

# SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

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

6 | 2013

UNFALLBERICHT  
**Behälter auf Abwegen**

Seite 16

LUFTFAHRT  
**Normen für Luftfahrtbodengeräte**

Seite 18



## REPORTAGE

**Kleine Boote, große Wirkung**

Seite 10





„Es gibt nichts  
Wichtigeres als die  
eigene Gesundheit.“

Sabine Kudzielka  
Hauptgeschäftsführerin der  
BG Verkehr

## Was sonst noch zählt

Zahlen sind in unserem Alltag allgegenwärtig. Ob es um DAX-Werte, Zuschauerquoten, Wahlprognosen oder – wie hier in den Kurzmeldungen – um das Bewegungsverhalten der Deutschen geht, wir messen, werten und vergleichen, was das Zeug hält.

Zahlen sind unbestreitbar wichtig. Ohne sie lässt sich kein Unternehmen führen und auch unsere Berufsgenossenschaft mit einer Umlage von 678 Mio. Euro wäre ohne umfangreiche Erfassung und Auswertung der vorhandenen Daten gar nicht denkbar. Über die wichtigsten Ergebnisse des Jahresabschlusses 2012 informieren wir Sie in dieser Ausgabe auf den Seiten 26 und 27.

Der Abschluss war insgesamt sehr ausgewogen. Die Unfallzahlen gingen erfreulicherweise um 4,4 Prozent zurück. Die Zahl der Unternehmen und Vollarbeiter sank geringfügig, das Gesamtentgelt stieg im Vergleich zum Vorjahr um 3 Prozent, der Beitrag ebenfalls um 3 Prozent. Der Durchschnittsbeitragsatz – also der Prozentsatz der Lohnsumme, den Sie als Arbeitgeber für die Unfallversicherung zahlen – ist bei der BG Verkehr seit mehr als zehn Jahren nahezu konstant, 2012 betrug er 2,13 Prozent. Damit lag er unter dem der Bauwirtschaft mit 3,85 Prozent, aber auch deutlich über dem der Gesetzlichen Unfallversicherung insgesamt mit 1,3 Prozent.

Unsere Auswertungen zeigen, dass der konstante Beitragssatz ganz erheblich auf Leistungen und Erfolge auf dem medizinischen Sektor zurückzuführen ist. Wir werden unsere Anstrengungen, die Gesundheit unserer Versicherten durch eine sehr gute medizinische Versorgung und Reha wiederherzustellen, deshalb weiter intensivieren. Die Ausgaben, die unsere Berufsgenossenschaft dafür im vergangenen Jahr erbracht hat, können Sie in dieser Ausgabe nachlesen. Für mich verlieren alle diese Summen allerdings schnell an Bedeutung, wenn ich etwas über die Menschen erfahre, die hinter diesen Zahlen stehen. Wieder gesund werden, wieder arbeiten können – gibt es etwas Wichtigeres? Was das im Einzelfall bedeutet, erzählt Ihnen Andreas Lux auf den Seiten 28 und 29. Er macht heute „Alles mit links“.

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

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

**DIE BIBOS**  
 im Duisburger Hafen heißen eigentlich Bilgenentölerboote. Sie nehmen auf, was andere loswerden wollen – zum Beispiel 13,5 Millionen Liter ölverschmutztes Bilgenwasser jährlich. Wie das funktioniert, lesen Sie in unserer Reportage „Kleine Boote, große Wirkung“ auf Seite 10



**FAHR DICH FIT**

Seite 8



**NEUE NORMEN**

Seite 18



**ALLES MIT LINKS**

Seite 28

**KURZMELDUNGEN**

**Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**

**Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr**

**DAS THEMA**

**„Denk an mich. Dein Rücken“**

Neue Angebote der BG Verkehr

**REPORTAGE**

**Kleine Boote, große Wirkung**

Unterwegs mit dem Bilgenentöler 9

**GESUND UND SICHER**

**Behälter auf Abwegen**

Fahrversuch klärt Unfallursache

**Neue Normen für Luftfahrtbodengeräte**

Interview mit dem Leiter des Technischen Komitees

**DER FAHRENSMANN**

**Stolpersteine vermeiden**

Typische Unfallursachen in der Binnenschifffahrt

**Breites Angebot für mehr Sicherheit**

Wissen, Können und Wollen

**SEE & SICHERHEIT**

4 **Wer darf schweren Atemschutz tragen** 24

Standpunkt der BG Verkehr

5 **Hintergrund: Gefährdungen durch den Pressluftatmer** 25

Interview mit dem Arbeitsmediziner Dr. Birger Neubauer

8 **VERSICHERUNG UND LEISTUNG**

**Weniger Unfälle** 26

Unfallzahlen 2012

10 **Alles mit links** 28

Nach schwerem Unfall zurück im Arbeitsleben

**VERMISCHTES / RUBRIKEN**

16 **Unser Medienkatalog** 20

Der Internet-Shop für unsere Mitgliedsunternehmen

18 **Selbstverwaltung im Porträt** 21

Interview mit Anton Nauheimer

**Editorial / Impressum** 2

**Neu im Netz / Fünf Fragen** 30

22 **Die Zahl** 30

**Nachbestellung SicherheitsProfi** 30

23 **Vorschau** 31

**Testen Sie Ihr Wissen** 31

## Entgeltnachweis per Datenübertragung

### Parallelbetrieb verlängert

Seit Dezember 2009 können DEÜV-Meldungen (DEÜV = Datenerfassungs- und Übermittlungsverordnung) nur noch ordnungsgemäß vorgenommen werden, wenn auch die erforderlichen Daten für die Berufsgenossenschaft enthalten sind. Dabei handelt es sich um den sogenannten Datenbaustein Unfallversicherung, kurz DBUV.

Das bisherige Meldeverfahren – also die Abgabe des Entgeltnachweises bei der BG Verkehr – läuft parallel weiter: Die Unternehmen melden die erforderlichen DEÜV-Daten und reichen gleichzeitig noch ihren Entgeltnachweis bei der BG Verkehr ein. Diese Phase des Parallelbetriebs wurde kürzlich durch den Gesetzgeber bis 2016 verlängert. Erst ab 2016 soll der Ent-



Bis Ende 2015 laufen Entgeltnachweise und DEÜV-Meldungen noch parallel.

geltnachweis an die BG Verkehr entfallen. Die für die Beitragsberechnung erforderlichen Bruttoentgelte der Arbeitnehmer wird sie dann ausschließlich über die DEÜV-Meldungen erhalten.

Der Parallelbetrieb dient als Qualitätssicherungsphase. In dieser Zeit gleicht die BG Verkehr die eingereichten Entgeltnachweise mit den elektronischen DEÜV-Meldungen ab und wendet sich bei auffälligen Differenzen an die betroffenen Unternehmen, um sicherzustellen, dass auch in Zukunft korrekte Umlage- und Beitragsberechnungen erfolgen können.

**+** Weitere Infos: [www.bg-verkehr.de/](http://www.bg-verkehr.de/) Mitgliedschaft/DEÜV-Daten



### Ein neuer Film mit Napo hilft Unfälle zu vermeiden

Stürze sind eine besonders häufige Unfallart. Manche sind sehr schmerzhaft und erfordern monatelange Behandlung. Dass Stürze „Kein Grund zum Lachen“ sind, zeigt ein neuer Film von Napo. Die bekannte Animationsfigur macht in verschiedenen Filmszenen darauf aufmerksam, welche Stolperfallen es gibt und wie man sie vermeiden kann.

Wer an Stürze denkt, meint oft Abstürze von der Leiter oder der Ladefläche. Viele Stürze passieren aber auch auf ebenem Boden und auf Treppen. Weil etwas im Weg liegt, weil der Boden uneben ist, weil es dunkel oder glatt ist. Um solche Stolper- und Rutschunfälle zu vermeiden, helfen ganz

einfache Mittel: zum Beispiel Ordnung halten, für ausreichende Beleuchtung sorgen oder auch einfach nur bei Glatteis streuen. Auch die richtigen Schuhe spielen eine wichtige Rolle. Wie man Stolperfallen vermeidet, zeigt Napo in dem neuen Film.

Napo ist eine liebenswerte, aber unvorsichtige Trickfilm-Figur. Dank der universellen Sprache sind die Filme für alle Zielgruppen geeignet. Die Szenen sind unabhängig voneinander, jede Szene kann als eigenständiger Film verwendet werden oder die einzelnen Szenen können nacheinander gezeigt werden.

**+** Unter [www.napofilm.net](http://www.napofilm.net) finden Sie alle Filme und verschiedene Formate zum kostenlosen Herunterladen

## Gitterbox bietet keinen sicheren Stand

### Viele Leserzuschriften zu einem Foto im SicherheitsProfi Nr. 5

Selten hat die Redaktion des SicherheitsProfi so viele Rückmeldungen von Lesern erhalten wie nach Erscheinen der letzten Ausgabe. Der Anlass: ein Foto auf Seite 29 über Filmaufnahmen zu einem Video über das Arbeiten an der Rampe. „Die Crewmitglieder stehen auf der Gitterbox mit der darübergelegten Palette nicht sicher. Wenn ich so etwas bei einem Betriebsrundgang sehen würde, dann würde ich die Mitarbeiter anleiten, eine sichere Arbeitsplattform (z.B. Gabelstapler mit Arbeitskorb) zu be-

nutzen“, schrieb uns ein aufmerksamer Leser. „Und wenn schon so gearbeitet wird, dann doch bitte nicht das Foto im Sicherheitsprofi auch noch veröffentlichen“, merkte ein anderer kritisch an.

Recht haben Sie, liebe Leser. Eigentlich achten wir auch sehr darauf, welche Aufnahmen wir verwenden. Bei der Vorbereitung dieses Artikels hat die Redaktion leider nicht aufgepasst. Aber wir versuchen besser zu werden! Und bei aller Kritik – wir freuen uns über unsere aufmerksamen Leser. Ihre Rückmeldungen zeigen, dass Ihnen Sicherheit viel bedeutet. Das ist ein Ansporn für uns.

## Immer mehr Menschen arbeiten im Sitzen

### Umfrage zum Bewegungsverhalten der Deutschen

Wie ist das Bewegungsverhalten in der Bundesrepublik? Das erfragte die Techniker-Krankenkasse (TK) in einer aktuellen Umfrage zusammen mit dem Meinungsforschungsinstitut Forsa. Aus den Ergebnissen geht hervor, dass die Deutschen durchschnittlich am Tag höchstens eine halbe Stunde zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Dabei wird von den meisten eine Stunde Bewegung für richtig empfunden. Die meistgenannten Gründe für den Mangel an Bewegung sind zu lange Wegstrecken (53 Prozent), Zeitmangel (46 Prozent), körperliche Einschränkungen (25 Prozent) und mangelnde Motivation (23 Prozent).

Nach den Umfrageergebnissen sitzt der Deutsche im Durchschnitt sieben Stunden am Tag, jeder Vierte verbringt täglich sogar mehr als neun Stunden im Sitzen. Von den Berufstätigen sitzen sogar 35 Prozent neun Stunden und mehr am Arbeitsplatz.

Im Vergleich zu einer TK-Umfrage aus dem Jahr 2007 zeigt sich, dass der Anteil der Berufstätigen, der sich bei der Arbeit nicht bewegt, deutlich zugenommen hat: Vor sechs Jahren hat nur jeder Dritte



In Deutschland arbeiten 44 Prozent der Berufstätigen im Sitzen.

(33 Prozent) angegeben, im Sitzen zu arbeiten. Laut der neuen Umfrage arbeiten heute 44 Prozent der Berufstätigen in Deutschland im Sitzen. Rund 28 Prozent sind in ihrem Job intensiv körperlich gefordert.

Insgesamt wünschen sich 90 Prozent der Berufstätigen Bewegungsangebote in ihrem Betrieb – fast jeder Dritte hat jedoch gar kein Angebot von seinem Arbeitgeber. Häufig gewünscht sind ein ergonomischer Arbeitsplatz, Gesundheitskurse im Unternehmen, ein guter Fahrradstellplatz, Duschen und Umkleieräume sowie Betriebssport. Allerdings bleiben die tatsächlichen Nutzungszahlen noch einmal deutlich hinter dem – teilweise mageren – Angebot zurück.

**+** Weitere Ergebnisse der Studie:  
[www.tk.de](http://www.tk.de), Webcode 568896

## Clever – Sicher – Cool

### Deutscher Jugend-Arbeitsschutz-Preis 2014 ausgeschrieben

Auszubildende mit guten Ideen für mehr Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz können ab sofort ihre Projekte beim Deutschen Jugend-Arbeitsschutz-Preis einreichen. Der Wettbewerb findet bereits zum 6. Mal statt. Gefragt sind effektive, clevere und zugleich wirtschaftliche Lösungen, die sich auch in anderen Betrieben umsetzen lassen.

An dem Wettbewerb können einzelne Auszubildende oder Gruppen aus Berufsschulen und Betrieben bis 24 Jahre teilnehmen. Initiator ist die Fachvereinigung

Arbeitssicherheit (FASI), ein Zusammenschluss aus dem Verband Deutscher Sicherheitsingenieure (VDSI), dem Verein Deutscher Revisions-Ingenieure (VDRI) und dem Verein Deutscher Gewerbeaufsichtsbeamter (VDGAB). Einsendeschluss ist der 31. März 2014. Die Gewinner erhalten Preisgelder in Höhe von insgesamt 6.000 Euro.

**+** Weitere Informationen zur Teilnahme sowie die Gewinnerbeiträge der Vorjahre:  
[www.jugendarbeitsschutzpreis.de/](http://www.jugendarbeitsschutzpreis.de/)

## AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

### Tanksattelanhänger

#### Sturz aus vier Meter Höhe

Der Fahrer eines Tanksattelzuges hatte Staub- und Domdeckel geöffnet. Beim Befüllen stand er auf dem Laufsteg des Tanksattelanhängers. Als die Beladung abgeschlossen war, stieg er mit einem Bein in den Kasten, der den Befülldom enthält. Er schloss den Domdeckel und verriegelte ihn mit den dafür vorgesehenen Flügelmuttern. Dabei blieb er mit einem Fuß im Kasten hängen und kam ins Straucheln. Der Versicherte versuchte sich am Rand des Kastens festzuhalten, stürzte aber über die rechte Fahrzeugseite ab, die hier kein Geländer



aufweist. Beim Sturz aus etwa vier Meter Höhe zog er sich mehrere Knochenbrüche zu. Der Fahrer hatte die zur Verfügung gestellte Persönliche Schutzausrüstung gegen Absturz nicht angelegt.

### Muldenkipper

#### Tödlicher Sturz

Ein Lkw-Fahrer hatte seinen Muldenkipper mit Kalk beladen. Danach schloss er die Rollplane. Dazu nutzte er die dafür vorgesehene Standfläche an der Stirnseite der Kippmulde. Im Bereich des Leiteraufstiegs befindet sich eine Öffnung im Geländer. Der Fahrer stürzte durch diese Öffnung von der Standfläche ca. 1,80 Meter tief ab und erlag später im Krankenhaus seinen schweren Verletzungen. Vermutlich hatte er das Gleichgewicht verloren oder war ins Leere getreten. Wie es zu dem Sturz kam, konnte nicht abschließend geklärt werden. Augenzeugen für den Unfall gibt es nicht.



## Viele tödliche Unfälle durch nicht angepasste Geschwindigkeit

Statistisches Bundesamt legt Zahlen für 2012 vor

Im Jahr 2012 starben nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 3.600 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr. Gegenüber 2011 sank die Zahl der Verkehrstoten um 10,2 Prozent und zeigt damit im langfristigen Trend eine weiterhin rückläufige Tendenz. Diese positive Entwicklung wurde lediglich im Jahr 2011 unterbrochen durch einen vor allem wetterbedingten Anstieg der Zahl der Verkehrstoten.

Die schlimmsten Folgen haben nach wie vor Unfälle durch nicht angepasste Ge-

Die meisten Todesopfer kostet der Verkehr auf Landstraßen außerorts.



schwindigkeit: 37,0 Prozent aller Todesopfer im Straßenverkehr gingen im letzten Jahr auf diese Unfallursache zurück, auf den Autobahnen war es sogar fast die Hälfte. Die meisten Todesopfer gibt es aber nach wie vor auf Landstraßen außerorts: Im Jahr 2012 waren es 2.151 Menschen oder 59,8 Prozent aller getöteten Verkehrsteilnehmer. Die günstigste Entwicklung bei der

Zahl der Unfallopfer im Jahr 2012 gab es bei den jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 24 Jahren: Die Zahl der Verkehrstoten ging in dieser Altersgruppe um 17,1 Prozent auf 611 zurück. Dennoch waren die 18- bis 24-Jährigen im Jahr 2012 immer noch mit Abstand am stärksten gefährdet.

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

## Jahresbericht liegt vor

Zahlen und Ergebnisse der Dienststelle Schiffssicherheit für 2012

Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz sind globale Ziele, an deren Verwirklichung viele nationale und internationale Institutionen beteiligt sind. Eine davon ist die Dienststelle Schiffssicherheit (DS) der BG Verkehr.

Sie unterstützt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, wenn



Sicherheitsstand einhalten. Außerdem führt sie Aufgaben der maritimen Medizin durch.

es im internationalen Rahmen darum geht, völkerrechtlich verbindliche Regelungen für die Seeschifffahrt zu erreichen, sie überwacht und zertifiziert die Schiffe unter deutscher Flagge und sie kontrolliert, ob fremdflaggige Schiffe die internationalen Sicherheits-

Der Jahresbericht für 2012 informiert über die Aufgaben der Dienststelle und enthält unter anderem die Auswertung der Hafenstaatkontrollen, einen Überblick über die Arbeit in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) und ein Kapitel zur Tätigkeit des Seeärztlichen Dienstes.

Ansprechpartner und aktuelle Telefonnummern sind unter „Kontakt“ zusammengefasst. Der Bericht steht als PDF-Dateteil zum Download zur Verfügung.

+ [www.bg-verkehr.de/ship-safety-division](http://www.bg-verkehr.de/ship-safety-division)

## Medienpreis Prävention ausgeschrieben

Internationaler Filmwettbewerb startet 2014

Wer Medien macht, muss ständig auf dem Laufenden bleiben, denn Sehgewohnheiten und technische Möglichkeiten entwickeln sich permanent weiter. Dem müssen sich auch Präventionsbotschaften anpassen. Wie gut das gelungen ist, möchte das Internationale Medien Festival für Prävention zeigen. Das Festival findet im Rahmen des XX. Weltkongresses vom 24. bis 27. August 2014 in Frankfurt am Main statt. Unternehmer, Agenturen und Filmschaffende sind eingeladen, ihre

Medien auf dem Kongress einem internationalen Publikum zu präsentieren. Gefragt sind Filme oder Multimedia-Anwendungen zum Thema Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit, die seit Januar 2010 produziert wurden.

Die besten Medienproduktionen werden mit dem International Media Award for Prevention ausgezeichnet. Teilnehmen können Unternehmen und Institutionen, die ein entsprechendes Medium in Auftrag gegeben haben, aber auch Agenturen und

Filmschaffende. Die Anmeldung erfolgt ausschließlich online unter [www.safety-2014germany.com/imfp](http://www.safety-2014germany.com/imfp). Einsendeschluss ist der 31. Januar 2014. Die Anzahl der Einsendungen ist nicht begrenzt.

+ Kontakt: IVSS Sektion Elektrizität, c/o Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse, Nicole Lachmann, Gustav-Heinemann-Ufer 130, 50968 Köln  
E-Mail: [festivalfrankfurt@bgetem.de](mailto:festivalfrankfurt@bgetem.de)

## Beteiligte Behörden handelten schnell

### Drei Containerschiffe mit Besatzung an sicheren Liegeplatz verbracht

Seit dem 14. Juli lagen drei Containerschiffe nach Beendigung einer Charter auf der „Neuen Reede Nord“ nördlich von Wangerooze vor Anker. Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wurde am 21. August vom zuständigen Flaggenstaat Gibraltar darüber informiert, dass die Sicherheitszeugnisse von dem Flaggenstaat eingezogen wurden. Das bedeutet praktisch den Entzug der Betriebserlaubnis für die Schiffe. Die Besatzungen würden, so die Meldung aus Gibraltar, vom Eigentümer nicht bezahlt werden, Verpflegung, Frischwasser und Betriebsstoffe würden abnehmen. Der Flaggenstaat Gibraltar bat die Dienststelle Schiffssicherheit um Unterstützung, um die Schiffe in einen sicheren Liegeplatz in einem Hafen zu bringen.

Die Dienststelle arbeitete danach mit den beteiligten Behörden eng zusammen,

um eine möglichst schnelle Hilfe für die Besatzung zu erreichen. Die Befugnisse der Dienststelle beschränken sich darauf, entweder Schiffe an der Weiterfahrt zu hindern (festhalten) oder Schiffe mit Auflagen weiterfahren zu lassen. Aufgrund der fehlenden Sicherheitszeugnisse wurden die Schiffe festgehalten und zur Beschleunigung des Verfahrens empfohlen, sie schnellstmöglich zur Durchführung einer Hafenstaatkontrolle in einen Hafen zu verbringen. Alle weiteren Schritte übernahm anschließend das Havariekommando und stimmte sich mit allen beteiligten Behörden ab. Die Besatzungen und die Schiffe erhielten schnell und unbürokratisch Hilfe und wurden nach wenigen Tagen an einen sicheren Liegeplatz in Wilhelmshaven verbracht.

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



DR. JÖRG HEDTMANN

### PRÄVENTION AKTUELL

#### Neu im Team

Neu im Team sind in diesen Wochen viele Azubis und Praktikanten. Nach der ersten Zeit des vielleicht noch zurückhaltenden Eingewöhnens müssen die Neuen nun schon richtig mit anpacken. Learning by Doing ist nach wie vor eine beliebte Ausbildungsmethode, aber auch Lernen durch Nachmachen hat Tradition.

Nun ist das mit dem Nachmachen so eine Sache und stark von der Persönlichkeit und dem Vorwissen der Lernenden abhängig. Für die ist erst einmal alles neu, denn in der Schule gelten andere Werte, Hierarchien und Vorbilder als im Ausbildungsbetrieb. Wer in die Ausbildung junger Menschen investiert, investiert in die Zukunft des Unternehmens und hat die große Chance, qualifizierten und betriebsspezifisch spezialisierten Nachwuchs zu sichern – aber auch die große Verantwortung die richtigen Vorbilder auszuwählen. Talent und Können zählen nichts mehr, wenn Ihr junger Mitarbeiter bei einem Arbeitsunfall schwer verletzt oder gar getötet wird, nur weil er genauso virtuos wie die Kollegen über die ungesicherte Ladung geturnt ist, oder dem Meister mal zeigen wollte, wie schnell man auch ohne Leiter die defekte Leuchtstoffröhre in der Werkstatt auswechseln kann. Helfen Sie dabei, dass der Start ins Berufsleben auf eine sichere Strecke führt.

Danke!

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention



Ein vom Havariekommando zusammengestelltes Expertenteam inspiziert die MAERSK VALETTA

© Havariekommando

## BG Verkehr auf der Inter Airport Europe

### Fachmesse zeigt Neues aus der Flughafenindustrie

Am 8. Oktober 2013 beginnt in München die renommierte Fachmesse der Flughafenindustrie Europas – die Inter Airport Europe. Bis zum 11. Oktober bieten die Aussteller in der Neuen Messe München Informationen rund um das Thema Flughafen in drei Kategorien: Die InterTERMINAL informiert über Infrastruktur, Ausrüstung, Produkte und Dienstleistungen, die im Terminalbereich Anwendung finden. Spezielle Hard- und Software für den interaktiven Flughafen werden in der Kategorie interDATA vorgestellt. Die in-

terRAMP umfasst die Schlüsselbereiche Flughafenbau, Flugfeld, Luftfahrt-Bodengeräte und Zubehör. Die BG Verkehr wird wieder mit einem eigenen Stand auf der Messe vertreten sein. Sie bietet den Besuchern Informationen und Broschüren zum Arbeits- und Gesundheitsschutz, die sich unter anderem auch für die Durchführung von Gefährdungsbeurteilungen eignen. Besuchen Sie uns. Wir sind in Halle B 6, Stand 606.

 [www.interairport.com](http://www.interairport.com)



Denk  
an mich  
Dein Rücken

# Fahr dich fit

Richtiges Heben und Tragen schont den Rücken, Bewegung sorgt für Ausgleich. Die BG Verkehr macht im Rahmen der Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ neue Angebote und ist mit verschiedenen Aktionen unterwegs.

## Neue Aktion für Berufskraftfahrer

Berufskraftfahrer sitzen viele Stunden am Tag „auf dem Bock“ – und was passiert nach Feierabend? Unter die Dusche, etwas essen und dann noch ein Blick in die Zeitung oder den Fernseher. Auch dies meist im Sitzen. Haltungsschwächen, Rückenschmerzen und andere Probleme sind die Folge. Die meisten Fahrer wissen: Etwas Bewegung zum Ausgleich täte dem Kreislauf, der Durchblutung und natürlich dem Rücken gut.

Viele würden auch gern etwas tun. Aber auf dem Rasthof, ohne Fitness-Studio und Trimm-Parcours, ist es schwierig, den „inneren Schweinehund“ zu besiegen. Deswegen macht die BG Verkehr ihren Mitgliedsbetrieben und Versicherten ein Angebot: Mehrmals die Woche steuern Mitarbeiter mit einem Anhänger, beladen mit Fahrrädern, den Rasthof Soltau-Ost an. Ihr Ziel: Die Fahrer zu einer Runde auf dem

Fahrrad zu gewinnen! Unmittelbar in der Nähe des Rasthofs geht es los. Durch das satte Grün der Lüneburger Heide lädt ein Rundkurs zur Fahrt ein. Die Fahrer müssen sich lediglich dazu motivieren, ihre Routine zwischen Dusche und Abendessen zu durchbrechen und eine bequeme Hose, feste Schuhe und etwas Zeit mitzubringen. Für alles Weitere sorgt die BG Verkehr: Räder, Helm, Getränk, ein passendes T-Shirt für die Mitfahrer, ein Tourguide und Begleitung. „Ein tolles Angebot“, sagen viele und wer mitgefahren ist, bestätigt: „Man müsste das viel häufiger machen, nicht nur am Wochenende.“

## Die BG Verkehr auf der MöLo, NUFAM, COMMCAR

Drei Messen, eine Botschaft: Auch Berufskraftfahrer können viel für ihre Gesundheit und Sicherheit tun. Die BG Verkehr ist dazu auf drei Messen für das Gewerbe vertreten: Der MöLo, der Messe für die

Möbellogistik in Kassel, der NUFAM, der Nutzfahrzeugmesse in Karlsruhe, und der COMMCAR, ebenfalls einer regionalen Nutzfahrzeugmesse in Chemnitz.

Auf allen drei Messen sprechen wir sowohl die Unternehmer wie die Fahrer an. Unsere thematischen Schwerpunkte sind das Ansurten, der Schutz der Gelenke beim Springen aus dem Führerhaus und die Rückengesundheit.

Die MöLo ist alle zwei Jahre der Branchentreffpunkt für Möbelwerker. Gerade für sie ist das Thema Rückengesundheit täglich präsent. Zu ihrem Alltag gehört es, schwere oder große Lasten richtig zu tragen und sicher zu transportieren. Tipps für das richtige Heben und Tragen sind deshalb eine wichtige Botschaft, regelmäßige Unterweisungen dazu sinnvoll. Im Rahmen der Kampagne hat die BG Verkehr eine Unterweisungskarte zum Thema erarbeitet. Sie ist als kompakte Unterlage geeignet, die Unterweisung zu unterstützen. Damit wird den Mitgliedsunternehmen ihre Arbeit erleichtert.

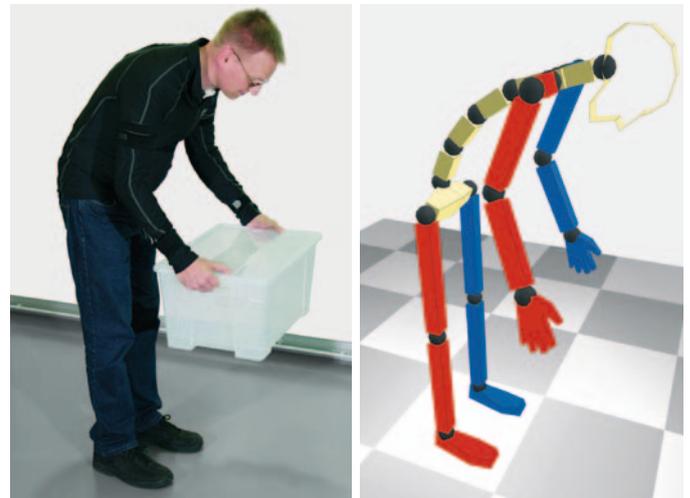
Theorie ist eine Sache, aber welche konkreten Auswirkungen haben unterschiedliche Tragetechniken? Warum ist es für den Rücken sinnvoll, möglichst körperrnäh zu heben und warum möglichst auf beide Seiten verteilt? Die BG Verkehr demonstriert dies mit Hilfe des CUELA-Rückenmonitors (CUELA=Computer-Unterstützte Erfassung und Langzeit-Analyse). Auf der Messe nutzt sie dazu eine Jacke, die mit Sensoren ausgestattet ist. Die Messebesucher können die Jacke überziehen und dann beispielhaft Hebesituationen aus dem Alltag nachstellen. Parallel erfolgt am Bildschirm eine Darstellung der entstehenden Bandscheibendruckkräfte. So kann der Besucher den Unterschied zwischen verschiedenen Hebetechniken sehen. Wissen, das sich unmittelbar umsetzen lässt.

Bei Möbelwerkern wechseln sich oftmals Situationen mit Belastung (beim Transport und Stauen der Möbel) mit Tätigkeit im Sitzen ab, wenn das Gut an seinen Bestimmungsort gefahren wird. Beides verlangt nach Ausgleich. Auf der Messe macht die BG Verkehr auch dazu ein Angebot. Eine Wii-Fit (das ist ein Sport- und Fitnessspiel für Nintendos Wii) und andere Bewegungsanreize sollen Spaß an der Bewegung vermitteln.

Viele Fahrer springen elegant aus dem Führerhaus und viele bereuen dies anschließend tief, weil ein verstauchter Knöchel oder ein Fersenbeinbruch lange Genesungszeiten und unangenehme Schmerzen mit sich bringt.

Aber auch wenn der Sprung gelingt, bleibt er nicht ohne Folgen für die Gelenke. Denn beim Sprung aus einem Führerhaus lastet das bis zu 7-Fache des Körpergewichts auf den Sprunggelenken – und

**„Für die Möbelwerker gibt es eine neue Unterweisungskarte zum Thema Heben und Tragen.“**



**Ungünstige Hebetechnik:** Das Institut für Arbeitsschutz entwickelte eine computerbasierte Messtechnik (CUELA), um die Belastung des Rückens zu erfassen.

auch das restliche Muskel-Skelett-System bleibt nicht verschont. Mit der Sprungwaage zeigt die BG Verkehr dies auf und motiviert, die Auf- und Abstiege zu benutzen und auf den Sprung zu verzichten.

Auch auf der NUFAM in Karlsruhe und der COMMCAR in Chemnitz macht die BG Verkehr ihren Besuchern praktische Angebote. In Karlsruhe hat sie den Überschlagsimulator und den Gurtschlitten dabei und in Chemnitz liegt der Schwerpunkt ebenfalls auf der Rückengesundheit.

### Die BG Verkehr auf Gesundheitstagen

Immer mehr Mitgliedsunternehmen versuchen, ihre Beschäftigten zu gesundheitsbewusstem Verhalten zu motivieren. Die Angebote reichen von Rückenschulkursen über Betriebssport bis hin zu Aktionstagen rund um die Gesundheit. Besonders die Gesundheitstage eignen sich, um über Rückengesundheit zu sprechen und aktiv zu werden. Wenn gewünscht, sind auch die Präventionsberater der BG Verkehr an solchen Tagen mit dabei. Zugeschnitten auf die Tätigkeiten im jeweiligen Betrieb zeigen unsere Fachleute

auf, welche Belastungen auftreten, und geben verschiedene Bewegungsanreize. Im Gepäck haben sie natürlich die Wii-Fit und andere Geräte, Informationen, Broschüren und Plakate.

Sie planen einen solchen Tag auch in Ihrem Unternehmen? Sprechen Sie Ihre Aufsichtsperson an. Sie vermittelt Ihnen die Mitmach-Module gern.

(rb)

## INFORMATION

**Infos zur Kampagne finden Sie auch unter:**

[www.bg-verkehr.de/arbeitsicherheit-und-gesundheitsschutz/aktionen-und-kampagnen/deinruecken](http://www.bg-verkehr.de/arbeitsicherheit-und-gesundheitsschutz/aktionen-und-kampagnen/deinruecken)

Dort finden Sie auch das Infomaterial zum Einsatz bei Unterweisungen oder Gesundheitstagen.

Unter [www.bg-verkehr.de/arbeitsicherheit-und-gesundheitsschutz/aus-und-fortbildung/rueckenschule](http://www.bg-verkehr.de/arbeitsicherheit-und-gesundheitsschutz/aus-und-fortbildung/rueckenschule) können Sie sich zur Unterstützung bei Rückenschulangeboten informieren.

**Infos zu den Messen:**

**MöLo in Kassel:** Den Stand der BG Verkehr mit Gurtschlitten und Rückenmodulen finden Sie in Halle 1-2, C08; [www.moelo.de](http://www.moelo.de)  
Auf der **NUFAM** in Karlsruhe sind wir mit Überschlagsimulator und Gurtschlitten in Halle 1, C20; [www.nufam.de](http://www.nufam.de)

Und auf der **COMMCAR** in Chemnitz erwarten die Kollegen Sie mit den Modulen der Rückenkampagne in Halle 1, D8; [www.commcar.de](http://www.commcar.de)



A yellow tugboat is docked on the left side of a river. In the background, there is a grassy bank with trees and a large industrial building complex. The sky is overcast.

# Kleine Boote, große Wirkung

Dass im Rhein heute Piranhas und Lachse schwimmen, ist vielen Maßnahmen zu verdanken. Eine davon ist die konsequente Entsorgung des ölhaltigen Bilgenwassers der Motorschiffe. Der SicherheitsProfi war mit dem „Bilgenentöler 9“ aus Duisburg unterwegs.

**R**uhig gleitet das Boot über den Duisburger Hafenkanaal, vorbei an Industriebetrieben auf der einen Seite und grünen Uferwiesen auf der anderen. Rene Merle steht vorne am Bug des kleinen Schiffes; in der Hand hält er das Tau, mit dem er gleich das Boot festmachen wird, und schaut über das Wasser. „Ist das nicht ein schöner Arbeitsplatz, hier an Deck, im kühlen Fahrtwind mit Blick auf den Hafen?“, schwärmt er. Der Mann mit der blauen Arbeitskleidung mag seinen Job. Zusammen mit seinem Kollegen Peter Lorth, der im Steuerhaus den „Bilgenentöler 9“ auf Kurs hält, ist er dafür zuständig, das sogenannte Bilgenwasser aus Binnenschiffen fachgerecht zu entsorgen.

### Früher ging es einfach über Bord

Die Bilge ist der unterste Teil eines jeden Maschinenraumes direkt über dem Kiel. Hier sammelt sich Wasser, das zum Beispiel über die Welle der Schiffsschraube oder über Kondensation in den Schiffsrumpf eingedrungen ist. Bei den meisten Motorschiffen ist dieses Bilgenwasser mit Motoröl, Fett oder Diesel verunreinigt und darf deshalb nicht ohne weiteres abgelassen werden. Das war allerdings nicht immer so. Bis in die 1950er Jahre hinein war es üblich, das Bilgenwasser direkt ins Fahrwasser zu leiten. Die Besat-



zungen der Frachtschiffe verstießen aus damaliger Sicht nicht gegen bestehende Gesetze und waren sich offensichtlich auch keines Unrechts bewusst. Vielmehr folgten sie der gängigen Praxis: Der Inhalt der Schiffsbilge wurde regelmäßig über Bord gelenzt, weil es keine andere Entsorgungsmöglichkeit gab. Nach und nach

### Alles im Blick

Beim Festmachen arbeiten die Männer trotz jahrelanger Routine sehr konzentriert und achten darauf, dass die Taue korrekt geführt sind. Gequetschte Finger will niemand riskieren.



## „Ist das nicht ein schöner Arbeitsplatz, hier an Deck, im kühlen Fahrtwind mit Blick auf den Hafen?“

entwickelte sich in Deutschland ein neues Bewusstsein für die Bedeutung des Umweltschutzes. So entwickelte man auch Maßnahmen, das verunreinigte Wasser fachgerecht abzupumpen. Seit 1961 müssen alle Schiffsführer anhand des „Ölkontrollbuchs“ Rechenschaft über den Verbleib des angefallenen Bilgenwassers ablegen. Im gleichen Jahr gründete sich die Bilgenentölungsgesellschaft (BEG) als spezialisiertes Unternehmen, zu dem auch der „Bilgenentöler 9“ mit Rene Merle und Peter Lorth gehört.

### 6.500 Liter in einer Stunde

Erster Einsatz am heutigen Tag: Das Boot steuert auf den Frachter „Walküre“ zu, dessen Besatzung vorab bei der BEG um einen Termin gebeten hat. „Die meisten Schiffsführer melden sich ein bis zwei Tage vorher beim Disponenten an“, erklärt Rene Merle. „Aber natürlich melden sich manche auch spontan über Funk, wenn sie uns sehen.“ An Bord der „Walküre“ wird das gelbe Boot bereits erwartet. Problem-

los wird der Herkulesdraht festgemacht, Routine für die Männer von „Bilgenentöler 9“. Die Rettungsweste, die Rene Merle dabei trägt, ist obligatorisch. „Ich kann mich nicht daran erinnern, dass jemals einer unserer Leute ins Wasser gefallen ist“, sagt der BEG-Mitarbeiter. „Aber die Sicherheit geht bei uns natürlich vor.“

Nun wird der Schlauch zum Frachter hinübergereicht. Der Matrose verschwindet damit im Schiff. Rene Merle klettert hinterher und hinab in den Bauch des Frachters. „Sollte das Bilgenwasser zu viel Fett oder Ölschlamm enthalten, könnte das unser Pumpsystem verstopfen“, erklärt er. „Deshalb müssen wir bei jedem Schiff kontrollieren, was wir da eigentlich in unsere Tanks lenzen.“ Gerade bei Schiffen, die schon einige Tage auf dem Buckel haben, oder solchen, deren Schiffsführer unbekannt sind, sei die Begutachtung des Bilgenwassers besonders wichtig. Insgesamt 6.500 Liter an Bilgenwasser wechseln in den nun folgenden 60 Minuten das Schiff.



Früher waren die Schläuche, die beim Lenzen zum Einsatz kamen, sehr schwer. Die heutigen aus Kunststoff erleichtern Rene Merle und den Schiffsbesatzungen die Arbeit.

Seit 1961 ist jeder Schiffsführer verpflichtet, ein Ölkontrollbuch zu führen und zu dokumentieren, wie das Bilgenwasser entsorgt wird.



Direkt über dem Kiel eines Schiffes befindet sich die Bilge. Bis dorthin reicht der lange Schlauch von BiBo 9.





Neben dem Bilgenwasser entsorgt BiBo 9 auch andere ölhaltige Betriebsmittel. Der Inhalt dieser Kanister wird direkt in die Tanks entleert.

**Mitte:** Rene Merle kontrolliert den Füllstand der Altöltanks mit einem Messstab. Insgesamt rund 150 Kubikmeter fassen die Tanks.

**Rechts:** Die Ultrafiltrationsanlage reinigt das Öl-Wasser-Gemisch ein weiteres Mal. Dabei werden die letzten Ölpartikel aus dem Wasser geschwemmt, sodass anschließend keine Belastung mehr für die Umwelt besteht.



### Ausgeklügelte Technik an Bord

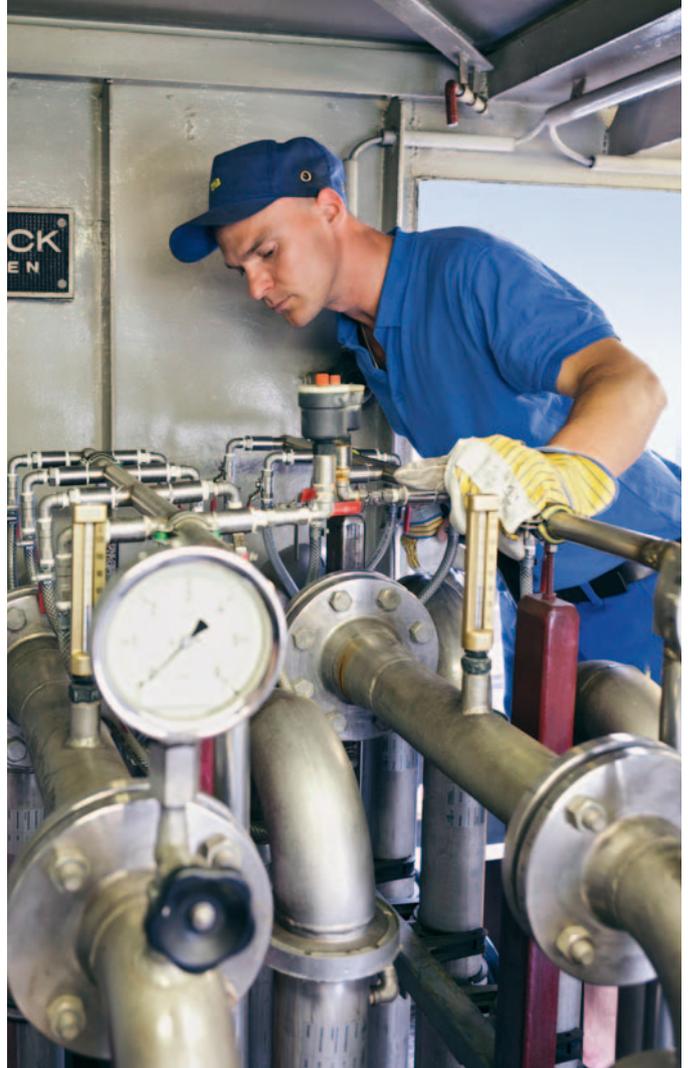
Der Bilgenentöler würde nicht so heißen, wenn er das Gemisch einfach nur in den Tanks aufnahm. An Bord findet sich eine ausgeklügelte Technik, die das Wasser-Öl-Gemisch sogleich weiterverarbeitet: Durch den Schlauch gelangt das Bilgenwasser vom Frachtschiff zunächst in den sogenannten Schwerkraftseparator. Hier wird ein erstes Mal das Öl vom Wasser getrennt: Da Öl eine geringere Dichte als Wasser hat, schwimmt es oben – ein physikalisches Reinigungssystem, bei dem auf den Einsatz von Chemikalien ganz verzichtet werden kann. Über einen Überlauf, den Ölskimmer, fließt das Öl in die Altöltanks ab, das abgesetzte Wasser hingegen weiter in eine zweite Kammer. Die Prozedur wiederholt sich. Nach sieben Durchläufen ist das Wasser bereits ordentlich vom Öl getrennt. Dennoch wird das verunreinigte Wasser nun durch die Ultrafiltrationsanlage geführt, bei der durch eine spezielle Membrantechnik kleinste Partikel gefiltert werden. Im Anschluss an diese Prozedur können durchschnittlich 85 Prozent der vom Frachter übernommenen Menge an Bilgenwasser wieder in den Hafencanal zurückgeführt werden – als sauberes Wasser, das keinen Schaden für die Umwelt darstellt. Das verbliebene Altöl hingegen wird in den vier Öltanks an Bord gesammelt.

### Auch See- und Sportschiffe werden bedient

Für das 27 Meter lange gelbe Schiff geht es weiter zum nächsten Einsatz. Die „Rhenus Datteln“ wartet bereits in der Ruhmündung auf das Bilgenboot, kurz BiBo. Peter Lorth steuert das Schiff gewohnt routiniert an den Frachter heran. Rene Merle wirft das Tau, macht sogleich das Schiff fest und reicht kurz darauf den Kunststoffschlauch hinüber. Man kennt sich bereits und während die 700 Liter Altöl ins Bilgenboot gepumpt werden, bleibt genug Zeit, um Neuigkeiten über die Bordwand hinüber auszutauschen.

Für die Schifffahrt auf den deutschen Binnengewässern sind derzeit sieben Boote der BEG im mobilen Einsatz, stationiert an fünf festen Standorten: in Duisburg für den Hafen und den Niederrhein, in Datteln für die westdeutschen Kanäle, in Mainz, Mannheim und Regensburg für die jeweiligen Häfen, den Oberrhein und die Donau sowie deren zahlreichen Nebenflüssen. Diese sieben BiBos versorgen nicht nur Binnenschiffe. Seeschiffe, die meist von der Nordsee aus den Niederrhein bis Köln befahren, und sogar die Sportschifffahrt werden bedient. Das Vorgehen hat seit der Einführung vor über 50 Jahren Schule ge-

**Bei 6.000 Lenzungen pro Jahr verarbeitet die BEG 17,5 Millionen Liter Bilgenwasser. Daraus werden 2.200 Tonnen Altöl entsorgt.**



macht und wird seit geraumer Zeit auch in anderen Ländern wie den Niederlanden, Belgien, Frankreich und der Schweiz angewendet. Nach einer halben Stunde ist die „Rhenus Datteln“ abgepumpt. Deren Schiffsführer reicht das Ölkontrollbuch herüber, worin Peter Lorth nun zum Nachweis für die Behörden penibel genau einträgt, welche Mengen an Altöl und sonstigen ölhaltigen Produkten abgeführt worden sind. Dann löst „Bilgenentöler 9“ die Verbindung und es geht auf zum nächsten Auftrag.

### Altöl und verschmierte Lappen

Der niederländische Frachter „Julia“ liegt im Vinckekanal des Duisburger Hafens. Hier gibt es vor allem Altöl zu entsorgen, da das moderne Schiff bereits über spezielle Auffangbehälter für Altöl verfügt, wodurch das Bilgenwasser kaum verunreinigt wird. Außerdem nimmt Rene Merle verschiedene Kanister in Empfang, in denen sich ein Diesel-Wasser-Gemisch befindet, das nach Aussage der Frachter-Crew durch eine defekte Treibstoffleitung entstanden ist. Rene Merle kippt den Inhalt der Kanister in die Tanks, Peter Lorth notiert im Ölkontrollbuch der „Julia“ sogleich deren Anzahl und die Menge. Neben dem Bilgenwasser entsorgen die Boote der BEG auch alle ölhaltigen Betriebsmittel in einem Rollcontainer an Deck. Dazu gehören vor allem alte Ölfilter, ölverschmierte Lappen, besagtes Diesel-Wasser-Gemisch oder Teile, die mit Öl und Fetten in Berührung gekommen sind.

Kurze Zeit später ist das gelbe Bilgenboot wieder unterwegs auf dem Hafenkanaal. Mit zwölf Stundenkilometern steuert Peter

Lorth zurück zum Lager, wo das Altöl über einen Umschlagponton in große Tanks an Land gepumpt wird. Spezialfirmen an Land verarbeiten das Altöl weiter, so dass es zum Beispiel als „Basisöl“ für Zweittraffinate genutzt werden kann.

Mittlerweile lugt hinter den grauen Wolken die Sonne hervor. Rene Merle nutzt die Fahrt zum Lager für eine kurze Verschnaufpause, macht es sich an Deck bequem und winkt den Kollegen auf den vorbeifahrenden Binnenschiffen zu. Für einen Augenblick begegnen sich hochmoderne Technik und jahrhundertalte Binnenschiffer-Romantik.

Text und Fotos: Christoph Papsch



# Behälter auf Abwegen

Ein Lkw mit Abrollkippeinrichtung kippte beim Aufziehen des Behälters um. Warum das passiert war, ließ sich bei der Unfalluntersuchung nicht klären. Erst ein nachgestellter Fahrversuch brachte die Antwort.

**Der Unfall** Der Lkw stand zum Zeitpunkt des Aufziehens auf einem ebenen Platz mit trockener und tragfähiger Teerdecke. Die Ladung im Behälter war formschlüssig und gleichmäßig geladen. Fahrzeug und Behälter wurden einer technischen Untersuchung unterzogen, aber es wurden keine Mängel gefunden, die als Unfallursache in Frage kamen.

Der Fahrer? Er war unterwiesen und gilt als erfahren. Was also war die Unfallursache? Zur Klärung gab es nur eine Möglichkeit: die Durchführung eines Fahrversuches. Weil dieser Test auf „neutralem“ Boden stattfinden sollte, suchten wir ein Unternehmen, das selbst sehr viel Erfahrung mit Abrollkipffahrzeugen hat. Dank der guten Zusammenarbeit mit der Firma VEOLIA Umweltservice konnten wir bei den Niederlassungen in Bayreuth und Bindlach Fahrversuche durchführen.

**Der Fahrversuch** Bei der Untersuchung des Unfalls konnten mehrere technisch denkbare Ursachen für das Unfallereignis ausgeschlossen werden. Warum war der Lkw dann umgekippt? Die Suche konzentrierte sich auf eine bestimmte Situation. Beim Versuch vor Ort nahm der Fahrer zunächst einen Behälter so auf, wie es der Hersteller vorgibt. Danach wurden verschiedene Aufnahmevorgänge nachgestellt, darunter auch eine Variante, bei der Behälter und Lkw nicht in einer Flucht stehen. Das kommt im Alltag zum Beispiel bei besonderen örtlichen Gegebenheiten vor.

**Das Ergebnis** Das Resultat war eindeutig: Schon geringe Abweichungen von der geraden Linie können dazu führen, dass der Behälter nicht richtig aufgenommen wird. Beim Aufziehen ist es deshalb

zwingend notwendig, dass der Behälter und der Lkw fluchtend hintereinanderstehen. Nur dann kann der Behälter mit seinen Grundträgern zwischen die Führungsrollen des Aufbaus gleiten. Um dies zu gewährleisten, muss der Fahrer die Lage von Grundträgern und Führungsrollen zueinander kontrollieren, bevor der Behälter so weit aufgezo-gen wird, dass die Ablaufrollen vom Boden abheben. Ein Blick in den Rückspiegel reicht dafür nicht aus, es sollte mindestens der Blick durch das geöffnete Seitenfenster sein. Ist keine klare Sicht auf den Behälter möglich, steigt der Fahrer zur Kontrolle aus.

Falls der Behälter aufgenommen wird, obwohl die Grundträger nicht innerhalb der Führungsrollen liegen, kann es sein, dass ein Grundträger auf einer Führungsrolle aufsitzt. (Abb. 2 siehe Seite 17) Wird nun der Aufnahmevorgang fortgesetzt, kann der Behälter seitlich vom Lkw abrutschen, sobald die Ablaufrollen des Behälters vom Boden abheben (Abb. 3).

Da Behälter und Lkw über Bügel und Haken verbunden sind, besteht die Gefahr, dass der gesamte Lkw mit umgerissen wird.

**Wichtig** Bereits ein geringer Versatz von fünf bis acht Grad zwischen Lkw und Behälter reicht aus, um den Behälter schräg über die Führungsrollen des Aufbaus zu ziehen (Abb. 4). Diese Abweichung ist für den Fahrer schwer zu erkennen. Um die Gefahr zu bannen, sollte man die Praxistipps beherzigen (siehe Kasten).

Peter Gräßel

**+** Nutzen Sie unsere neue Unterweisungskarte zum Thema.  
Bestelladresse: [www.bg-verkehr.de/medienkatalog](http://www.bg-verkehr.de/medienkatalog)

## PRAXISTIPPS ZUM SICHEREN AUFZIEHEN VON BEHÄLTERN

1. Lkw und Behälter müssen beim Aufnahmevorgang fluchtend zueinander stehen.
2. Die Spiegel alleine sind keinesfalls ausreichend, um die korrekte Aufnahme des Behälters zu überwachen – das gilt besonders für Fahrzeuge mit Fernverkehrshaus und für Sonder- und Volumenbehälter.
3. Es ist sehr effektiv, sich aus dem Fenster heraus nach hinten umzudrehen und den Aufnahmevorgang zu beobachten (vor allem gerade bei Regen oder Schneefall). Dazu gehört auch die Kontrolle, ob der Bügel vollständig im Haken hängt. Im Zweifel muss der Fahrer aussteigen und die Lage überprüfen.
4. Das Markieren der Führungsrollen mit einer auffälligen und dauerhaft erkennbaren Farbe erleichtert die Kontrolle beim Aufnehmen.
5. Bleiben Sie immer angeschnallt, auch während des Aufnahmevorgangs, des Abkippens oder des Rangierens.
6. Lesen sie die Bedienungsanleitung Ihres Fahrzeuges. Auch für „alte Hasen“ gibt es dort wichtige Informationen über die Leistungsfähigkeit des Aufbaus.
7. Beachten Sie die BGI 5005, „Sicherer Einsatz von Abroll- und Abgleitkippern“.

Der Lkw kippte beim Aufziehen um, obwohl Fahrzeug und Behälter technisch in Ordnung waren.



Abb. 1

Grundträger befinden sich korrekt zwischen den Führungsrollen.



Abb. 2

Ein Grundträger liegt auf der Führungsrolle auf.

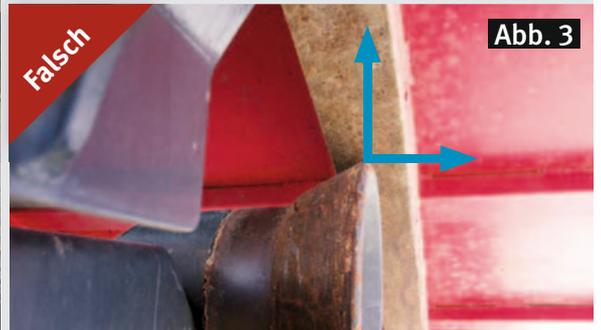


Abb. 3

Seitliches Abrutschen der Grundträger bei weiterem Aufziehen.



Abb. 4

Versatz von Fahrzeug und Behälter mit ungefähr fünf Grad.



# Neue Normen für die Luftfahrt

Wenn es um die Normung von Luftfahrtbodengeräten geht, kommt in Europa niemand an der BG Verkehr vorbei. Gut zu wissen, dass auf diese Weise Erkenntnisse aus dem Unfallgeschehen in die Entwicklung neuer Gerätetypen einfließen.

**W**ohl jeder Fluggast hat schon einmal die kleinen und großen Geräte gesehen, die als technische Helfer auf dem Vorfeld oder direkt am Flugzeug im Einsatz sind. An diese Betankungsfahrzeuge, Flugzeugschlepper, Förderbandwagen und Co. werden hohe sicherheitstechnische Anforderungen gestellt. Vor allem Geräte mit Spezialaufbauten, die schwere Lasten oder Personen in die Höhe befördern, verdienen besondere Aufmerksamkeit. Die möglichen Gefährdungen muss der Hersteller im Rahmen einer Risikoanalyse betrachten und bei der Konstruktion berücksichtigen.

## Rechtlicher Hintergrund

Bis in die späten 90er Jahre gab es weltweit verschiedene Bau- und Ausrüstungsbestimmungen. In Deutschland konnte sich der Her-

steller an der damals gültigen Unfallverhütungsvorschrift Luftfahrt (UVV Luftfahrt) orientieren.

Aber die Rechtslage änderte sich: Europäisches Recht sollte auch in Deutschland umgesetzt werden. Deswegen ersetzt seit 1995 die sogenannte Maschinenrichtlinie (das sind Bau- und Ausrüstungsbestimmungen für Neugeräte) die entsprechenden Regelungen der Unfallverhütungsvorschrift. Diese Maschinenrichtlinie ist allerdings eher allgemein abgefasst. Um das bis dahin vorherrschende hohe Sicherheitsniveau der Geräte weiterhin zu gewährleisten, erteilte die Europäische Kommission ein Mandat zur Normung von Luftfahrtbodengeräten. Die Federführung des Technischen Komitees auf europäischer und nationaler Ebene sowie zahlreicher Arbeitsgruppen obliegt seit Jahren dem Geschäftsbereich Prävention der BG Verkehr.

Helge Homann

## INFORMATION

### Überarbeitete und veröffentlichte Normen

EN 1915 - 1 „Luftfahrt-Bodengeräte - Allgemeine Anforderungen“

EN 12312 - 1 „Fluggaststrecken“

EN 12312 - 9 „Container-/Paletten-Hubfahrzeuge“

**Bezugsquelle:** Das Deutsche Institut für Normung (DIN) veröffentlicht die Normen. Sie können beim Beuth Verlag bezogen werden.

Auf der Messe **InterAirport** in München präsentieren die Hersteller vom 8. bis 11. Oktober neue Geräte (siehe dazu Seite 5).

### Infos im Internet

[www.interairport.com](http://www.interairport.com)

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

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



Links: Ein Highloader der neuen Generation. Die teleskopierbare Treppe ist mit einem Geländer gesichert. Oben auf der Plattform befindet sich ebenfalls ein Geländer, das zehn Zentimeter höher ist als bei den alten Geräten.

Rechts: Ein herkömmliches Gerät. Hier bewegt sich das Personal über eine teleskopierbare Steigleiter nach oben. Der Übergang auf die Plattform und das Geländer dort sind vergleichsweise einfach gesichert, deswegen ist das Unfallrisiko deutlich höher als bei dem neuen Baumuster.

INTERVIEW

# Vom Nutzen der Normung

**Was bringen Normen für den betrieblichen Arbeitsschutz?**

In Deutschland werden immer mehr autonome Rechtsvorschriften außer Kraft gesetzt. Die Maschinenrichtlinie ist sehr abstrakt. Sie konnte die UVVen nicht ersetzen, die früher bis ins technische Detail die Sicherheitsanforderungen an Geräte definiert haben. Deswegen haben die Normen eine immense Bedeutung für den betrieblichen Arbeitsschutz.

**Können Sie dazu ein konkretes Beispiel geben?**

Nehmen Sie den Aufstieg zum Highloader. An diesem Gerät hatten wir regelmäßig Unfälle, und zwar betraf das Flughäfen in ganz Europa. In der Arbeitsgruppe haben wir das analysiert und schon bald war das erste Gerät auf dem Markt, das hatte als Aufstieg eine Treppe statt einer Leiter und auf der Plattform ein höheres Sicherheitsgeländer. Die Hersteller, die ja auch in der Arbeitsgruppe sitzen, haben die Konstruktion schon vor dem Erscheinen der Norm verändert. Und da, wo der neue Highloader eingesetzt wird, gibt es jetzt weniger Unfälle.

**Ist die Norm denn in Zukunft verbindlich für die Produktion?**

Nein, Normen haben keinen rechtsverbindlichen Charakter – man sollte sich daran halten, muss aber nicht. In der Praxis ist es allerdings so, dass die Betreiber großes Interesse an Geräten haben, die den aktuellen Normen entsprechen.

**Die Technik entwickelt sich ständig weiter. Sind europaweite Normen da nicht schnell „Schnee von gestern“?**

Um den aktuellen Stand der Technik in den normativen Anforderungen an die Bodengeräte nachhaltig sicherzustellen, sollen die europäischen Normen alle fünf Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

**Hat es denn schon Veränderungen gegeben, seit Sie den Vorsitz haben?**

Oh ja, die Normung ist ja ein fortlaufender Prozess. Im Fokus der ersten Überarbeitung stand die Anpassung an die neue Maschi-



**„Wenn neue Normen dazu führen, dass es weniger Arbeitsunfälle gibt, haben wir unser Ziel erreicht.“**

Helge Homann (47) leitet seit 2008 das Referat Luftfahrt der BG Verkehr.

nenrichtlinie (2006/42/EG). Außerdem wurden Gefährdungen berücksichtigt, die aus Unfällen oder Mängelberichten älterer Geräte bekannt wurden. In diesem Jahr sind bereits drei wichtige Normen europaweit „neu“ erschienen.

**In dem Komitee sitzen Hersteller, Flughafenbetreiber, Abfertigungsgesellschaften und die Vertreter der Berufsgenossenschaft an einem Tisch. Wie läuft die Zusammenarbeit?**

Meistens sehr gut, weil wir dasselbe Ziel verfolgen. Wenn wir uns in der Sache nicht einigen können, was auch vorkommt, entscheiden wir per Abstimmung. Und in der Amtssprache Englisch fühle ich mich mittlerweile auch ganz zu Hause.

**Wie kam es dazu, dass ausgerechnet die BG Verkehr sowohl auf nationaler wie europäischer Ebene die Federführung in den Komitees hat? Immerhin arbeiten europaweit unter anderem Vertreter aus Spanien, Frankreich, England, den Niederlanden, Dänemark und Schweden zusammen ...**

Wir verfolgen weder wirtschaftliche noch politische Interessen – uns geht es einzig und allein um die größtmögliche Sicherheit am Arbeitsplatz. Wir sind unbefangen und bringen unsere jahrelange Erfahrung und Kompetenz mit ein. Genau das suchen und schätzen unsere Partner.



Sie suchen eine aktuelle Unterweisungskarte für Ihre Branche, brauchen eine neue Unfallverhütungsvorschrift oder wollen Ihre Aushänge aktualisieren? Im Medienkatalog der BG Verkehr finden Sie Publikationen, Plakate, Flyer, DVDs und vieles mehr. Mitgliedsbetriebe erhalten viele Artikel zu Sonderkonditionen. Schauen Sie doch mal rein!  
[www.bg-verkehr.de/medienkatalog](http://www.bg-verkehr.de/medienkatalog)

# Unser Medienkatalog



## Aushänge und Plakate

Wer ist Betriebsarzt, Ersthelfer oder Sicherheitsbeauftragter im Betrieb? Mit unseren Aushängen erfüllen Sie Ihre Informationspflicht. Und vielleicht gefällt Ihnen ja auch eines unserer Poster.



## Filme

Es geht auch ohne Papier: Unsere Filme zum Arbeitsschutz kommen bei den Beschäftigten gut an.

## Aktionsmedien und Flyer

Hier werden einzelne Aspekte des Arbeitsschutzes auf den Punkt gebracht, zum Beispiel der Sicherheitsgurt für Taxifahrer, Lärmschutz für Müllwerker oder der Schutz vor UV-Strahlung für Seeleute.



## Unterweisungskarten

Praktisch und übersichtlich fassen die Karten zusammen, wie man sich in kritischen Situationen richtig verhält. Unterschiedliche Themen für alle Branchen.



## Broschüren und Handlungshilfen

Grundsätze und Informationen der BG zu Einzelthemen: Sicherheits-Check für Binnenschiffe, Fahrzeugstandhaltung, Wechselbehälter und, und, und ...



## Unfallverhütungsvorschriften

Hier gibt es die Grundsätze der Prävention (BGV A1), die DGUV Vorschrift 2 „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ und weitere UVVen.

# Chef an Bord

Anton Nauheimer ist Frankfurter Reeder in vierter Generation. Seine Erfahrungen waren schon vor 27 Jahren gefragt, als er Mitglied der Vertreterversammlung der Binnenschiffahrts-BG wurde. Er begleitete zwei Fusionen der Berufsgenossenschaft und ist bis heute engagiert dabei.

## Herr Nauheimer, was verbindet Sie mit Goethe?

Als Schüler wurde uns das schon gesagt: Goethe ist ein großer Sohn dieser Stadt. Deshalb haben wir auch eines unserer Schiffe nach ihm benannt und bieten vor Weihnachten Goethe-Kreuzfahrten an. Absolut beeindruckend für mich ist die dichterische Begabung Goethes schon in seinen jungen Jahren. Bisweilen lese ich auch den einen oder anderen Abschnitt aus seinen Werken.

## Was muss man als Reeder mit Heimathafen Frankfurt besonders beherrschen?

Im Binnenland an einem nicht sehr großen Fluss haben wir eine Sonderstellung und man findet immer Zuhörer, die sich für die Binnenschiffahrt interessieren. Für uns ist es aber auch wichtig, den Fahrgästen etwas zu bieten, das dem regionalen Charakter des Heimathafens entspricht. Dazu gehört Goethe ebenso wie unser „After-Work-Shipping“.

## Welche Bedeutung hat der Main für Sie?

Aus meiner Kindheit habe ich schlimme Erinnerungen. Als kleiner Junge – ich konnte noch nicht schwimmen – bin ich mehrfach in den Main gefallen. Mit zwölf Jahren war die Angst dann verfliegen. Meine Schwester fertigte in der Zeit ein Segel für einen Fischer-

## ZUR PERSON

Der berufliche Werdegang des 1946 geborenen Anton Nauheimer ist etwas ungewöhnlich. Er absolvierte eine Banklehre, bevor er als Matrose bei seinem Vater an Bord ging und das Rheinpatent erwarb. Heute kommen ihm beide Ausbildungen als Geschäftsführer der „Frankfurter Personenschiffahrt Anton Nauheimer“ sehr zugute. Für einen Generationenwechsel in seinem Unternehmen hat der Frankfurter Reeder bereits gesorgt: Seit 2012 ist seine Tochter, Dr. Marie Nauheimer, Mitglied der Geschäftsleitung.



Nachen meines Vaters. Damit übten wir auf dem Main das Segeln. Seither besteht zum Main eine enge und angstfreie Beziehung.

## Sind Sie auf Ihren Schiffen auch selbst anzutreffen?

Wenn sie am Kai vor dem Büro liegen auf jeden Fall. Ansonsten bin ich bei neuen Eventfahrten und bei den Fahrten zu „Rhein in Flammen“ dabei.

## Ihre Flotte besteht aus fünf Schiffen. Wie sieht die typische Besatzung eines Ausflugsschiffes aus?

Neben den nautisch vorgeschriebenen zwei oder drei Binnenschiffen sind immer vier bis acht gastronomische Mitarbeiter an Bord.

## Welche Sicherheitsmaßnahmen sind in der Personenschiffahrt besonders wichtig?

Mir ist die Sicherheit der Mitarbeiter und der Fahrgäste an Bord unserer Schiffe gleich wichtig. Gut sind die Schulungen nach der Fahrgastsicherheitsverordnung. Sie haben das Wissen über Havarien oder Vorfälle an Bord deutlich verbessert.

## Haben sich Sicherheitsthemen im Laufe der Jahre verändert?

Nein, inhaltlich sind sie gleich geblieben. Aber unsere Fahrgäste und Mitarbeiter sind bei Sicherheitsfragen sensibler geworden. Das ist auch gut so. Sicherheitsfragen müssen wir ernst nehmen.

## Müssen Besatzungsmitglieder eigentlich schwimmen können?

Nein, laut Vorschrift nicht. Aber meine Erfahrungen aus der Kindheit zeigen, dass es nicht schadet.

## Ein Satz zu Frauen in Führungspositionen?

Es funktioniert sehr gut mit meiner Tochter in der Geschäftsleitung.

## Mögen Sie Krimis?

Sie spielen sicher auf unsere Krimifahrten an. Ich mag Krimis sehr. Früher in Buchform, heute eher als Fernsehzuschauer.



Unachtsamkeit, herumliegende Arbeitsmaterialien und schlechte Bodenbegebenheiten sind häufige Gründe für Unfälle an Deck sowie an Anlegestationen.

## Stolperunfälle vermeiden

**S**tolper-, Rutsch- und Sturzunfälle gehören in vielen Branchen noch immer zu den Hauptunfallursachen – nicht nur, aber auch in der Binnenschifffahrt. Was sind die Gründe und was kann man dagegen tun?

Die Analyse der Unfälle zeigt immer wieder, dass viele Sturzunfälle vermieden werden könnten, wenn die Betroffenen mit mehr Aufmerksamkeit unterwegs wären. Vielfach ist man aber abgelenkt, übersieht Stolperstellen oder erkennt sie zu spät. Kleine Bodenunebenheiten, achtlos geworfene Gegenstände oder ungünstige Schuhe tun ein Übriges. Eigentlich nicht der Rede wert, wenn die Folgen vieler Stolperunfälle nicht so gravierend wären.

Schwerpunkt bei Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen sind die Verkehrswege an Deck. Grund genug, sich einmal Gangborde, Decks, Aufstiege und Niedergänge auf dem Schiff genauer anzusehen. Gerade jetzt, wenn früher einsetzende Dunkelheit, Regen und demnächst Schnee und Eis die Situation verstärken. Denn Art und Zustand des Bodenbelages beeinflussen die Rutschsicherheit.

Im Gangbord von älteren Schiffen findet man häufig als Lauffläche glatten Stahl, der nachträglich mit Schweißpunkten versehen wurde. Die Schweißpunkte (auch Warzen genannt) nutzen mit den Jahren jedoch ab und werden immer flacher, was auf den ersten Blick kaum sichtbar ist. Dadurch geht aber die rutschhemmende Wirkung verloren. Auch profilierte Bleche, wie Tränen- oder Quintettblech, bieten nicht für alle Zeit einen sicheren Auftritt. Sie können, wie die Warzen, durch jahrelange Benutzung „abgewetzt“ werden. Mehrfaches Überstreichen lässt mit der Zeit das Profil in dicker Farbe verschwinden und die rutschhemmende Wirkung lässt nach. Spätestens vor dem dritten Anstrich muss die alte Farbe entfernt werden. Ist ein Austausch abgenutzter Profilbleche nicht möglich, kann die Sicherheit mit Farbe, der Sand beigemischt wird, wiederhergestellt werden.

Eine weitere Besonderheit an Bord sind die Treppen und Niedergänge. Bei der Gestaltung von Neubauten sollte man sich

an die Normen halten, denn sie dienen der Arbeitssicherheit. Mit baulichen Vorgaben versucht man, das Unfallrisiko beim Begehen von Treppen zu minimieren. So müssen z. B. Treppen eine Mindestbreite von 60 und eine Trittläche von mindestens 15 cm haben und der Neigungswinkel sollte – auch bei Treppen in den Maschinenraum – möglichst gering sein. Bei mehr als drei Stufen ist ein Handlauf anzubringen. Die Rutschhemmung der Stufen ist ein sehr wichtiges Kriterium.

Die Stufenkanten müssen gut sichtbar sein. Bei Rohrleitungsübergängen auf Tankschiffen sollte der Trittbereich für einen sicheren Auf- bzw. Abgang deutlich erkennbar gestaltet werden. Auf Fahrgastschiffen sind z. B. mit Teppichstoff bezogene Stufen einer Treppe, die aus demselben Material wie der Fußboden davor und dahinter bestehen, in manchen Fluren nur schlecht zu sehen, insbesondere im gedämmten Licht. Also Stufenkanten, auch oder gerade wenn es sich um eine einzelne handelt, unbedingt in Kontrast zur Umgebung ausführen oder kennzeichnen. Bevorzugen sollte man neben der Nutzung von gelbschwarzer Markierung nach Möglichkeit reflektierende Streifen. Diese sind auch mit „Mondlicht“ noch auszumachen.

Auch Ordnung und Sauberkeit sind noch immer aktuell. Ölverschmierte oder nasse Stufen zum Beispiel in den Maschinenraum sorgen für eine Abwärtsbeschleunigung, die nicht unbedingt gewollt ist und die schlimme Folgen haben kann. In der Fahrgastschifffahrt

können achtlos abgestellte Kisten oder verschüttete Getränke und Kästen zu Stolper- oder Rutschgefahren werden. Die Reihe ließe sich mit Klassikern wie Drähten und Tauen im Gangbord bis hin zu den Schuhen vor der Wohnungstür fortsetzen.

Wobei wir beim Faktor Mensch wären. Verschaffen Sie sich eine gute Sicht, z. B. indem Sie Kisten sinnvoll tragen, und begehen Sie Treppen ruhig und ohne Hektik. Nutzen Sie auf Treppen jede Stufe und lassen Sie nicht die eine oder andere aus.

**„Klare Kanten, gutes Licht“**

# Breites Angebot für mehr Sicherheit

**Wissen, Können und Wollen**, das sind die Voraussetzungen, die gegeben sein müssen, um ein bestimmtes Verhalten zu zeigen. Dies gilt auch für das richtige Verhalten im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. In ihren Seminaren vermittelt die BG Verkehr diese Voraussetzungen.

Der Erfolg eines Seminars zeichnet sich dadurch aus, inwieweit die Teilnehmer danach bereit sind, das umzusetzen, was sie neu erfahren haben. Dazu müssen sie nicht nur viel Neues lernen, sondern auch entsprechend motiviert werden. Fachleute der Erwachsenenbildung sagen: „Menschen wollen lernen und nicht belehrt werden!“ Deshalb wird den Teilnehmern im Seminar die Möglichkeit gegeben, ihre Lernprozesse selbst zu entwickeln. Sie sollen nicht nur Wissen tanken, sondern es auch im Kopf umsetzen.

Die BG Verkehr setzt diese Erkenntnisse in ihren Seminaren um. Die Seminarleiter verstehen sich als Moderatoren, die den Teilnehmern die Gelegenheit geben, ihr eigenes Wissen und ihre eigenen Erfahrungen mit einzubringen. Die Teilnehmer erhalten dazu gezielte Arbeitsaufträge und geben das in der Gruppe erarbeitete Wissen an die anderen Seminarteilnehmer weiter. Die Moderatoren strukturieren und ergänzen dort, wo dies nötig ist. Diese Form der Semingestaltung kommt gut an. Die Rückmeldungen sind überwiegend positiv und enthalten vor allen Dingen auch Berichte darüber, wie das Umsetzen des Gelernten im Unternehmen erfolgreich durchgeführt wurde.

Haben wir Sie neugierig gemacht? Dann schauen Sie doch noch einmal in die Seminarübersicht (unten). Neben Seminaren mit alt-

bekanntem Inhalt finden sich auch einige Seminare mit neuen Themen. Zum Beispiel im November: Das Seminar „Gesundheitsförderung in der Binnenschifffahrt“ wird Themen der Belastungen des Muskel-Skelett-Systems beinhalten und Möglichkeiten aufzeigen, mit diesen umzugehen. Auch das Thema Stressbewältigung wird angesprochen. Die Referenten der BG werden in diesem Seminar von Fachleuten aus den einzelnen Bereichen unterstützt. Damit keine Langeweile auftritt, werden die Themen nicht nur mit den Teilnehmern gemeinsam erarbeitet, sondern vieles davon wird gleich im Seminar in die Praxis umgesetzt.

Andere Seminare widmen sich der Kommunikation im Arbeitsschutz: „Wie unterweise ich richtig?“ „Wann kommt meine Botschaft an?“ „Wie argumentiere ich in Sachen Arbeitsschutz sowohl gegenüber meinem Vorgesetzten als auch gegenüber meiner Mannschaft?“ Wichtige Fragen, wie sich in den letzten Jahren gezeigt hat. Antworten dazu werden in diesen Seminaren erarbeitet.

Immer mehr an Bedeutung gewinnt auch das Thema Verantwortung des Schiffsführers im Arbeitsschutz. Was bedeutet dies in der Praxis konkret? Was kann der Schiffsführer tun, um seiner Verantwortung gerecht zu werden? Diese Themen werden im Seminar für Schiffsführer und in den Fahrgastschifferseminaren behandelt.

**Anmeldungen nimmt die BG Verkehr entgegen:**

**BG Verkehr, Referat Binnenschifffahrt, Düsseldorfer Straße 193, 47053 Duisburg oder per E-mail an [ulrike.klein@bg-verkehr.de](mailto:ulrike.klein@bg-verkehr.de).**

## SEMINARE BINNENSCHIFFFAHRT 2013/2014

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Rettungswestenseminar	BS-13-132	23.10. – 25.10.2013	34508 Willingen (Upland)
Fortbildungsseminar für Fahrgastschiffer: Verantwortung – Kommunikation im Arbeitsschutz – Unterweisung	BS-13-129	04.11. – 06.11.2013	18055 Rostock
Gesundheitsförderung in der Binnenschifffahrt: Ernährung – Stress – Rückenprobleme	BS-13-137	19.11. – 21.11.2013	57392 Sellinghausen
Einführungsseminar für Auszubildende und Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	BS-13-127	26.11. – 06.12.2013	47198 Duisburg
Fortbildungsseminar für Fährleute: Gefährdungsbeurteilung – Verantwortung – Kommunikation im Arbeitsschutz	BS-13-134	27.01. – 29.01.2014	56154 Boppard
Fortbildungsseminar für Fahrgastschiffer: Verantwortung – Kommunikation im Arbeitsschutz – Unterweisung	BS-13-130	03.02. – 05.02.2014	auf Anfrage
Fortbildungsseminar für Fahrgastschiffer: Verantwortung – Kommunikation im Arbeitsschutz – Unterweisung	BS-13-131	17.02. – 19.02.2014	34508 Willingen (Upland)
Arbeitsschutz in der Fahrgastschifffahrt	BS-13-135	05.03. – 07.03.2014	49406 Barnstorf
Sicherheitsbeauftragte in Binnenschifffahrtsbetrieben	BS-13-125	10.03. – 13.03.2014	34508 Willingen (Upland)
Arbeitsschutz in der Binnenschifffahrt	BS-13-136	17.03. – 19.03.2014	34508 Willingen (Upland)
Fortbildungsseminar für Schiffsführer: Verantwortung – Kommunikation im Arbeitsschutz – Unterweisung	BS-13-128	24.03. – 26.03.2014	34508 Willingen (Upland)
Rettungswestenseminar	BS-13-133	26.03. – 28.03.2014	34508 Willingen (Upland)

Weitere Informationen zu den Seminaren finden Sie unter: [www.bg-verkehr.de/arbeitsicherheit-und-gesundheitsschutz/aus-und-fortbildung](http://www.bg-verkehr.de/arbeitsicherheit-und-gesundheitsschutz/aus-und-fortbildung)  
Dort können Sie sich auch direkt anmelden.

# Wer darf schweren Atemschutz tragen?

Nicht jeder ist zum Tragen von schwerem Atemschutz geeignet. Aber nach welchen Kriterien soll der Arbeitgeber entscheiden? Nach intensiven Diskussionen stellt die BG Verkehr jetzt ihren Standpunkt vor.

**D**er vorgeschriebene Nachweis für die Eignung von Besatzungsmitgliedern auf Seeschiffen für das Tragen von schwerem Atemschutz (Pressluftatemgeräten) ist in den letzten Monaten vielschichtig diskutiert worden. Im Mittelpunkt stand die Frage, ob für Seeleute eine arbeitsmedizinische Pflichtvorsorgeuntersuchung gemäß der Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMedVV) aufgrund der Verwendung schwerer Atemschutzgeräte der Gruppen 2 oder 3 zwingend erforderlich ist.

## Grundsätzliche Festlegung durch die ArbMedVV

Tätigkeiten unter schwerem Atemschutz sind für den Träger mit erhöhten körperlichen Belastungen verbunden. Wegen des hohen Gefährdungspotentials dürfen Unternehmer nur geeignete Personen mit Tätigkeiten unter schwerem Atemschutz beauftragen. Die körperliche Eignung wird durch den Nachweis einer Tauglich-

keitsuntersuchung festgestellt. Daneben ist, gemäß der am 24. April 2013 vom Bundeskabinett verabschiedeten Fassung der ArbMedVV, bei Tätigkeiten unter schwerem Atemschutz eine zusätzliche arbeitsmedizinische Pflichtvorsorge erforderlich.

## Standpunkt der BG Verkehr

Soweit Besatzungsmitglieder von Seeschiffen mit abgeschlossener Sicherheitssausbildung gemäß STCW schweren Atemschutz ausschließlich im Falle einer Brandbekämpfung zur Rettung von Personen, zur Gefahrenabwehr oder zur Eigenrettung tragen, vertritt die BG Verkehr folgenden Standpunkt:

Das Zeugnis über die Seediensttauglichkeit gemäß STCW in der aktuellen Fassung schließt die Tauglichkeit zum Tragen von schwerem Atemschutz zum Zwecke der Gefahrenabwehr mit ein, soweit dies nicht durch eine ausdrückliche Einschränkung ausgeschlossen wurde.

## INTERVIEW MIT DR. BIRGER NEUBAUER

### Hintergrund: Gefährdungen durch den Pressluftatmer



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

**Wer sollte grundsätzlich vorsichtig sein bzw. ist nicht geeignet, Arbeiten unter schwerem Atemschutz durchzuführen?**

**Dr. Neubauer:** Grundsätzliche Bedenken gegen Tätigkeiten mit schwerem Atemschutz bestehen bei Personen, die jünger als 18 oder älter als 50 Jahre sind. Sind Vorerkrankungen des Mittelohres, des Atem- oder Herz-Kreislauf-Systems bekannt oder liegt eine unzureichende Fitness vor, zum Beispiel aufgrund starken Übergewichtes oder Erkrankungen des Bewegungsapparates, so wird eine Eignung wahrscheinlich nicht gegeben sein. Weiterhin sprechen schwerwiegende Erkrankungen des Nervensystems oder Suchtmittelkonsum gegen eine solche Tätigkeit.

Wer sollte sich jemand verhalten, der Zweifel an seiner Eignung hat?

**Wie soll sich jemand verhalten, der Zweifel an seiner Eignung hat?**

Bestehen Fragen hinsichtlich bestimmter Vorerkrankungen (s. o.), familiärer gesundheitlicher Belastungen oder der persönlichen Fitness, so führt die Beratung und Untersuchung durch den Betriebsarzt eine sachgerechte Klärung herbei.

**Die körperliche Belastung bei einer Tätigkeit unter schwerem Atemschutz ist hoch. Warum?**

Neben der eigentlichen Tätigkeit, also zum Beispiel der Rettung oder Bergung von Personen, Reinigungs- oder Inspektionsarbeiten in einer nicht atembaren, gefährlichen Umgebung, besteht eine erhebliche körperliche Belastung durch das Atemschutzgerät und den in der Regel erforderlichen Schutzanzug. Allein das Gewicht des Schutzanzugs und der Geräte erfordern zusätzliche Muskelarbeit. Die Vollgesichtsmaske und der Lungenautomat verlangen



Die körperliche Belastung beim Tragen von Hitzeschutzanzug und Pressluftatmer ist hoch.

## HINWEISE FÜR DIE PRAXIS

- ▶ Die BG Verkehr empfiehlt, wenn möglich, bei Sicherheitsübungen an Bord unter schwerem Atemschutz bei hoher körperlicher Belastung auf die Verwendung des Lungenautomaten zu verzichten oder diese auf ein Minimum zu reduzieren.
- ▶ Die BG Verkehr entwickelt ein Beratungsmodul (mehrsprachig) zur schriftlichen oder Online-Beratung. Es wird den Unternehmen zur Verfügung gestellt und kann unter der Aufsicht des zuständigen Betriebsarztes der Reederei angewendet werden.
- ▶ Sofern sich das beratene Besatzungsmitglied für ein persönliches Gespräch mit dem Betriebsarzt bzw. eine arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchung entscheidet, ist ihm diese zu ermöglichen. Erst danach darf der nächste Einsatz unter schwerem Atemschutz erfolgen.

## Zusammenfassung

Das Tragen von schwerem Atemschutz ist keine Tätigkeit im Sinne der ArbMedVV und erfordert keine arbeitsmedizinische Pflichtvorsorge, wenn

1. der Atemschutz ausschließlich zur Gefahrenabwehr an Bord getragen wird,
2. der Atemschutz ausschließlich zu Ausbildungszwecken nach dem STCW-Code an zugelassenen Ausbildungsstätten getragen wird,
3. die betroffenen Seeleute mindestens an einer schriftlichen oder Online-Beratung teilgenommen haben, die ihnen die Möglichkeit eröffnet, bei Bedarf von einem Betriebsarzt untersucht zu werden.

Martin Küppers

eine vermehrte Atemarbeit der Brustkorbmuskulatur. Beim Luftholen muss zunächst ein Unterdruck erzeugt werden, damit der Lungenautomat eine Pressluftportion freigibt. Beim Ausatmen muss die Ventilscheibe des Maskenauslasses durch einen Überdruck zum Öffnen gebracht werden. Schutzanzüge, zum Beispiel gegen Hitze oder Gefahrstoffe, belasten zusätzlich, weil weniger Körperwärme abgegeben wird.

Unabhängig von den körperlichen können psychische Belastungen auftreten, zum Beispiel durch die einengende Ausrüstung und gegebenenfalls die Notfallsituation, die zum Einsatz des schweren Atemschutzes zwingt.

### Worin bestehen die Risiken bei der Benutzung des schweren Atemschutzes?

Ein schwerer Atemschutz erfordert eine gute Belastbarkeit der Atmung und des Herz-Kreislauf-Systems. Abgeleitet von diesen körperlichen Anforderungen besteht daher ein erhebliches Selbstgefährdungsrisiko bei fehlender körperlicher Leistungsfähigkeit oder

Vorerkrankungen der Atem- oder Herz-Kreislauf-Organen. Eine einzige plötzliche Belastungsspitze, so wie sie jeder Einsatz unter schwerem Atemschutz darstellt, kann dazu führen, dass vorkranke Personen den körperlichen Anforderungen nicht gewachsen sind und es zum Beispiel zu Herzrhythmusstörungen, Herzinfarkt oder einem Asthma-Anfall kommen könnte.

### Sind Ihnen Probleme beim Einsatz bekannt oder ist das eine rein prophylaktische Diskussion?

Firmen oder Behörden, deren Aufgaben unter anderem auch Arbeiten unter schwerem Atemschutz verlangen, haben in der Regel einen hohen Standard der arbeitsmedizinischen Betreuung und Überwachung der betroffenen Beschäftigten erreicht. Es passieren jedoch immer wieder tragische Erkrankungs- und auch Todesfälle, nicht nur im Rahmen der eigentlichen Tätigkeit oder eines Notfalleinsatzes, sondern auch beim Training mit den Atemschutzgeräten, zum Beispiel auf Trainings-Parcours der Feuerwehren.

# Weniger Unfälle

Sechs Unfalltote mehr als 2011, aber insgesamt weniger Unfälle – das sind die wichtigsten Ergebnisse der Unfallstatistik der BG Verkehr.

## Entwicklung der Unfallzahlen

Die Entwicklung der Unfallzahlen verlief bei der BG Verkehr im vergangenen Jahr erfreulich: Zum zweiten Mal in Folge sank im Vergleich zum Vorjahr die Zahl der meldepflichtigen Unfälle. 2011 gingen sie um 3,2 Prozent zurück, 2012 sogar um 4,4 Prozent. Insgesamt registrierte die BG Verkehr im vergangenen Jahr 62.506 meldepflichtige Unfälle. Rückläufig ist auch die Zahl der Wegeunfälle (- 3,2 Prozent).

Bei einem Blick auf das Unfallrisiko zeigt sich ebenfalls eine erfreuliche Tendenz. 2011 entfielen auf 1.000 Vollarbeiter noch 43,34 Unfälle. Diese Quote sank im Jahr 2012 auf 41,65.

Die Zahl der tödlichen Arbeits- und Wegeunfälle schwankt von Jahr zu Jahr. Nachdem 2011 insgesamt 108 tödliche Unfälle registriert wurden, stieg diese Zahl 2012 auf 114 Fälle an. 97 Versicherte starben bei Arbeitsunfällen, 17 bei Wegeunfällen.

Neben der Zahl der Unfälle ist ihre Schwere ein wichtiger Faktor. Tragen Versicherte bei Unfällen schwere Verletzungen davon, zahlt die BG Verkehr eine Rente, bei tödlichen Unfällen Hinterbliebenenrenten. Viele Rentenfeststellungen im Jahr 2012 beruhen auf Unfällen aus dem Jahr 2011. 2012 stellte die BG Verkehr 1.813 neue

Unfallrenten fest. Diese Zahl ist im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert (1.809).

## Berufskrankheiten

2012 gingen 1.552 Anzeigen auf Verdacht einer Berufskrankheit ein. Das ist ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 1,7 Prozent. Die Anzeigen werden von Ärzten oder direkt von den Versicherten gestellt, wenn bei der Erkrankung eine berufliche Verursachung vermutet wird. Auf den Eingang der Verdachtsanzeige folgt in der Regel ein Ermittlungsverfahren, um die berufliche Verursachung zu überprüfen. 2012 wurden 205 Verfahren mit der Anerkennung einer Berufskrankheit abgeschlossen und in 81 Fällen wurde eine Rente festgestellt. Die Zahl der neuen Berufskrankheitenrenten stieg damit im Vergleich zum Vorjahr um 24,6 Prozent.

An der Spitze der berufsbedingten Erkrankungen stehen nach wie vor Erkrankungen durch Lärm: In 95 Fällen wurde eine arbeitsbedingte Lärmschwerhörigkeit festgestellt, gefolgt von asbestbedingten Erkrankungen (60 Fälle) und Erkrankungen durch Benzol (13 Fälle). Bei den Hauterkrankungen wurde in 66 Fällen eine berufliche Verursachung festgestellt.

## BG Verkehr in Zahlen

	2011	2012	Änderung in %
versicherte Unternehmen	199.099	198.175	- 0,5
Vollarbeiter (ohne Unternehmer) <sup>1</sup>	1.249.668	1.245.714	- 0,3
versicherte Unternehmer	127.677	123.475	- 3,3
meldepflichtige Unfälle <sup>2</sup>	65.355	62.506	- 4,4
davon Arbeitsunfälle	59.692	57.026	- 4,5
Wegeunfälle	5.663	5.480	- 3,2
tödliche Unfälle	108	114	+ 5,5
neu festgestellte Unfallrenten	1.809	1.813	+ 0,2
Anzeigen auf Verdacht einer BK <sup>3</sup>	1.579	1.552	- 1,7
anerkannte Berufskrankheiten	231	205	- 11,3
neu festgestellte BK-Renten	65	81	+ 24,6
Rentenbestand insgesamt	44.187	44.374	+ 0,4
Gesamtausgaben	655 Mio.	678 Mio.	+ 3,5

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

### Rentenbestand

Einfluss auf den Rentenbestand hat die Differenz zwischen Zu- und Abgängen. Danach ist der Bestand, der in den vergangenen Jahren noch deutlich zugelegt hat, nur noch minimal um 0,4 Prozent auf 44.374 gewachsen. Die Ausgaben für Renten betragen im vergangenen Jahr 281 Mio. Euro.

### Zahl der Mitglieder

Die Zahl der versicherten Unternehmen sank im Vergleich zum Vorjahr leicht um 0,5 Prozent, die der Versicherten (rechnerische Größe: Vollarbeiter) ging ebenfalls leicht um 0,3 Prozent zurück. Die Zahl der versicherten Unternehmer sank um 3,3 Prozent. Die gemeldeten Entgelte der Unternehmen stiegen gegenüber dem Vorjahr dagegen deutlich um rund 840 Mio. Euro.

### Ausgaben der BG Verkehr

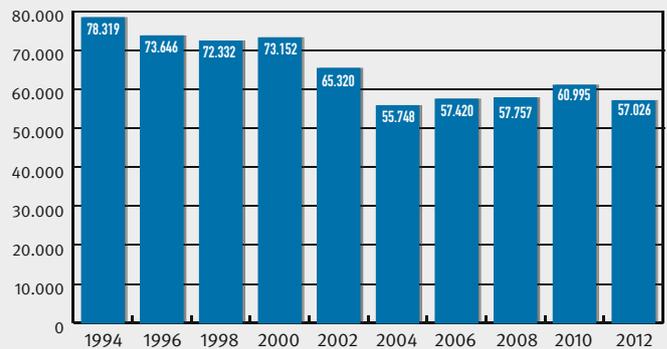
Die Gesamtausgaben der BG Verkehr stiegen im Vergleich zum Vorjahr von 655 Mio. Euro auf 678 Mio. Euro. Die Unfallentschädigungsleistungen betragen insgesamt rund 522 Mio. Darin enthalten sind 72 Mio. für stationäre Heilbehandlung und häusliche Krankenpflege, 67,5 Mio. für ambulante Behandlung und Zahnersatz sowie 50 Mio. für Verletztengeld. 51 Mio. Euro wurden für ergänzende Leistungen (dazu gehören z.B. Pflegeleistungen in Höhe von 7 Mio. und Pflegegeld in Höhe von 6 Mio.) sowie für Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben verbucht. Weit mehr als 50 Prozent der Entschädigungsleistungen sind Ausgaben für Rentenleistungen. Die Verwaltungs- und Verfahrenskosten betragen neun Prozent der Gesamtausgaben.

Neben den Leistungen für Versicherte und den Verwaltungskosten sind auch Zahlungen für den Lastenausgleich unter den Berufsgenossenschaften zu erbringen. Diese gemeinsam getragene Last insbesondere für Renten aus Wirtschaftszweigen, die stark an Bedeutung verloren haben (zum Beispiel im Bergbau), haben deutlich zugenommen. Diese Ausgaben sind unter anderem eine Ursache für die Anhebung des Beitragsvorschlusses 2013 um drei Prozent.

### BG Verkehr im Vergleich

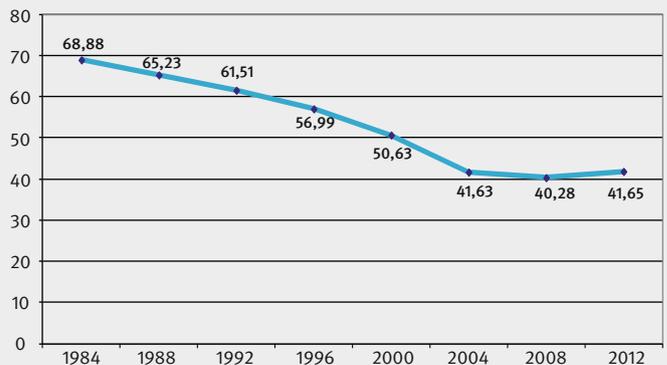
2012 verzeichneten die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen zusammen 885.009 meldepflichtige Arbeitsunfälle. Die Zahl der Arbeitsunfälle ging im Vergleich zum Vorjahr um 3,7 Prozent zurück (BG Verkehr minus 4,5 Prozent). Das Unfallrisiko lag bei 23,32 Arbeitsunfällen je 1.000 Vollarbeiter. Dieser Wert liegt bei der BG Verkehr mit 41,65 deutlich höher. 500 Arbeitsunfälle endeten tödlich, davon entfielen auf die BG Verkehr 97. Den 17 tödlichen Wegeunfällen bei der BG Verkehr stehen 369 tödliche Wegeunfälle bei den anderen Unfallversicherungsträgern gegenüber (zusammen 386 Fälle).

### Meldepflichtige Arbeitsunfälle



Die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ist rückläufig. Der starke Anstieg 2010 ist auf den extrem langen Winter zurückzuführen.

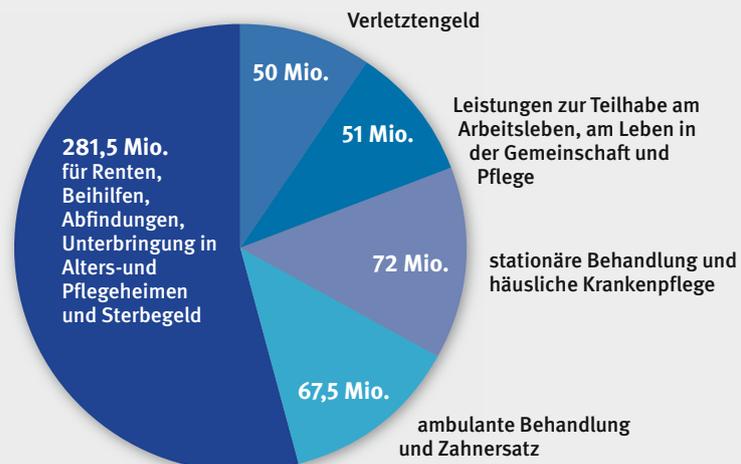
### Unfallrisiko: Arbeitsunfälle je 1.000 Vollarbeiter



Das Unfallrisiko sinkt: 1984 entfielen auf 1.000 Vollarbeiter 68,88 Arbeitsunfälle. 2012 sind es nur noch 41,65 Arbeitsunfälle.

### Verteilung der Leistungen auf die Leistungsarten

Gesamtausgaben im Leistungsbereich: 522 Mio. Euro



### INFORMATION

Umlagerechnung und Bilanz der BG Verkehr finden Sie im Internet unter [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) in der Rubrik Statistik.



**Oben:** Durch Umbauten ist der Lkw mit einem Arm fahr- und bedienbar.

**Mitte:** Zwei Jahre dauerte es, bis Andreas Lux nach seinem schweren Unfall als Lkw-Fahrer neu anfangen konnte.

**Rechts:** Andreas Lux mit seinem Chef Hermann Flore (rechts im Bild) und Reha-Berater Daniel Schaab von der BG Verkehr.



# Alles mit links

Wie fährt sich ein Lkw mit nur einem Arm? Andreas Lux macht es vor: Der Lkw-Fahrer hat bei einem Arbeitsunfall einen Arm verloren und fährt mit einem speziell für ihn umgebauten Truck. Nun kann er wieder arbeiten und am Leben teilhaben. Dafür hat er zwei Jahre gekämpft.

**E**inmal um die Welt – so viele Kilometer fährt Andreas Lux pro Jahr in seinem Lkw. Der 44-jährige Kraftfahrer aus dem nordhessischen Volkmarsen transportiert für die Josef Funke GmbH Schüttgüter an Baustellen: Sand, Kies, Zement und vieles andere. „Andreas gehört zu unseren Besten“, sagt Hermann Flore stolz. Der Betriebsleiter der Josef Funke GmbH weiß, dass er sich auf seinen Mitarbeiter verlassen kann. Mit Andreas Lux eint ihn ein freundschaftliches Verhältnis und die Erinnerung an ein tragisches Ereignis.

## Der abgetrennte Arm war 46mal gebrochen

An das Datum können sich beide noch gut erinnern: 21. Juni 2004 – ein regnerischer Sommeranfang. Andreas Lux arbeitet gerade allein an einer Siebmaschine in der Sandgrube. Der Seniorchef Josef Funke fährt mit seinem Radlader auf diese Stelle zu, als er plötzlich bemerkt, dass Andreas Lux blutend neben der Maschine liegt. Josef Funke ruft sofort über Funk um Hilfe und versucht die starke Blutung zu stillen. Hermann Flore eilt zur Unfallstelle. „Der Arm lag abgetrennt auf dem Boden. Wir können bis heute nicht rekonstruieren, wie dieser schlimme Unfall passieren konnte“, so der Betriebsleiter. Nur kurze Zeit später treffen ein Notarzt und ein Rettungshubschrauber am Unfallort ein. Andreas Lux wird in ein künstliches

Koma versetzt und zu der rund 200 Kilometer entfernten Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik in Frankfurt am Main geflogen. 46 Brüche werden später im abgetrennten Arm gezählt. Trotz aller Versuche, den Arm zu retten und wieder anzunähen, nimmt Andreas Lux' Körper diesen nicht mehr an. Bald steht fest: Andreas Lux wird sein Leben fortan allein mit dem linken Arm bestreiten müssen.

## Lange Wochen im Krankenhaus

Wie geht es weiter? Diese Gedanken lassen den damals 36-jährigen im Krankenbett nicht mehr los. „Ich habe mir Sorgen gemacht. Ich dachte, jetzt ist alles zu Ende. Wie sollte ich jemals wieder arbeiten können?“, so Andreas Lux rückblickend. Eine schwere Zeit. Nach etwa fünf Wochen erhält er Besuch von einem Reha-Berater der BG Verkehr. „Zuerst wusste ich gar nicht, was das sollte“, erzählt Lux. „Ich kannte die BG bisher ja nur vom Präventionsdienst auf der Baustelle.“ Doch schon bald erfährt er, dass sich der Reha-Berater der Berufsgenossenschaft um alle Fragen der Heilbehandlung, Rehabilitation und Entschädigung kümmert.

Eine Perspektive geben, aufzeigen, wie es weitergeht: Das ist Aufgabe von Daniel Schaab. Der Reha-Berater der BG Verkehr arbeitet im Außendienst und besucht die Versicherten vor Ort. Als per-



sönlicher Ansprechpartner kümmert er sich um alles Notwendige, spricht mit den Ärzten, leitet die Reha-Maßnahmen ein, organisiert Hilfsmittel und setzt sich beim Arbeitgeber für neue Einsatzmöglichkeiten ein.

### **Eine Kündigung kam nie infrage**

„Das wichtigste Ziel ist es, die Versicherten wieder zurück in den Job und zurück ins Leben zu bringen“, sagt Daniel Schaab. „Dafür gehen wir auch einmal ungewöhnliche Wege.“ Will heißen: Es wird auch schon einmal der Arbeitsplatz umgebaut. Kann der alte Job nicht mehr ausgeübt werden, kommen auch Umschulungen in Betracht. Eine Anstellung beim bisherigen Arbeitgeber hat jedoch Vorrang. Leider klappt das nicht immer: „Viele Arbeitgeber haben Vorurteile gegenüber schwerbehinderten Beschäftigten“, weiß Schaab. „Sie denken, die Beschäftigten wären dann unkündbar. Doch das ist Unsinn. Es besteht lediglich der besondere Kündigungsschutz für schwerbehinderte Beschäftigte.“

„Eine Kündigung kam nie infrage“, sagt Hermann Flore wie selbstverständlich. „Das gehört sich einfach so: Der Unfall ist bei uns im Betrieb passiert, also übernehmen wir auch die Verantwortung dafür und lassen den Mitarbeiter nicht im Regen stehen.“ Das mittelständische Unternehmen beschäftigt rund 50 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die meisten davon sind seit vielen Jahren dabei. „Unsere Beschäftigten sind die Säulen des Betriebs“, erklärt Flore. Es habe daher außer Frage gestanden, Andreas Lux weiter zu beschäftigen. „Als mich der Chef im Krankenhaus besucht hat und mir gesagt hat, dass er immer für mich Arbeit hat und

**Es war kein einfacher Weg, aber als er endlich im Lkw hinter dem Steuer saß, da wusste er, dass es sich gelohnt hatte zu kämpfen.**

ich bis zur Rente im Unternehmen bleiben kann, das war wie eine Erlösung für mich“, erinnert sich Andreas Lux.

### **Lkw mit Einhandbetrieb**

Die bisherige Tätigkeit an der Baumaschine konnte Lux aufgrund der Behinderung allerdings nicht mehr ausüben. Ein verkehrsmедицинisches Gutachten gab jedoch grünes Licht für eine Anstellung als Lkw-Fahrer. Voraussetzung: Der Lkw wird so umgebaut, dass er mit einer Hand fahr- und bedienbar ist. Den Lkw beschaffte die Josef Funke GmbH. Für den Umbau sorgte die BG Verkehr: Ein Automatikgetriebe, ein Knauf am Steuer sowie eine spezielle Konsole, die den Kipper betätigt – etwa 19.000 Euro kostete die Umrüstung. Daneben zahlte die BG den Erwerb des Lkw-Führerscheins und Eingliederungshilfen für die erste Zeit im neuen Job. „Wer nach so langer Zeit wieder in den Beruf und in eine neue Tätigkeit einsteigt, benötigt vermehrt Unterstützung und Einarbeitung. Dies gleicht die Berufsgenossenschaft mit Eingliederungshilfen aus“, erklärt Schaab.

Dort, wo einmal sein rechter Arm war, ist jetzt eine Prothese angebracht – eine einfache, „rein optische“, wie Andreas Lux betont. Eine elektronische mit Greiffunktion habe er auch von der BG erhalten, aber die störe ihn beim Arbeiten eher: „Ich komme im Job mit der einfachen besser zurecht. Zuhause nutze ich auch mal meine elektronische“, antwortet er. Fast zwei Jahre habe es nach dem Unfall gedauert, bis er wieder arbeiten konnte. Dazwischen lagen viele Monate der Ergotherapie. Als Rechtshänder musste er lernen, alles mit links zu machen, wieder selbständig werden, alltagstauglich. Es war kein einfacher Weg, aber als er endlich im Lkw hinter dem Steuer saß, da habe er gewusst, dass es sich gelohnt hatte zu kämpfen. „Das war wie eine Erlösung. Ich konnte endlich wieder arbeiten. Am Leben teilhaben.“

# SicherheitsProfi

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



## NEU IM NETZ

### Ein Film, der unter die Haut geht

Regisseur Werner Herzog ist weltweit bekannt für seine Kinofilme. Nun hat er im Auftrag von Mobilfunkunternehmen in den USA einen Dokumentarfilm gedreht, der in voller Länge im Internet zu sehen ist. Ungewöhnlich: In dem Film geht es um Verkehrssicherheit. Der Film „From One Second To The Next“ ist Teil der US-amerikanischen Kampagne „Texting & Driving ... it can wait“. Er zeigt die Folgen von vier schweren Verkehrsunfällen, die alle von Fahren verursacht wurden, die während der Fahrt vom Handy abgelenkt waren. Im Vorspann zu dem Film heißt es, dass rund 100.000 Unfälle in den USA auf das Schreiben von Kurznachrichten während der Fahrt zurückzuführen sind.



Gerade unter jungen Menschen in den USA ist die Akzeptanz, während der Fahrt das Handy zu nutzen, besonders hoch. Der 35-minütige Film von Herzog soll deshalb vor allem in Schulen gezeigt werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Vergleichbare Unfallzahlen für Deutschland, aus denen hervorgeht, wie viele Unfälle durch den Gebrauch von Handys während der Fahrt ausgelöst werden, gibt es bisher nicht.

[www.itcanwait.com](http://www.itcanwait.com)

## DIE ZAHL

# 23,4 Mio.

Euro leistet die BG Verkehr durchschnittlich im Monat für Renten an Versicherte und Hinterbliebene

## „Fünf Fragen an“

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

Das sind schon unsere modernen Betonmischer, die im Vergleich zu früher doch wahre Hightechfahrzeuge sind. Nicht nur, was das Thema „Sicherheit“ angeht, mit sechs Spiegeln, mit Rückfahrkamera, Warnsummer und Unterfahrerschutz. Auch die wichtige Trommelsteuerung funktioniert heute vollautomatisch.

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

Zum Beispiel eben jene elektronische Steuerung der Mischtrommel, mit der ich sowohl aus dem Führerhaus als auch vom Fahrzeugheck aus vollen Zugriff auf alle Funktionen habe. Und das inklusive sicherem Motor-Fernstart. Früher wurde das alles mühsam über Seilzüge und Hebel geregelt.

**Hat ein Arbeitsunfall Sie besonders erschüttert?**

Blaue Flecken gibt's immer mal wieder, aber erfreulicherweise haben wir in unserer Firma seit Gründung vor mehr als 40 Jahren bis heute keine schweren Unglücks- oder Arbeitsunfälle erleben müssen.



**Josef Frank**  
Inhaber der Firma  
Josef R. Frank Beton- und  
Schüttguttransporte

Josef „Sepp“ Frank, 35 Jahre, wuchs von Kindesbeinen in das traditionsreiche Fuhrunternehmen seines Vaters hinein und übernahm schließlich 2007 als erstgeborener Sohn den elterlichen Betrieb mit inzwischen 13 hochmodernen Transportfahrzeugen.

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

Ich bewege mich im Alltag sehr viel, steige auf Baustellen herum und klettere am Fahrzeug auf und ab. Und das auch im Hochsommer in vorgeschriebener Schutzkleidung inklusive Helm, Schutzbrille und Sicherheitsweste. Als Chef vom 13 Fahrern bin ich mir dabei auch immer meiner Vorbildfunktion bewusst.

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

Die Abwechslung, die jeder Arbeitstag bringt. Beton ist ein echter Hightechbaustoff und keine Baustelle ist wie die andere, kein Lieferauftrag wie der vorhergehende. Das macht die Arbeit so interessant.

# Ihr nächster SicherheitsProfi: 1.11.2013

REPORTAGE  
Unterwegs mit einem Betontransport

DAS THEMA  
Bereiten Sie sich rechtzeitig  
auf den Winter vor



## Testen Sie Ihr Wissen

Der sichere Betrieb von Maschinen ist ein vielschichtiges Thema. Gefahren zu erkennen, kann lebenswichtig sein. Wissen Sie, worauf es ankommt?



**1. Welche Gefahrstellen sind spezifisch für Stetigförderer (z. B. Gurtbandförderer) und deshalb besonders zu beachten und zu sichern?**

- A Beschädigungen der elektrischen Einrichtungen.
- B Einzugstellen zwischen auflaufendem Treibgurt und Antriebs- bzw. Kehrtrummeln.
- C Herabfallen von Fördergut unter dem Abwurf des Förderers.

**2. Welche Gefahr kann von Erdbaumaschinen (z. B. Radladern) in besonderem Maße ausgehen, so dass in der Vergangenheit oft schwere und tödliche Unfälle verursacht wurden?**

- A Das Anfahren von Personen bei unzureichender Sicht über das Maschinenheck.
- B Das Ausrutschen und Stürzen beim Aufstieg zum Führerhaus.
- C Das Versagen hydraulischer Bauteile.

**3. An Ballenpressen besteht besondere Gefahr, wenn man**

- A sich im Bindedraht verheddert.
- B durch Inspektionsöffnungen einsteigt, ohne die Maschine wirksam stillzulegen und abzusichern.
- C zu Wartungsarbeiten nicht die erforderliche Persönliche Schutzausrüstung benutzt.

# Der Newsletter der BG Verkehr



**Kurz  
Knapp  
Kompakt**

Erhalten Sie Nachrichten gern per E-Mail? Die BG Verkehr informiert mit einem Newsletter über aktuelle Themen, Kampagnen und Aktionen der Verkehrsbranche. Sie erhalten Einblick in das Unfallgeschehen der BG Verkehr und erfahren mehr über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Brauchen Sie Zusatzinformationen? Mit einem Klick finden Sie passendes Hintergrundmaterial.

 Hier geht's zu Ihrer Sicherheit: [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)