr. Regelmäßige Pausen. Bewegung ist wichtig. Was zum Trinken. Auch im Auto: Sauberkeit, das nichts umeinander liegt. Das Handy liegen lassen. Das erzähl ich jedem Fahrschüler.

Und was mögen Sie an Ihrer Arbeit besonders gern?
Einfach alles, was mit Fahrschülern und Fahren zu tun hat. Ich geh abends ins Bett und freu mich, dass der Tag so schön war.

Ihr nächster SicherheitsProfi: 13.9.2013

REPORTAGE
Zu Gast auf einem Bilgenentöler

MESSETHEMA RÜCKENBELASTUNGEN
„Denk an mich. Dein Rücken“

Testen Sie Ihr Wissen

Oft liegt der Erste-Hilfe-Kurs schon Jahre zurück und plötzlich muss man handeln. Wissen Sie zum Beispiel noch, woran man eine Gehirnerschütterung erkennt und was bei einer Vergiftung zu tun ist? (mehrere Antworten sind möglich)

© Peter Atkins / Fotolia

1. Bei einem offenen Knochenbruch ...

A entfernt man vorsichtig herausragende Splitter .

B bedeckt man die Wunde mit sterilem Material.

C bringt man den Verletzten in die stabile Seitenlage.

2. Wenn jemand unter Schock steht ...

A lagert man ihn mit hochgelegten Beinen.

B versucht man, ihn in Bewegung zu bringen, um den Kreislauf zu stabilisieren.

C bringt man ihn in die stabile Seitenlage.

3. Bei Anzeichen für eine Vergiftung ...

A gibt man reichlich Milch.

B gibt man wenig Saft, Wasser oder Tee.

C führt man wenn möglich ein Erbrechen herbei.

4. Welche Anzeichen deuten auf eine Gehirnerschütterung ...

A Übelkeit, Erbrechen

B Schläfrigkeit, Verwirrtheit

C Kopfschmerzen

Auflösung: 1B,2A, 3B, 4A,B,C

UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion

ABGELENKT?

...bleib auf Kurs!

Gewinnspiel

UK|BG

DVR Deutscher Verkehrssicherheitsrat

VISION ZERO. KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

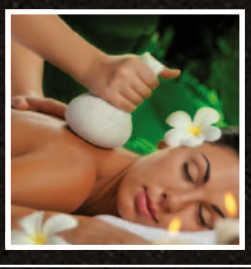
1. Preis

7-tägige Reise für 2 Personen nach Rio de Janeiro zur Zeit der Fußball-WM

inkl. 2 Eintrittskarten zu einem WM-Fußballspiel

2. Preis

Wellnesswochenende für 2 Personen



3.-5. Preis

je ein Tablet-PC von Apple

6.-10. Preis

je ein Rollentrainer inklusiveTrainings-computer von Kettler

11.-100. Preis

je eine Sicherheits-Taschenlampe LED Saver Light Krypton von Osram

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

1. **Was sind typische Ursachen für Ablenkung beim Autofahren?**
2. **Welche Strecke legen Sie während einer Ablenkung von 2 Sekunden Dauer zurück, wenn Sie mit 50 km/h fahren?**
3. **Ein Bußgeld droht Ihnen bereits, wenn Sie beim Lenken ein Handy greifen. Stimmt das?**

UNF

ORT

ALLF

REI

19,7m HAN	**27,8m** ANS
JA ZIEL	**NEIN** DY

Notieren Sie die richtigen Buchstabenfolgen und bilden Sie daraus die Lösung.

www.abgelenkt.info

Mit der Teilnahme an dem Gewinspiel akzeptieren Sie folgende Bedingungen: Damit die Gewinner benachrichtigt werden können, ist die gültige Postanschrift des Teilnehmers erforderlich. Eine Barauszahlung von Sachpreisen ist ausgeschlossen. Der Teilnehmer erklärt sich für den Fall eines Gewinnes damit einverstanden, dass sein Name veröffentlicht wird. Der Gewinner wird von uns schriftlich benachrichtigt.

Von der Teilnahme ausgeschlossen sind die Mitarbeiter der Unfallkassen, der Berufsgenossenschaften und des DVR sowie deren Angehörige und externe Mitarbeiter des DVR und Dienstleister des DVR, die mit der Umsetzung des Preisausschreibens beschäftigt waren oder sind.

Datenschutz: Der Teilnehmer ist damit einverstanden, dass seine persönlichen Daten zum Zwecke der Durchführung und Abwicklung des Gewinnspiels erhoben, gespeichert und genutzt werden. Eine weitere Nutzung der Daten erfolgt nicht.