

SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

7 | 2013

DAS THEMA

Wenn alles steht, ist es zu spät!

Seite 8

GESUND UND SICHER

Manipulation am Motorklappenschalter

Seite 20



REPORTAGE

Unterwegs mit einem Betontransport Seite 10





„Der Winter ist für das Transportgewerbe immer eine Herausforderung.“

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der
BG Verkehr

Schon wieder Winter?

Viele Organisationen, die sich der Verkehrssicherheit verschreiben, erinnern spätestens im Oktober daran, welche Gefahren in Herbst und Winter drohen und wie wir möglichst sicher durch die dunkle Jahreszeit kommen. So mancher mag sich fragen, welchen Wert diese Sicherheitshinweise eigentlich haben. „Das weiß doch jeder!“ höre ich oft genug. Aber ist das wirklich so? Warum werden dann selbst Berufskraftfahrer immer wieder vom „plötzlich einsetzenden Winter“ überrascht? Wie oft lesen wir in Unfallmeldungen, dass es an der richtigen Ausrüstung fehlte? Und wie oft heißt es auch im Winter: Unfallursache nicht angepasste Geschwindigkeit.

Aus diesem Grund drucken wir im SicherheitsProfi zum Ende eines jeden Jahres einen Winterartikel. Auch in dieser Ausgabe – und diesmal mit ganz praktischen Tipps aus Mitgliedsbetrieben. Dass diese Betriebe im Süden der Republik liegen, ist kein Zufall, der Winter beginnt dort einfach früher. Es ist aber nicht nur für Berufskraftfahrer wichtig, auf Schnee und Eis zu achten. Auch für das Leben an Bord gibt es viele Tipps, um gesund und unfallfrei durch den Winter zu kommen. Wie das geht, können Sie in dieser Ausgabe im „Fahrensmann“ nachlesen.

Sie fragen sich vielleicht, warum uns diese Meldungen so wichtig sind? Dafür gibt es eine einfache Erklärung: Weil unsere Unfallzahlen bestätigen, dass für das Transport- und Verkehrsgewerbe das Winterhalbjahr die unfallträchtigste Jahreszeit ist. Während die gesamte gesetzliche Unfallversicherung für das erste Halbjahr 2013 einen Rückgang der Arbeitsunfälle um 3,3 Prozent meldet und lediglich von einem Zuwachs der Unfälle von und auf dem Weg zur Arbeit spricht, zeigt unsere Statistik genau das Gegenteil: Eine Zunahme der meldepflichtigen Unfälle im ersten Halbjahr 2013 um 3,6 Prozent. Die Ursache? Wir hatten bis weit in den April hinein winterliche Temperaturen.

Für unsere Unternehmer im Transportgewerbe und für die vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die bei Kälte und Schnee draußen unterwegs sein müssen, ist der Winter immer eine Herausforderung. Deshalb unser Appell: Vorsicht bei Eis und Schnee. Kommen Sie heil und gesund durch den Winter!

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

EINE GELUNGENE MISCHUNG

aus strahlend blauem Sommerhimmel und dem gut gelaunten „Bayern-Team“ (Unternehmer Josef Frank, Technischer Aufsichtsbeamter Günter Heider und Münchner Fotojournalist Heinz Studt) sorgte im Juni dieses Jahres für die aktuelle Reportage. Worauf es ankommt, damit auch aus den Zutaten für Beton eine gelungene Mischung wird, lesen Sie auf Seite 10



WINTERVORBEREITUNG Seite 8



SPEZIAL: FISCHEREI Seite 22



ERFOLGREICHE REHA Seite 26

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr

DAS THEMA

Wenn alles steht, ist es zu spät
 Profi-Tipps zur Wintervorbereitung

REPORTAGE

Gelungene Mischung
 Unterwegs mit einem Betontransport in Niederbayern

GESUND UND SICHER

Abstürzende Ladung
 Tödlicher Unfall beim Entladen eines Lkw

Arbeitsschutz neu verankert
 Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie

Je einfacher, desto besser
 Abschlussbericht Mobile Learning

Manipulation am Motorklappenschalter
 Schutzvorrichtung am Kraftomnibus nutzen

SEE & SICHERHEIT

4 **Spezial: Arbeitssicherheit in der Fischerei** 22
 5 Die neue „Info-Map“ für Unternehmer

DER FAHRENSMANN

8 **Gesund und sicher durch den Winter** 24
 Gesundheitsschutz an Bord

Feuer und Wasser – der Umgang damit will gelernt sein 24
 Unterweisungen für Binnenschiffer

10 **VERSICHERUNG UND LEISTUNG**

Alles auf Anfang 26
 Fallbeispiel einer erfolgreichen Rehabilitation

16 **SELBSTVERWALTUNG**

Selbstverwaltung im Porträt 29
 18 Interview mit Wolfgang Romp

19 **VERMISCHTES/RUBRIKEN**

Editorial / Impressum 2

20 **Neu im Netz / Fünf Fragen / Die Zahl** 30

Nachbestellung SicherheitsProfi 30

Vorschau / Testen Sie Ihr Wissen 31

BG Verkehr und UKPT können fusionieren

Bundesrat stimmt Gesetz zu

Der Bundesrat hat am 20. September dem Gesetz zur Neuorganisation der bundesunmittelbaren Unfallkassen (BUK-NOG) zugestimmt. Damit ist auch die rechtliche Grundlage für die Fusion der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) und der Unfallkasse Post und Telekom (UKPT) geschaffen.

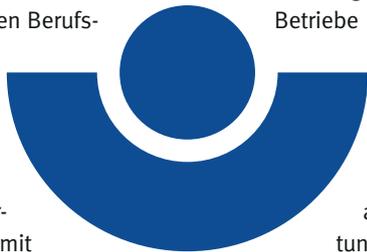
„Zum ersten Mal wird es eine Fusion zwischen einer gewerblichen Berufsgenossenschaft und einer Unfallkasse geben. Wir freuen uns sehr, dass nun die dafür notwendigen Gesetzesänderungen vorliegen und werden noch diesen Monat mit

den Fusionsgesprächen beginnen“, kündigte Sabine Kudzielka, Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr, an.

Vom Bundestag wurde das BUK-NOG bereits am 27. Juni 2013 in zweiter und dritter Lesung angenommen. Es regelt neben der Fusion von BG Verkehr und UKPT auch die Fusion der Unfallkasse des Bundes mit der Eisenbahnunfallkasse.

Weitere Regelungen des Gesetzes betreffen eine weitgehende Entlastung kleiner Betriebe bei der Betriebsprüfung.

Das Gesetz ergänzt zudem das Arbeitsschutzgesetz um einen Passus, der klarstellt, dass die Gefährdungsbeurteilung auch psychische Belastungen bei der Arbeit umfasst.



Vertreterversammlung

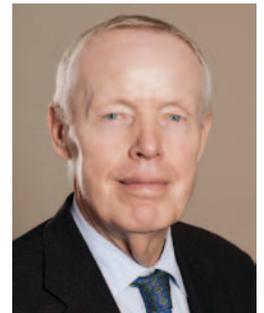
Mitglieder der Selbstverwaltung der BG Verkehr tagen in Hamburg

Als Körperschaft öffentlichen Rechts werden viele Entscheidungen bei der BG Verkehr von der Selbstverwaltung getroffen. Die Entscheidungsorgane – Vertreterversammlung und Vorstand – sind paritätisch besetzt. Die Vertreterversammlung der BG Verkehr trifft sich in der Regel zweimal jährlich zu den jeweiligen Sitzungen. Die diesjährige Herbstsitzung ist am Mittwoch, den 13. November um 9.00 Uhr in Hamburg. Die Sitzung ist öffentlich. Sie findet in den Räumen der Hauptverwaltung der BG Verkehr statt.

Reinhard Müller legt Ämter nieder

Selbstverwaltung äußert großes Bedauern über sein Ausscheiden

Seit vierzig Jahren ehrenamtliches Mitglied der Selbstverwaltung, erfahren und engagiert, Träger der goldenen Ehrennadel – bei der BG Verkehr ist eine Vertreter-



versammlung ohne Reinhard Müller kaum denkbar. Und doch ist es so. Reinhard Müller hat aufgrund einer schweren Erkrankung alle Ämter in der Selbstverwaltung der BG Verkehr niedergelegt.

Der Jurist und frühere Geschäftsführer des Bundesverbandes Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V. genoss als Listenvertreter auf Arbeitgeberseite großes Vertrauen. Immer um Interessenausgleich bemüht war er ein überzeugter Verfechter der Selbstverwaltung und der Abbildung der Branchenvielfalt in den Gremien. „Wir werden seine zutiefst demokratische Haltung und seine konstruktive Art, an strittige Themen heranzugehen, sehr vermissen“, erklärte Klaus Peter Röskes, Vorstandsvorsitzender der BG Verkehr. Wir wünschen Reinhard Müller alles Gute.

Neue Fachgruppe bei Xing

Gesundheit in Ausbildung und Beruf gegründet

Der Dachverband der Berufsgenossenschaften – die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) – hat im sozialen Netzwerk XING eine Fachgruppe mit dem Titel „Gesundheit in Ausbildung und Beruf“ gegründet.

Wer in seinem Betrieb für den Arbeitsschutz und das betriebliche Gesundheitsmanagement verantwortlich ist, findet in der Gruppe Gelegenheit zum Austausch. Auf der Themenliste stehen unter anderem Arbeitssicherheit, Arbeitsmedizin, Prävention, Gesundheitsförderung und Ergonomie. In regelmäßigen Abständen werden auch Experten-

dialoge mit Sachverständigen angeboten. Der inhaltliche Schwerpunkt liegt mit Blick auf die aktuelle Präventionskampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ zunächst auf dem Thema Rückengesundheit. Das erste Expertenthema in der Gruppe wurde am 30. September 2013 zum Thema „Psychische Belastungen und Muskel-Skelett-Erkrankungen“ mit Informationen und Grafiken gestartet.

 www.xing.com/net/gesundausbildungberuf



Berufskrankheit Hautkrebs

Wissenschaftliche Begründung veröffentlicht

Bestimmte Formen des Hautkrebses – dabei handelt es sich um aktinische Keratosen und das Plattenepithelkarzinom – können wie eine Berufskrankheit anerkannt werden. Grundlage hierfür ist die wissenschaftliche Begründung des Ärztlichen Sachverständigenbeirats „Berufskrankheiten“ beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales. Sie wurde am 12. August 2013 im Gemeinsamen Ministerialblatt veröffentlicht.

Voraussetzung für eine Anerkennung dieser Erkrankungen ist, dass die Betroffenen über viele Jahre im Freien gearbeitet haben und dabei lange natürlicher UV-Strahlung ausgesetzt waren. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung als Dachverband der Berufsgenossenschaften unterstützt die wissenschaftliche Empfehlung und fordert vor diesem Hintergrund, die Berufskrankheitenliste entsprechend zu ergänzen.



© Alexander Rathis / Fotolia

Damit eine Krankheit als Berufskrankheit anerkannt werden kann, müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein. Unter anderem muss wissenschaftlich belegt sein, dass bestimmte Personengruppen arbeitsbedingt ein höheres Erkrankungsrisiko haben als der Rest der Bevölkerung. Für aktinische Keratosen und Plattenepithelkarzinome liegt dieser Nachweis nun vor.

Gebärdentelefon

Kostenfreie Auskunft der Gesetzlichen Unfallversicherung

Die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen bieten unter der kostenfreien Rufnummer 0800 6050404 allgemeine Auskünfte zu Versicherungsschutz und Leistungen an. Die bisher nur über Telefon und E-Mail erreichbare Infoline bietet ab sofort zusätzlich auch Auskunft mittels Gebärden-

sprache per Videophonie. Der Service ist über einen Internet-PC mit Kamera und entsprechender Software nutzbar. Das erforderliche Programm kann bei Bedarf kostenlos beim Betreiber Telemark heruntergeladen werden (www.telemark-rostock.de).

Das Gebärdentelefon der Gesetzlichen Unfallversicherung ist erreichbar unter dguv@gebaerdentelefon.dguv.de. Diese Adresse ist keine E-Mail Adresse, sie kann nur mit einem sogenannten SIP-Telefon angerufen werden. Alternativ können Betroffene auch ein ISDN-Bildtelefon nutzen, um per Gebärdensprache mit der Infoline zu kommunizieren. Die Rufnummer dafür lautet 0800 6050415. Auch per Fax können Betroffene Kontakt aufnehmen unter: 0800 6050416. Die Infoline ist von Montag bis Freitag zwischen 8:00 und 18:00 Uhr besetzt.



AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Luftfahrt

Unfall bei Gepäckkontrolle

Ein junger Mitarbeiter eines Abfertigungsunternehmens sollte überprüfen, ob das Transfergepäck der Passagiere bereits verladen ist. Da das Verladepersonal seine Frage nicht beantworten konnte, machte er einen Stützsprung an der ca. 1,60 m hohen Laderaumkante, um einen Blick in den Laderaum des Airbusses A 320 zu werfen. Ein Kollege in einem Förderbandwagen beobachtete ihn und fuhr mit dem Vorfeldgerät Richtung Laderaum, um dem jungen Mann beim Abstieg behilflich zu sein. Der Fahrer des Förderbandwagens verwechselte Gas und Bremse, geriet in Panik, als das Fahrzeug nicht wie geplant anhielt und sprang aus dem Führerhaus. Der ungebremste Förderbandwagen stieß mit dem Flugzeug zusammen. Das Dach des Führerhauses krachte gegen die Laderaumkante und traf dabei das Bein des jungen Mannes. Dabei kam es zu mehrfachen Knochenbrüchen und Quetschungen.



© B. Wylezich / Fotolia

Gepäcksortieranlage

Finger abgerissen

In einer Sortieranlage für Pakete hatte sich ein dickes Briefkuvert an der Übergabestelle zwischen einem Gurtbandförderer und einer starren Paketrutsche verfangen. Ein Mitarbeiter wollte den Stau beheben und bat den Anlagentechniker via Funk, die Anlage abzuschalten. Direkt anschließend kletterte er über die Paketrutsche zur Übergabestelle. Obwohl die Anlage noch nicht stillstand, versuchte er, das Kuvert aus der Anlage herauszuziehen. Dabei geriet er mit der rechten Hand in die Einzugsstelle und sein Zeigefinger riss mitsamt der Sehne von der Hand ab. Der Verunglückte erlitt einen schweren Schock. Eine Wiederherstellung der Hand war nicht möglich.



© Otto Durs/Fotolia

Binnenschifffahrt in Zahlen

Daten und Fakten für 2012 vom BDB veröffentlicht

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt veröffentlicht jedes Jahr ein Falblatt mit den aktuellen Daten und Fakten der Branche. Demnach konnte die Binnenschifffahrt im Vergleich zum Vorjahr leichte Mengenzuwächse verzeichnen: Die Güterbeförderung stieg um 0,5 Prozent, die Verkehrsleistung um 6,4 Prozent. Massengüter und Containerverkehre blieben in der Größenordnung im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant. Zum 31.12.2012 führte das deutsche Schiffsregister 2.174 Schiffe für den Transport von trockenen und flüs-

sigen Gütern. Dazu kommen 91 Bunkerboote sowie 412 Schlepper und Schubboote.

Die deutsche Binnenflotte ist damit die zweitgrößte Flotte in Europa, angeführt wird die Liste von den Niederlanden. Im Bereich der Fahrgastschifffahrt führt Deutschland die Liste an: 1.039 Fahrgastschiffe waren 2012 registriert.

+ Das Falblatt „Daten und Fakten“ finden Sie zum Herunterladen unter www.binnenschiff.de, Rubrik Presse

Größte Klassifikationsgesellschaft der Welt

DNV und GL Group fusionieren

Die Fusion von De Norske Veritas (DNV) und dem Germanischen Lloyd (GL Group) wurde Mitte September von den Wettbewerbsbehörden Südkoreas, der USA, der Europäischen Union und Chinas genehmigt. Sie ist damit die größte Schiffsklassifikationsgesellschaft der Welt. Zum ersten Mal überhaupt fusionieren zwei Klassifikationsgesellschaften. Der neue Konzern firmiert unter dem Namen DNV GL Group und beschäftigt an 300 Standorten in mehr als 100 Ländern rund 17.000 Mitarbeiter. Der Jahresumsatz beträgt 2,5 Milliarden Euro.

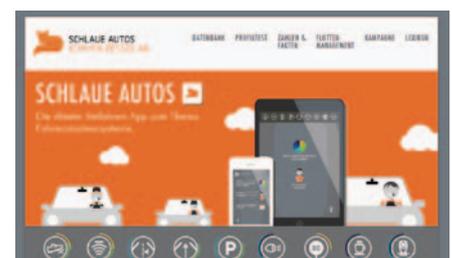
+ Eine ausführliche Pressemitteilung finden Sie unter www.gl-group.com

Welche Assistenzsysteme hat mein Auto?

Neue App des DVR

Die Aktion „Bester Beifahrer“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) bietet Autofahrern eine neue kostenlose App an: Sie erklärt die Vorteile verschiedener Fahrer-Assistenzsysteme. Mit einem Profiltest kann man außerdem herausfinden, welche Sicherheitssysteme zum persönlichen Fahrprofil passen. Als weiteren Bestandteil enthält die App auch eine Datenbank. Dort kann man abfragen, welche Automodelle mit welchen Sicherheitssystemen ausgestattet sind. Wer die App über die Kampagnenseite auf sein Smartphone oder Tablet herunterlädt, kann ein iPad gewinnen.

+ Die „Schlaue-Autos“-App steht kostenlos zum Herunterladen zur Verfügung: www.bester-beifahrer.de/gewinnspiel



Doc Stop für Arbeitsschutzpreis nominiert

Bekanntgabe der Gewinner auf der Arbeitsschutzmesse A+A

Wenn am 5. November 2013 der Deutsche Arbeitsschutzpreis vergeben wird, dürfen zwölf Bewerber besonders gespannt sein: Sie haben es mit ihren Konzepten oder Produkten für mehr Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz in die Endauswahl geschafft. Dazu gehört auch die „Ärztliche unterwegsversorgung Doc Stop“.

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales, der Länderausschuss für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik und die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung gaben am 30. September bekannt, welche Unternehmen und Organisationen für den Preis nominiert sind. Unter den zwölf no-



minierten Unternehmen in vier Kategorien wählt eine Fachjury die vier Gewinner des Deutschen Arbeitsschutzpreises 2013. Die Preisträger werden am 5. November in Düsseldorf im Rahmen der Messe A+A, dem weltweit größten Fachforum für Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit, bekannt gegeben.

+ Infos zum Preis und zu den Nominierten: www.deutscher-arbeitsschutzpreis.de

Auszeichnung für Christian J. Börner

Europäischer Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge geht an den früheren leitenden Mitarbeiter der BG Verkehr für sein Lebenswerk



Auf dem Foto (v.l.): Frank Leimbach, Bereichsleiter DEKRA Technology Center; DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer; Preisträger Christian J. Börner; EVU-Präsident Prof. Egon-Christian von Glasner.

Am 23. Oktober 2013 wurde Diplom-Ingenieur Christian J. Börner für sein Lebenswerk mit dem Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge geehrt. „Christian Börner erhält die Ehrung für seine exzellenten Ingenieurleistungen auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit von und mit Nutzfahrzeugen, die zu einer wesentlichen Reduzierung der Arbeitsunfälle im täglichen Betrieb führten“, sagte Prof. Dr.-Ing. habil. Egon-Christian von Glasner, Präsident der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU), in seiner Laudatio.

Christian J. Börner war nahezu 30 Jahre in leitender Stellung im Präventionsbereich der BG Verkehr tätig. Unter seiner Federführung wurde nicht nur die Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ völlig neu überarbeitet und den heutigen Anforderungen an die Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen angepasst. Er schlug auch viele Verbesserungen bei den Sicherheitsausrüstungen der Fahrzeuge vor, die verbindlich eingeführt wurden. Dazu gehören zum Beispiele Zurrpunkte und Trennwände für die Ladungssicherung, Ausrüstung mit Warnkleidung, Optimierung der Arbeitsbedingungen beim Kupplungsvorgang von Zugteilen und vieles mehr.

Zu den interdisziplinären Projekten Bör-

ners zählte von 1995 bis 2002 das Forschungsvorhaben „Fahrerarbeitsplatz im Reisebus“. Sein Projekt „Der sicherheitsoptimierte Transporter“, das alle relevanten Bereiche der aktiven und passiven Sicherheit, Ladungssicherung, Arbeitssicherheit und Ergonomie abdeckt und das er zur IAA Nutzfahrzeuge 2004 mit einem realen Fahrzeug umsetzen konnte, rief großes Interesse hervor und zeigte nachhaltige Wirkung in ganz Europa.

„Die Betroffenen wissen es gar nicht, aber viele Fahrer verdanken Christian Börner ihr Leben“, erklärte Dr. Jörg Hedtmann, der heute den Geschäftsbereich Prävention der BG Verkehr leitet. „Allein die Beharrlichkeit, mit der er technische Veränderungen beim Ankuppeln von Anhängern vorangetrieben hat, fordert den allergrößten Respekt! Herzlichen Glückwunsch zu dieser verdienten Auszeichnung!“

Der Europäische Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge wird seit 23 Jahren von der EVU, vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), und von der international tätigen Sachverständigenorganisation DEKRA für herausragende technische Innovationen oder für das Lebenswerk an Personen vergeben, die sich in besonderer Weise um die Sicherheit des Nutzfahrzeuges verdient gemacht haben.



DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Warnwesten

Vor kurzem las ich in der Tagespresse, dass zwei Personen, Vater und Sohn, bei dem Versuch ihr Fahrzeug am Fahrbahnrand zu betanken, von einem anderen Fahrzeug erfasst und getötet wurden. Es war dunkel und beide trugen keine Warnweste. Das Tragen von Warnwesten bei Tätigkeiten am Fahrzeug im fließenden Verkehr ist scheinbar immer noch wenig beliebt. Auch ich sehe regelmäßige Reifenwechsler, Motorhaubenöffner, Frontscheibenreiniger und Werkzeug-im-Kofferraum-Sucher am Fahrbahnrand in wenig kontrastreicher Bekleidung herumlaufen.

Eine Warnweste ist klein, leicht anzuziehen und vor allem leicht in der Türablage griffbereit zu verstauen. Wenn sie etwas selbstverständlicher gebraucht würde, gäbe es weniger Ehepartner, Mütter, Väter und Kinder, die jetzt um ihre Angehörigen trauern. Und auch weniger Fahrer, denen der Moment, in dem plötzlich ein Mensch im Lichtkegel ihres Scheinwerfers – viel zu spät zum Bremsen – auftaucht, auf ewig in die Erinnerung eingegraben ist. Bleiben Sie sichtbar. Tag und Nacht!

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention



© Jerzy Dabrowski/dapd

Wenn alles steht, ist es zu spät!

Winterreifen und Frostschutzmittel sind wichtig – aber reichen sie aus, um Fahrzeuge und Fahrer sicher durch Kälte, Eis und Schnee zu bringen? Nicht wirklich. Der SicherheitsProfi hat sich bei Praktikern umgehört, die da fahren, wo andere Skiurlaub machen.

Wohl jeder denkt um diese Jahreszeit an die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Winterreifen: Vier Millimeter Profiltiefe sollten sie mindestens haben, um bei schneebedeckter Fahrbahn nicht vorzeitig die Haftung zu verlieren. Folglich müssen die Reifen bei der Montage deutlich mehr Profil aufweisen, damit sie den

ganzen Winter durchhalten. Das Einfüllen von Frostschutzmittel in die Scheibenwaschanlage gehört ebenfalls zur Routine. Wichtig: Frostschutzmittel hilft lediglich, wenn es in der gesamten Anlage verteilt ist. Also nach dem Einfüllen die Scheibenwaschanlage mehrmals betätigen. Soweit die Pflicht. Und nun zur Kür.



Ein ausführlicher Batterie-Check im Herbst verhindert böse Überraschungen.



Das soll jeder Fahrer dabei haben

- ▶ eine warme Decke und gefütterte Arbeitshandschuhe
- ▶ eine Windschutzscheibenabdeckung und Scheibenenteisler
- ▶ einen Eiskratzer und Handbesen
- ▶ eine Flasche Mineralwasser und eine Packung Müsliriegel
- ▶ eine Warnweste

Fuhrpark im Winterbetrieb

Wasser gefriert bei Minustemperaturen auch in wichtigen Anlagen zu Eis und das kann zu Störungen oder Ausfällen führen. „Deshalb erneuern wir im Herbst bei allen Bussen die Kraftstofffilter und die Lufttrocknerkartuschen der Bremsanlagen“, berichtet Rainer Brandtner, Werkstattmeister bei Regionalbus Ostbayern in Passau, und zählt noch eine ganze Reihe weiterer Maßnahmen auf:

- ▶ Die Druckbehälter der Bremsanlagen werden entwässert.
- ▶ In die Türschlösser sprühen wir ein Trockenschmiermittel, damit kein Wasser eindringen kann.
- ▶ Damit die Busse, die außerhalb des Betriebshofes dezentral abgestellt werden, sicher bei Kälte anspringen, erhalten sie einmal im Jahr neue Starterbatterien.
- ▶ Für die Betriebstankstelle lassen wir jetzt schon Winterdiesel anliefern.
- ▶ Jeder Überlandbus bekommt einen Sack Streusalz, eine Schaufel, einen Handbesen, gefütterte Arbeitshandschuhe, Türschlossenteiser sowie eine Dose Scheibenenteisungsspray.

Auch Manfred Weiss, Fuhrparkleiter der Niedermaier Spedition in Landau an der Isar, hat sein spezielles Konzept:

- ▶ Um Startschwierigkeiten im Winter vorzubeugen, rüsten wir alle Fahrzeuge mit einem doppelten Batteriesatz aus.
- ▶ Jeder Fahrer wird in das Auswechseln eines Kraftstofffilters eingewiesen und hat immer einen neuen Ersatzfilter dabei.
- ▶ Ein Satz Reservelampen, eine Taschenlampe mit Magnethalter, Eiskratzer und Türschlossenteiser gehören bei uns zur Standardausrüstung.
- ▶ Fahrer mit Ziel Österreich und Bayerischer Wald bekommen Schneeketten. Diese werden im Herbst auf Schäden sowie Verschleiß überprüft, entrostet und eingölt. Anschließend rollen wir sie auf und verpacken sie mit Angabe der Reifengröße in Säcke. Dies erleichtert den Fahrern das Auslegen im Bedarfsfall.
- ▶ Mit neuen Fahrern und solchen, die sich nicht mehr ganz sicher sind, üben wir das Kettenauflegen im Herbst.
- ▶ Auslieferungsfahrzeuge, die Kunden außerhalb der Geschäftszeiten anfahren, führen eine Schneeschaukel mit. Diese stecken die Fahrer unterwegs zwischen die Dachsprügel und Planen der Aufbauten. Dort stören sie nicht und spannen die Dachplanen so, dass sich weniger Eisplatten bilden können.

Bei starkem Frost besteht die Gefahr, dass der Dieselmotorkraftstoff Parafinkristalle bildet und sulzig wird. Um Fahrzeuge wieder ins Rollen zu bringen, greifen Fahrer dann manchmal zum Gaskocher. Das kann katastrophale Folgen haben (siehe Ausgabe 1/2013, Schwerer Ar-

beitsunfall nach Explosion). Wenn der Motor nicht mehr anspringt, hilft nur noch, den verstopften Kraftstofffilter auszutauschen. Mit etwas Glück liefert der laufende Motor dann so viel Abwärme, dass der Diesel in der Kraftstoffanlage wieder fließfähig wird. Besser ist es natürlich, den Wetterbericht genau zu verfolgen. Sind extreme Minustemperaturen angesagt, gibt man vorbeugend einen vom Fahrzeughersteller freigegebenen Fließverbesserer zu – am besten vor dem Tanken. Das Beimischen von Otto-Kraftstoff ist Schnee von gestern.

Übrigens: Gaskocher und Gasflaschen haben selbst bei starker Kälte im Fahrerhaus nichts zu suchen. Bei Undichtigkeiten oder wenn die Flamme erlischt, bildet sich in dem kleinen Raum schnell ein explosionsfähiges Gemisch, das durch einen winzigen Funken entzündet werden kann.

Fahrerpaket für kalte Stunden

Bei einem plötzlichem Schneechaos kann ein Fahrer gezwungen sein, stundenlang in seinem Fahrzeug auszuharren. Die Standheizung liefert nur befristet Wärme, da sie nach einer bestimmten Zeit zugunsten der Batterie abgeschaltet wird. Deswegen sollte jeder Fahrer eine warme Decke, Mineralwasser und eine Packung Müsliriegel als Notvorrat dabei haben. Das gilt zwar auch im privaten Fahrzeug, aber schon oft war die eiserne Reserve aus dem „Brummi“ die Rettung für eine schwer angeschlagene Familie im liegengebliebenen Pkw ...

Und wie war das nochmal mit der Starthilfe, wenn die Batterie aufgibt? Schauen Sie im Zweifelsfall in die Bedienungsanleitung Ihres Fahrzeugs. Tipp: Kopieren Sie die Seite. Liegt das Blatt bei den Fahrzeugunterlagen, erspart das im Notfall ein langes Suchen.

Auslieferungsfahrer sind häufig nachts bzw. frühmorgens unterwegs. Zu diesen Zeiten muss man noch mit vereisten Wegen und Betriebshöfen rechnen. Gleitschutzeinrichtung für die Schuhe können dort manchen Ausrutscher verhindern.

Da unterwegs selten ein Gerüst zur Eis- und Schneeräumung zur Verfügung steht, sollte man rechtzeitig über praktikable und sichere Alternativen nachdenken. Wenn kein fahrzeugeigenes Enteisungssystem vorhanden ist, bietet eine Leiter mit spezieller Sicherheitsausrüstung wie Standfläche, Rückenbügel, rutschhemmenden Sprossen, Reflektoren und Spanngurt, gute Dienste (zum Beispiel von der Firma Mauderer Alutechnik).

Kälte, Schnee und Eis sind eine Herausforderung für Mensch und Fahrzeug. Darum unser Rat: Nutzen Sie jetzt die Zeit, um nicht nur das absolut Notwendige zu erledigen, sondern den Betrieb optimal auf den Winter umzustellen.

Günter Heider



Nicht zu lange warten: Schneeketten helfen nur, wenn sie rechtzeitig aufgelegt werden.



Fehler beim Fremdstarten können zur Explosion der Batterie führen.

Mehr als 200 Sorten Beton stehen Bauherren heute zur Auswahl. Aber wie kommt das flüssige Material genau zur gewünschten Zeit auf die Baustelle?

Der SicherheitsProfi war im Sommer einen Tag lang mit einem Fuhrunternehmer in Niederbayern unterwegs.





Gelungene Mischung



Unternehmer Sepp Frank demonstriert, wie sich die Fahrzeug-Trommel von einem Panel am Heck steuern lässt (oben). Die Zutaten für den Beton werden bei CEMEX erst Minuten vor dem Transport gemischt (unten).



Bis zu vier Meter weit fördert die Rutsche den Beton auf Baustellen.

Betonmischer

Franks Vier-Achsen-Leichtbaumischer, ein Mercedes Benz Axor 3240, bringt mitsamt Mischtrommel und Sicherheitseinrichtungen 13 Tonnen Leergewicht auf die Waage. Rückfahrkamera und Warnsummer sowie gelbe Rundum-Warnleuchte am Heck sind für ihn zwar keine Pflicht, aber eine Selbstverständlichkeit. Zwölf Kubikmeter Beton würde der riesige Kessel in der Theorie fassen, doch nach acht Kubikmetern ist das zulässige Gesamtgewicht von 32 Tonnen bereits erreicht.

Sepp (Josef) Frank wurde das Thema Beton vor 35 Jahren direkt in die Wiege gelegt. Bereits sein Vater fuhr in der Region Landshut, seit 1987 mit dem Schwerpunkt Betontransport. Sepp Frank hat als erstgeborener Sohn die Firma übernommen. „Wer dieses Geschäft beherrscht, kann damit auch eine Familie ernähren“, sagt der Vater von drei Kindern. Fünf Betonmischer hat Frank allein für CEMEX im Einsatz, einen der be-

deutenden deutschen Baustoff-Lieferanten. Fünf weitere Mischer sowie drei Kipplaster fahren für andere Unternehmen. Alle Betonmischer stehen im Firmeneigentum und werden nach spätestens acht Jahren ersetzt, obwohl Laufzeiten von zehn und mehr Jahren technisch möglich und üblich sind. „Aber nach zehn Jahren ist die Trommel durchgeschliffen und allein deren Ersatz kostet bereits um die 10.000 Euro“, begründet Frank.



Vorbereitung der Kran-Entladung: Trichter und Rutsche am Fahrzeug werden kurz angefeuchtet, damit der Beton auch bei Temperaturen über 30 Grad vollständig im Betonkübel landet.



Zentimeterarbeit: Unter dem Ladetrichter (li.) sowie auf Privatbaustellen ist Franks ganze Rangierkunst gefragt.

90 Minuten Zeit

„Ich bin eigentlich nur noch der Springer für meine 13 fest angestellten Fahrer“, untertreibt Firmeninhaber Frank seine Rolle, als plötzlich die Anweisung für eine erste Lieferung über Funk kommt. Der Bauleiter einer Privatimmobilie hat 1,5 Kubikmeter erdfeuchten Beton geordert. Maximal 90 Minuten sollen zwischen der individuellen Zubereitung des Betons im Mischwerk und der Anlieferung

auf der Baustelle liegen, damit der Beton bei Ankunft genau die geforderte Konsistenz hat. Um diese Ansprüche erfüllen zu können, betreibt CEMEX rund 250 Betonwerke in ganz Deutschland, sechs davon in der Region um Landshut. Gut 1.000 Subunternehmer sorgen wie Frank dafür, dass die zähe Masse pünktlich auf der Baustelle ist. Und das sowohl an brütend heißen Sommertagen wie auch im Winter bis maximal minus zehn Grad.

Erdfeuchter Beton, beispielsweise für die Verlegung von Pflastersteinen, wird in der Regel als einfacher Haufen abgeliefert. Alle flüssigeren Sorten schüttet Frank mit Hilfe einer dreiteiligen, bis zu vier Meter langen Rutsche, entweder direkt in vorbereitete Schalungen auf der Baustelle oder aber in spezielle Betonkübel, die dann von Kränen an den Ort des Einbaus gehievt werden. Auf Großbaustellen befüllt Frank mächtige Pumpen, die den Beton 60 Meter weit durch Rohrleitungen an Ausleger pressen.

„Fast alle meine Fahrer kommen aus der Region, wir kennen hier jeden Ort, jedes Dorf. Und bei neuen Baustellen bekommen wir vom Bauleiter genaue Anweisungen für die Zufahrt“, kommentiert Frank das Fehlen sämtlicher Navigationshilfen im Führerhaus. 14 Tage intensive Einarbeitung erhält jeder Fahrer, dann muss er sich bewähren.

Immer auf dem Sprung

Zwei Stunden Wartezeit sind nach der ersten Lieferung angesagt. Wir nutzen die Gelegenheit, von den CEMEX-Mitarbeitern mehr über den Hightech-Baustoff zu erfahren: 209 unterschiedliche Betonsorten zeigt allein die aktuelle Lieferliste, rechnet man Spezialsorten wie zum Beispiel Strahlenschutzbeton dazu, steigt die Zahl rasch in Richtung 300. Die Disponenten halten den direkten Kontakt zur jeweiligen Bauleitung und legen gemeinsam mit dem Kun-

den Liefermengen und -zeiten fest. Der Mischmeister in der Steuerzentrale der gewaltigen Anlage regelt erst Minuten vor der Abfahrt die Zugabe von Sand, Kies, Wasser und Zusatzstoffen wie Verflüssiger, Stabilisierer, Fließmittel, Beschleuniger, Verzögerer oder gar Luftporenbildner in das Rührwerk.

Auf das Gramm exakt gemixt, wird der fertige Beton über einen Trichter in die Trommel des Transporters gefüllt. Deren mächtiger Drehantrieb lässt sich entweder aus dem Führerhaus oder vom Fahrzeugheck steuern. Die Drehung verhindert eine Entmischung der Bestandteile, hält den Baustoff in der gewünschten Konsistenz und sorgt im Fahrbetrieb vor allem an Steigungen dafür, dass nichts herausschwappt. Am Zielort wird die Drehrichtung gewechselt und der Beton über die innen liegenden schneckenförmig angebrachten Bleche ans Tageslicht gefördert. Ein 300 Liter fassender Frischwasser-Drucktank am Fahrzeug steht bereit, um Trichter und Betonrutschen zum Schluss zu reinigen oder bei Bedarf den Beton durch Wasserzugabe etwas verarbeitungsfähiger zu machen.

Hohe Ansprüche an Sicherheit

„Wir repräsentieren den Hersteller vor Ort auf der Baustelle. Deshalb müssen wir nicht nur die Sprache der Bauleiter sprechen, sondern uns auch mit dem Baustoff Beton perfekt auskennen“, er-



Damit keine Betonreste haften bleiben, spült Frank nach jeder Lieferung gut durch.



läutert Frank bei unserer zweiten Fuhre. Diesmal muss der Beton direkt in die Fundamentschaltung einer Industriehalle gegossen werden. Die Anfahrt ist auf der vom Dauerregen der letzten Tage aufgeweichten Baustelle eine anspruchsvolle Aufgabe. Danach koppelt Frank rasch alle drei Teile der Rutsche, ändert die Drehrichtung der Trommel – und schon strömt der Flüssigbeton zentimetergenau in die Verschalung.

„Wie früher zu Vaters Zeiten“, kommentiert Sepp Frank mit ungläubigem Staunen die Bekleidung der Bauarbeiter, die hektisch mit Holzplanken im frischen Beton stochern, um große Luftblasen zu verhindern. Frank hingegen ist trotz hochsommerlicher 33 Grad ein personifiziertes Vorbild: Gepolsterte Signalweste, Schutzbrille, Arbeitsschuhe und Helm sind für ihn selbstverständlich. „Ich kann doch von meinen Leuten nicht die penible Einhaltung sämtlicher Sicherheitsvorschriften verlangen, wenn ich nicht mit gutem Beispiel vorangehe. Außerdem geht es auch um meine eigene Gesundheit.“ Auch CEMEX schult und kontrolliert seine Subunternehmer immer wieder bundesweit auf die Einhaltung sämtlicher Schutzvorschriften. „Da steht dann plötzlich jemand am Werkstor und notiert alle Regelmisssachtungen der Fahrer“, erzählt Frank. „Aber bei uns wurde noch nie etwas beanstandet. Da bin ich sehr genau, denn von allem anderen abgesehen wäre es für mich auch ein betriebswirtschaftlicher Schaden, wenn in der

Hochsaison ein Fahrer fehlen würde, weil er einen Arbeitsunfall hatte.“

Jeder Auftrag ist anders

Das Thermometer klettert unaufhörlich weiter, als wir den dritten Auftrag des Tages abarbeiten. Diesmal sind wir mit acht Kubikmetern Ladung unterwegs und damit spürbar voller. Auf der Baustelle wird mit einem Kran entladen. Das ist technisch einfach, dafür allerdings sehr zeitraubend.

Bezahlt wird Frank als Frachtführer entweder nach gelieferten Kubikmetern oder nach Stunden. Der richtige Mix zwischen den Aufträgen für kleine und große Baustellen bestimmt deshalb die Rentabilität des Geschäfts. Ein guter Draht zum Disponenten und Mischmeister ist ebenso entscheidend für den Erfolg wie das tadellose Auftreten und Erscheinungsbild von Frank, seinen Fahrern und den Fahrzeugen.

„Lange Wartezeiten wie heute Morgen, oder zeitraubende portionsweise Entladungen wie hier, sind das, was mich an diesem Beruf stört“, erzählt Frank. „Und geregelte Arbeitszeiten sollte auch niemand erwarten. Aber dafür ist jeder Auftrag und jede Baustelle anders – und diese Abwechslung macht es auch nach vielen Berufsjahren immer wieder interessant.“

Text und Fotos: Heinz E. Studt



Sand und Kies als Basisstoffe landen über das Transportband zunächst im Rundlager, die seitlichen Silos liefern das Bindemittel Zement und im Rechteckbau darunter wird alles unter Zugabe von Wasser sowie Zusatzstoffen gemischt.

Abstürzende Ladung



Abb. 1 Der Aufbau des Sattelanhängers mit dem Gurtlift, einem speziellen Zurrort-System zur Ladungssicherung.



Abb. 2 Der Plattenstapel ist auf den Boden gestürzt.

Ein Fahrer mit viel Berufspraxis wurde beim Entladen seines Lkw von einem Stapel Holzplatten erschlagen. Wie konnte das passieren und wie hätte man den Unfall verhindern können? Lesen Sie hier eine aktuelle Unfalluntersuchung.

Von Lkw-Fahrern wird erwartet, dass sie die Ladung zuverlässig und termingerecht transportieren. Überdies müssen sie meist auch noch Arbeiten vor und nach der Fahrt erledigen, selbst wenn Lagerpersonal die Fahrzeuge be- oder entlädt. Oft packen die Fahrer hier mit an, zum Beispiel um an der Ladung Zurrmittel anzubringen oder zu lösen. Dabei können sich Fahrer und Lagerpersonal in die Quere kommen, wie das folgende Unfallbeispiel zeigt.

Der tödliche Unfall

Der Lkw-Fahrer Klaus Radors* hatte mit einem Sattelfahrzeug Spanplatten zu dem Entladebereich eines Möbelwerks gefahren. Um die Ladekapazität optimal auszunutzen, waren die Plattenstapel mit unterschiedlichen Abmessungen versetzt auf der Ladefläche angeordnet worden. Der Aufbau des Sattelanhängers war mit seitlichen Schiebepanellen und einem speziellen Zurrort-System zur Ladungssicherung (Gurtlift) ausgerüstet, wobei die Gurte unterhalb des Verdecks in Schlaufen von Seilzügen aufgehängt waren.

Nachdem Klaus Radors auf einer Seite des Anhängeraufbaus die Schiebepanelle geöffnet, Steckbretter entfernt und dann Plane sowie Klappungen zur Heckseite geschoben hatte, löste er an den Plattenstapeln auf der Ladefläche die zweiteiligen Zurrurte. Dabei hat er jeweils das Spannelement (Ratsche) am Festende eines Gurtes entriegelt, sodass das Losende nach dem Herausziehen aus der Ratsche durch die Rückstellfunktion vom Gurtlift unter das Verdeck gezogen wurde (siehe Abb. 1).

Der Lagerarbeiter vom Möbelwerk, Peter Schärbling*, lud gleichzeitig mit einem Gabelstapler die bereits entsicherten Plattenstapel ab. Als er einen relativ hohen Stapel mit geringer Tiefe anheben wollte, konnte er ihn nur im Bereich der Gabelspitze aufnehmen, weil der angrenzende Stapel versetzt angeordnet war.

Peter Schärbling fuhr den Gabelstapler nun mit dem angehobenen Plattenstapel rückwärts. Dabei bemerkte er, ebenso wie der Lkw-Fahrer, dass der Stapel an einem Zurrort hängenbleiben könnte, den der Gurtlift angehoben hatte. Weil Klaus Radors sowie schon neben dem Gabelstapler stand, hat er den Zurrort zur Seite gehalten, um dem Lagerarbeiter zu helfen, den Stapel ungehindert abzuladen. (Das Vorgehen wurde anhand der Videoaufzeichnung einer Überwachungskamera auf dem Werksgelände rekonstruiert, siehe dazu Abb. 3 und Abb. 4). Die Platten auf dem Gabelstapler gerieten vor der Ladefläche des Sattelanhängers plötzlich stark ins Schwanken und stürzten auf den Boden (siehe Abb. 2). Klaus Radors wurde mitgerissen und schleuderte im Fallen mit dem Kopf gegen die Kante der Ladefläche. Er erlitt tödliche Schädelverletzungen.

Analyse und Bewertung der Unfallursachen

1. Unfalltechnische Ursachen

Es sind verschiedene technische Ursachen dafür denkbar, dass der Plattenstapel ins Schwanken geriet und von der Staplergabel stürzte (siehe Abb. 3 und Abb. 4):

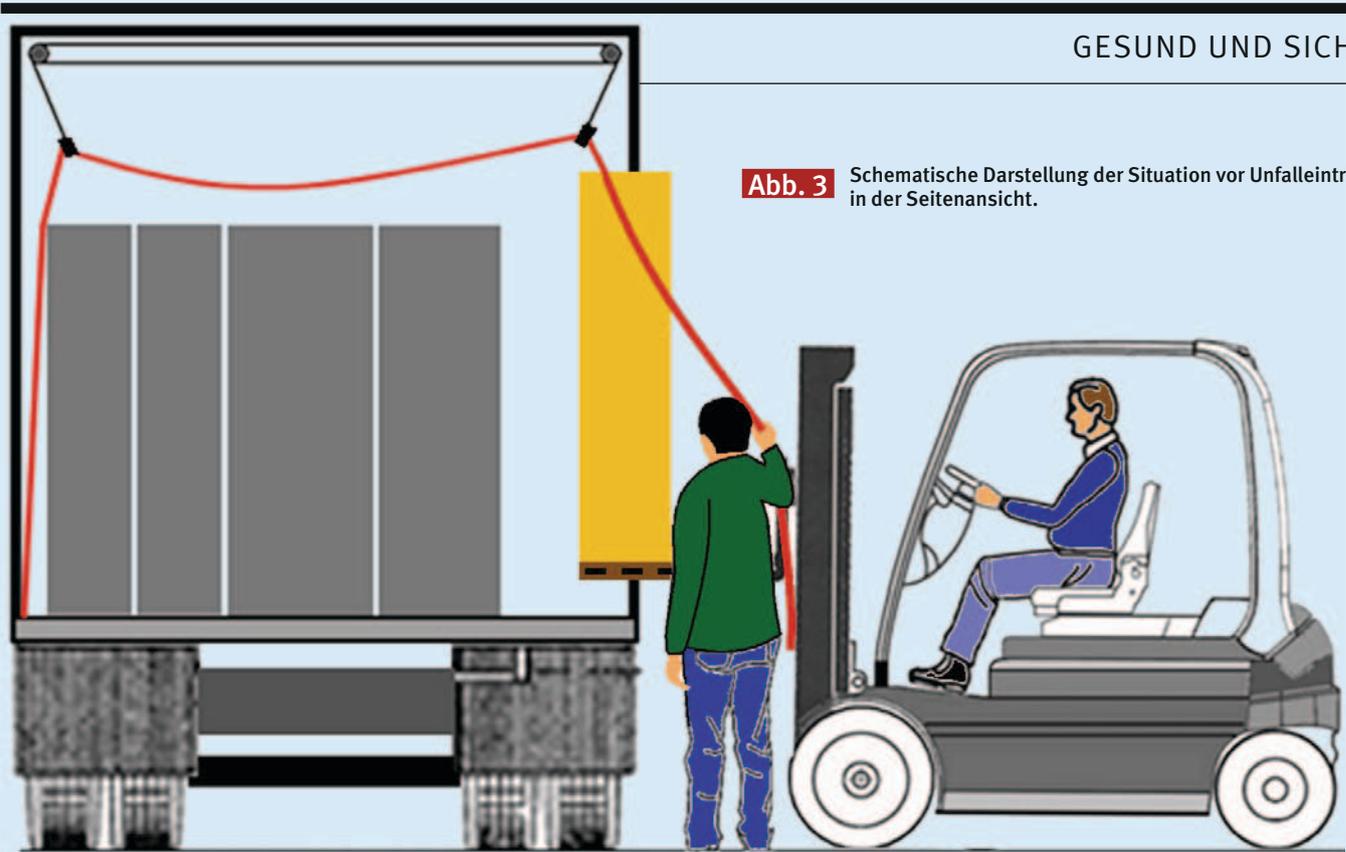


Abb. 3 Schematische Darstellung der Situation vor Unfalleintritt in der Seitenansicht.

Staplerfahrer hätte die Last nicht verfahren dürfen, während sich der Lkw-Fahrer im Gefahrenbereich aufhielt.

3. Gefährdungsbeurteilung

Die Spedition und das Möbelwerk haben beim Arbeitsschutz nicht zusammengearbeitet. Bei der Gefährdungsbeurteilung wurde nicht berücksichtigt, dass beim Entladen des Lkw mit dem Gabelstapler die Ladung an einem Zurring hängenbleiben und dadurch abstürzen kann.

4. Arbeitsorganisation

Das Entladen des Lkw war nicht so organisiert, dass die Plattenstapel vor dem Anheben mit der Staplergabel sicher aufgenommen werden können (Anliegen des Stapels am Gabelrücken bei geneigtem Hubmast). Außerdem hätte man verhindern müssen, dass sich der Lkw-Fahrer im Gefahrenbereich des Gabelstaplers aufhält. Zur Vermeidung einer gegenseitigen Gefährdung sollte eine Person benannt werden, die die Tätigkeiten aufeinander abstimmt (ggf. mit Weisungsbefugnis).

5. Unterweisung

Das Fahr- bzw. Lagerpersonal hätte gemäß den Ergebnissen der Gefährdungsbeurteilung und der Arbeitsorganisation unterwiesen werden müssen. Für das Abladen von Plattenstapeln vom Sattelanhänger muss es eine Betriebsanweisung geben.

Fazit

Profis wissen, dass beim Be- und Entladen von Lkw durch die Überschneidung der Arbeitsbereiche des Fahr- und Lagerpersonals gegenseitige Gefährdungen auftreten können. Deswegen müssen die Verantwortlichen der Unternehmen hinsichtlich der Festlegung einer sicheren Arbeitsorganisation unbedingt zusammenarbeiten und das Personal entsprechend unterweisen.

Thomas Künzer

* Name von der Redaktion geändert

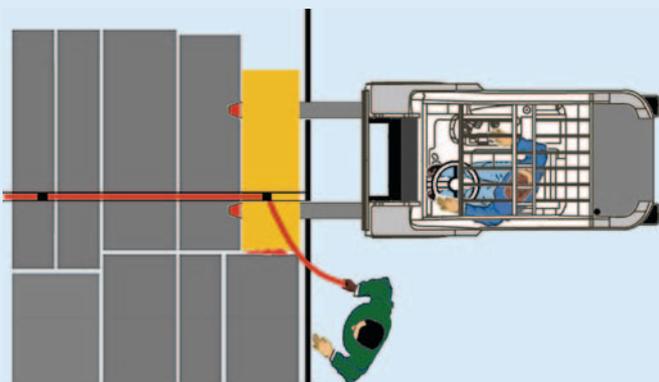


Abb. 4 Schematische Darstellung der Situation vor Unfalleintritt in der Draufsicht.

- ▶ Der Stapel ist doch noch am Zurring hängengeblieben, der vom Lkwfahrer gehalten wurde.
- ▶ Der Stapel ist mit der schmalen Seite an dem angrenzenden Plattenstapel entlang gestreift, der noch auf der Ladefläche stand.
- ▶ Der Gabelstapler ist von Peter Schärpling in einer Rechtskurve rückwärts vom Sattelanhänger weggefahren worden, sodass die Fliehkraft den Stapel nach links zum Umkippen gebracht hat.

2. Personenbezogene Ursachen

Mit Blick auf die beteiligten Personen wird Folgendes ganz deutlich: Der Lkw-Fahrer hätte sich nicht im Gefahrenbereich neben der mit dem Gabelstapler angehobenen Last aufhalten dürfen. Der

Arbeitsschutz neu verankert



Die gute Nachricht vorweg: Das Vorschriftenwerk in Deutschland soll besser verständlich und überschaubarer werden. So steht es jedenfalls in Paragraph 20a des Arbeitsschutzgesetzes, der sich mit der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie befasst. Was bedeutet das für die Praxis?

Doppelregelungen vermeiden

Arbeitsschützer in Deutschland kennen das „Duale System“: Die Ämter für Arbeitsschutz setzen staatliche Gesetze und Verordnungen um, während Berufsgenossenschaften und Unfallkassen für die Unfallverhütungsvorschriften (UVVen), BG-Regeln und BG-Informationen zuständig sind. Beide Einrichtungen haben thematische Schwerpunkte und greifen bei Bedarf jeweils auf die Vorschriften der anderen zurück. Nachteil: Es gibt Überschneidungen und Doppelregelungen und es ist schwer, das Vorschriftenwerk insgesamt abzustimmen und verständlich zu halten. Als Konsequenz wurden 2008 die gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie geschaffen. Danach wird der Arbeitsschutz vorrangig in staatlichen Gesetzen und Verordnungen geregelt. Unfallverhütungsvorschriften können nur noch erlassen werden, wenn es nicht zweckmäßig ist, eine staatliche Regelung zu treffen und außerdem eine Bedarfsprüfung ergeben hat, dass eine UVV das adäquate Instrument ist. Problem: Die staatlichen Regelungen erscheinen oft sehr allgemein, während sich Unfallverhütungsvorschriften meist ganz konkret auf die Gegebenheiten in einem Gewerbe beziehen.

„Wo steht denn das?“

Unternehmerische Entscheidungen, die auch Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz betreffen, haben oft weitreichende juristische und finanzielle Konsequenzen. Verständlich, dass der Chef von seiner Sicherheitsfachkraft oder dem Betriebsarzt genau wissen will, woraus sich seine Pflichten herleiten. Die Argumentation fällt den Fachleuten zuweilen schwer – laufend fallen UVVen und berufsgenossenschaftliche Regeln weg, mit denen sie bislang wichtige Maßnahmen

„Jeder Unternehmer muss selbst dokumentieren, was er tut, um Unfälle zu vermeiden!“

begründet haben. Das gilt auch bei der BG Verkehr, hier wurden zuletzt zum 1. April 2013 die UVV „Luftfahrt“, die UVV „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz“ und die UVV „Schiffbau“ außer Kraft gesetzt. Nur zu oft hört man nun die Frage: „Wo steht das denn jetzt?“ Verkürzt lautet die Antwort: Nirgends, das müssen Sie erst selbst aufschreiben! Wie das???

Die aktuellen Gesetze und Verordnungen machen zwar verbindliche Vorgaben, aber sie sind wenig konkret. Diese konkrete Umsetzung muss der Betrieb selbst gestalten und – ganz wichtig – plausibel dokumentieren, also aufschreiben. Als Werkzeug dazu dient die Gefährdungsbeurteilung. Der Unternehmer ermittelt, wo Handlungsbedarf besteht, prüft Alternativen und legt nach einer praktischen und wirtschaftlichen Bewertung die spezifischen Maßnahmen für seinen Betrieb fest. Das macht er nicht im Alleingang, sondern nach intensiver Beratung mit seiner Fachkraft für Arbeitssicherheit und dem Betriebsarzt. Mit ihnen zusammen wird er in Zukunft prüfen, ob die vereinbarten Maßnahmen den Vorschriften entsprechen, ob sie zum Betrieb passen, ob ihre Wirksamkeit sichergestellt ist und ob die Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung schlüssig ist. In so einer Runde fragt ein Chef dann nicht mehr „Wo steht das?“, sondern „Warum raten Sie mir zu dieser Lösung?“

Helge Homann

INFORMATION

Wir bieten laufend Seminare zur Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes und zur Umsetzung der DGUV Vorschrift 2 an.
Termine und Anmeldung: www.bg-verkehr.de

Je einfacher, desto besser

Kann man unterwegs mit einem mobilen Rechner lernen? 30 Berufskraftfahrer haben es ausprobiert und die Antwort lautet: Ja! Allerdings nur, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Dann macht das Lernen unterwegs nicht nur Spaß, sondern führt auch zu mehr Faktenwissen, wie die abschließende Auswertung des Projekts „Mobile Learning“ jetzt bestätigt.

Das Projekt

Unter der Überschrift „Lernen kann man überall“ haben wir im SicherheitsProfi 2/2012 schon einmal über das Projekt „Mobile Learning – prozessbezogenes Informieren und Lernen in wechselnden Arbeitsbedingungen“ berichtet. Wir wollten wissen, ob Berufskraftfahrer das Angebot des mobilen Lernens zum Themenkomplex Arbeits- und Gesundheitsschutz nutzen. 30 Fahrer unseres Projektpartners, der Spedition Bode aus Reinfeld, hatten die Möglichkeit, sich unterwegs via Netbook bei einer Online-Lernplattform einzuloggen. Dort wurden mehrere Themen zur Fortbildung angeboten, z.B. Ernährung, Sport, Umgang mit Stress, Ladungssicherung, Pannen und Notfälle und Kommunikation mit Kunden.

Die Ergebnisse

1. Die Technik muss funktionieren. So banal wie entscheidend ist die Qualität der Technik: Durch Störungen der Internetverbindung oder sehr langsamen Verbindungsaufbau haben einige Fahrer schnell die Lust verloren, sich mit den Inhalten zu beschäftigen. Deshalb ist für einen Erfolg mobilen Lernens entscheidend, Nutzungshürden in Hard- und Software zu vermeiden, schnellen und leichten Zugang zum Internet zu gewährleisten sowie einen direkten Zugriff auf die gewünschten

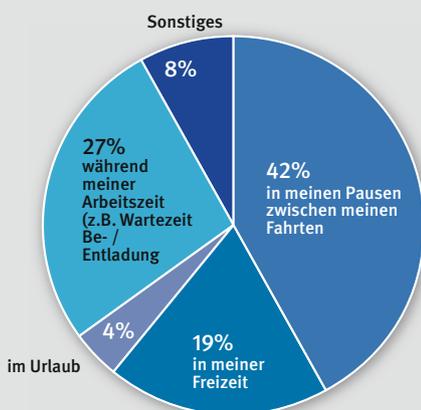
Informationen zu ermöglichen. Auch herkömmliche Kommunikationswege, also E-Mail und Telefon, sollten zur Betreuung der Mobile Learner zur Verfügung stehen.

2. Die Fahrer mögen es kurz und kompakt. Am beliebtesten waren die audiovisuellen Lernmaterialien, also interaktive Lehrvideos und Podcasts. Sie treffen in Kombination mit Wissensabfragen den Geschmack und Bedarf der Fahrer.

3. Die Leistungen verbessern sich. Zur Bewertung des Lernerfolgs wurden unterschiedliche Methoden eingesetzt. Um das Faktenwissen zu überprüfen, gab es einen Vorher-Nachher-Wissenstest. Der dabei verwendete Online-Fragebogen wurde zum Vergleich auch bei einer Kontrollgruppe eingesetzt. Die Berufskraftfahrer, die sich online weitergebildet hatten, erreichten beim zweiten Test deutlich mehr Punkte als zu Beginn. Dabei verbesserten sich die Fahrer am deutlichsten, die das Netbook häufig nutzten.

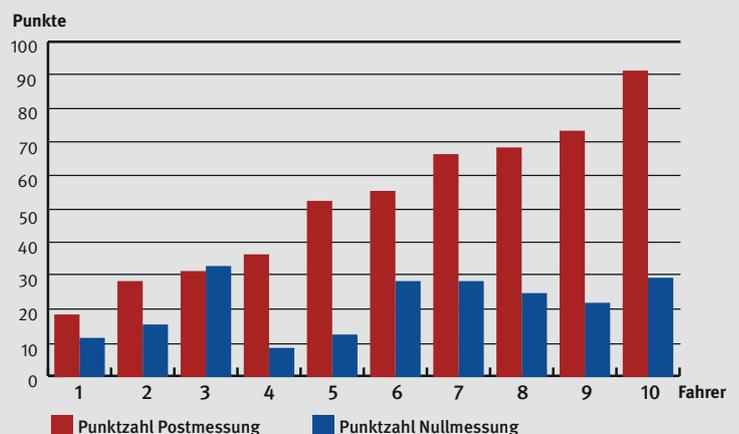
Zusätzlich konnten die Fahrer in einer Gruppendiskussion eine Selbsteinschätzung vornehmen. Sie bewerteten vor allem positiv, dass ihnen durch das mobile Lernen manche Themen präsenter im Gedächtnis waren. Daneben machten die Fahrer in einem ganz anderen Feld zusätzlich Fortschritte: Sie gewannen mehr Sicherheit im Umgang mit dem Computer und dem Internet. **Constanze Duismann**

WANN LERNEN DIE FAHRER



Zum Lernen eignen sich am besten die freien Abende, wenn die Fahrer alleine auf Tour sind. An den Wochenenden liegt die Priorität bei Familie und Freundeskreis.

WIE SIND DIE LERNFORTSCHRITTE



Im Vorher-Nachher-Wissenstest schnitten die Fahrer, die das Netbook häufig nutzten, deutlich besser ab.

Manipulation am Motorklappenschalter



An Bussen gibt es zum Schutz der Mechaniker einen Schalter, der verhindert, dass der Motor gestartet wird, während die Motorklappe offen ist. Leider wird diese Schutzvorrichtung oft manipuliert – und das kann tödliche Folgen haben!

Moderne Busse sind höher als ein Dreimetersprungturm und länger als manche Segelyacht – also extrem unübersichtlich. Das erfordert nicht nur beim Fahren, sondern auch in der Werkstatt besondere Umsicht. Oft werden Wartungs- und Reparaturarbeiten unter Zeitdruck durchgeführt, weil die Fahrzeuge benötigt werden. Dann arbeiten mehrere Mechaniker gleichzeitig an einem Fahrzeug. Unfallgefahren können in so einer Situation nur durch zuverlässige Schutzmaßnahmen ausgeschlossen werden. Zum Beispiel durch den Motorklappenschalter.

Wozu er gut ist

Der Motorklappenschalter am Bus schützt vor allem das Werkstattpersonal bei Instandhaltungsarbeiten im Heckmotorbereich. Immer wieder kommt es zu Unfällen wie diesem: Der Riementrieb eines Lüfters im Motorraum sollte überprüft werden. Ein Mitarbeiter öffnete dafür die Motorraumklappe, zwei andere waren bereits dabei, den Lauf der Antriebswelle zu kontrollieren. Hierzu starteten sie den Bus immer wieder vom Fahrerarbeitsplatz aus. Untereinander abgesprochen hatten sie

DIE RECHTSGRUNDLAGEN

Die Ausstattung von Kraftomnibussen mit Motorklappenschaltern im Heckbereich beruht auf dem Unfallverhütungsrecht. Schon die im Jahre 2004 außer Kraft gesetzte Unfallverhütungsvorschrift „Kraftbetriebene Arbeitsmittel“ (VBG 5) bestimmte, dass Gefahrstellen an kraftbetriebenen Arbeitsmitteln vermieden sein müssen. Heute fordert die Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), dass der Arbeitgeber den Beschäftigten sichere Arbeitsmittel bereitstellt. Darüber hinaus besagt die Gefährdungsbeurteilung, dass die Arbeit

so zu gestalten ist, dass eine Gefährdung für Leben und Gesundheit möglichst vermieden und die verbleibende Gefährdung gering gehalten werden muss. Das bedeutet in der Praxis, dass ein Motorklappenschalter auch funktionsfähig gehalten werden muss. Ob das der Fall ist, erkennt ein Mechaniker auf den ersten Blick.

Da die Ausstattung von Kraftomnibussen mit Motorklappenschaltern nicht auf dem Straßenverkehrsrecht beruht, finden



MANIPULIERT: Hier einige Fotobeispiele von Motorklappenschaltern, die vorsätzlich außer Kraft gesetzt wurden. Der Grund für die Manipulation ist oft Bequemlichkeit. Dafür bezahlte in einem unserer Mitgliedsunternehmen ein Familienvater mit seinem Leben.



sich nicht. Als Uwe Gallmeh* den Sitz des Riementriebes manuell überprüfte, startete sein Kollege den Bus. Gallmeh verlor dadurch zwei Fingerglieder der rechten Hand. Bei der Unfalluntersuchung stellte sich heraus, dass der Motorklappenschalter manipuliert war.

Leider kein Einzelfall: Ein elektrisch manipulierter Motorklappenschalter führte zum Tode eines Werkstattmitarbeiters. Der 59-jährige Familienvater Markus Blohme* war mehr als 30 Jahre im Busunternehmen als gelernter Mechaniker tätig. Auch als Busfahrer wurde er häufig eingesetzt. Am Unfalltag hatte er die Aufgabe, einen Linienbus für die anstehende Hauptuntersuchung vorzubereiten. Unter anderem sollte er einen defekten Rückfahrcheinwerfer instand setzen. Der auf einer Arbeitsgrube abgestellte Bus war weder durch die Feststell- noch durch die Haltestellenbremse gesichert. Der Rückwärtsgang war eingelegt. Blohme arbeitete am

* Name von der Redaktion geändert

Heckmotor. Beim Start des Busses rollte das Fahrzeug rückwärts – Blohme wurde zwischen zwei Fahrzeugen eingequetscht und erlitt tödliche Verletzungen. Auch in diesem Fall ergab die Unfalluntersuchung, dass der Motorklappenschalter elektrisch manipuliert war.

Wie er wirkt

Der Motorklappenschalter bewirkt, dass der Motor bei geöffneter Motorklappe nicht vom Fahrerarbeitsplatz aus gestartet werden kann. Der Anlasserstromkreis wird unterbrochen. Bei laufendem Motor kann die Heckklappe aber geöffnet werden. Dies ist sicherheitstechnisch unbedenklich, da die wesentliche Gefährdung für den im Motorraum arbeitenden Mechaniker ausschließlich vom unerwarteten Starten des Motors ausgeht. Es gibt aber auch Motorklappenschalter, die es ermöglichen, den Motor direkt vom Motorraum aus zu starten. Das hat den Vorteil, dass der Mechaniker bei einer Reparatur nicht jedes Mal zum Fahrerarbeitsplatz gehen muss, um den Motor anzulassen.

Warum er manipuliert wird

Immer wieder entdecken die Präventionsfachleute der BG Verkehr manipulierte Motorklappenschalter. Zur Rede gestellt, behaupten die Verantwortlichen häufig, dass die Schalter störanfällig seien und daher blockiert würden. Oder dass der Mechaniker den Schalter nur vorsorglich festsetze, um bei der Fehlerdiagnose eine mögliche Fehlerquelle auszuschließen. Nach der Reparatur vergisst er jedoch, den Schalter wieder funktionsfähig zu machen ... Ein Busfahrer erwähnte sogar, dass er durch das Festbinden der Schalter den Streichen von Schülern vorbeuge. Diese würden nämlich während der Pausenzeiten an Haltestellen die Heckklappe öffnen und anschließend nur wieder anlehnen, so dass er den Bus nicht starten könne. Gefährliche Bequemlichkeit! Übrigens: Wer eine Schutz Einrichtung willentlich unwirksam macht, kann für die Unfallfolgen ggf. nach § 110 SGB VII haftbar gemacht werden. **Ralf Zanetti**

keine Überprüfungen der Schalter bei der Hauptuntersuchung gemäß § 29 StVZO statt. Um jedoch technische Mängel oder Manipulationen soweit wie möglich auszuschließen, müssen Kraftomnibusse ordnungsgemäß gewartet und auf den betriebssicheren Zustand auch hinsichtlich der Arbeitssicherheit überprüft werden.

Betriebssicherheit = Verkehrssicherheit + Arbeitssicherheit

Die entsprechende Prüfung ist in § 57 der Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ (BGV D29) in Verbindung mit dem BG-Grundsatz BGG 916 „Prüfung von Fahrzeugen durch Sachkundige“ festgeschrieben und muss mindestens einmal jährlich auch bei Kraftomnibussen durchgeführt werden.

Last, but not least: Auch die Polizei achtet bei Kontrollen darauf, ob die Motorklappenschalter voll funktionsfähig sind.



Alltag auf einem Krabbenkutter: Fanggeschirr und Verarbeitungsmaschinen befinden sich direkt an Bord.

Spezial: Arbeitssicherheit in der Fischerei

Die deutsche Fischereiflotte besteht noch aus gut 1.500 Fahrzeugen. Die Mehrzahl ist in der Kleinen Küstenfischerei tätig. In Sachen Arbeitsschutz unterstützt die BG Verkehr die Kleinbetriebe jetzt mit einer neuen Handlungshilfe.

Wie bitte??? Meinen Sie, ich hätte nichts Besseres zu tun, als am Schreibtisch über irgendwelche Gefahrenquellen nachzudenken?" Viele Fischer sind nicht gerade begeistert, wenn sie erfahren, dass auch für kleine Betriebe mit weniger als zehn Mitarbeitern die Vorschriften aus dem Arbeitsschutzrecht gelten. Aber daran führt kein Weg mehr vorbei – die grundlegenden Unternehmerpflichten sind seit vielen Jahren im Arbeitsschutzgesetz und in der Berufsgenossenschaftlichen Vorschrift BGV A1 geregelt. Die Umsetzung dieser Pflichten gestaltet sich jedoch aus der Sicht von Kleinstunternehmen der Fischerei in der Praxis schwierig. Das ist nachvollziehbar.

Aber dennoch gilt: Jeder Unternehmer muss beurteilen, welchen Gefährdungen seine Mitarbeiter bei der Arbeit ausgesetzt sind und er muss dokumentieren, also aufschreiben, welche Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Das klingt nach viel unnötigem Papierkram. Eine unbegründete Sorge, denn wenn man sich einmal an die Arbeit macht, ist der Aufwand überschaubar. Und auf der anderen Seite steht ein großer Nutzen, denn die Unfälle, die der BG Verkehr seit Jahren gemeldet werden, sprechen eine deutliche Sprache. Die Auswertung des Unfallgeschehens zeigt, dass auch die Fischer mit viel Berufspraxis gut daran tun, drei wesentliche Bausteine zur Arbeitssicherheit zu nutzen, nämlich:

- ▶ eine Gefährdungsbeurteilung aufstellen,
- ▶ die Beschäftigten unterweisen und
- ▶ die Prüffristen einhalten.

Beispiele aus dem Unfallgeschehen

Fehler beim Aussetzen des Netzes

Als ein Netz ausgesetzt wurde, verhakte es sich an der Haltevorrichtung für das Fischereigeschirr. Beim Versuch, das Netz wieder zu lösen, fasste ein Matrose in die Netzmaschen. Durch eine Bewegung der See wurde das Netzende plötzlich auf Spannung gezogen. Er konnte nicht schnell genug reagieren und die Hand lösen: ein Teil seines linken Zeigefingers wurde abgerissen.

Arbeiten an Netzen und Fanggeschirren gehörten schon immer zu den gefährlichen Arbeiten an Bord eines Fischereifahrzeuges. Regelmäßige Unterweisungen, insbesondere über gefährliche Situationen im Umgang mit dem Fischereigeschirr, haben deshalb einen großen Stellenwert.

Defekte Fischereiwinde

Beim Aussetzen des Fanggeschirrs brach an der Fischereiwinde die Schweißnaht am Festpunkt des Bremsbandes. Dadurch schlug die Bremskurbel unkontrolliert umher und traf ein Besatzungsmitglied



DIE DEUTSCHE FISCHEREIFLOTTE

| Bereich | Fahrzeuge | BRZ | kW | Personal |
|---|--------------|---------------|----------------|--------------|
| Große Hochseefischerei | | | | |
| Universalfroster | 7 | 22.866 | 27.960 | 196 |
| Spezialfroster (Schwarmfischfänger) | 2 | 14.924 | 11.299 | 63 |
| Gesamt | 9 | 37.790 | 39.259 | 259 |
| Kutter- und Küstenfischerei | | | | |
| Baumkurrenkutter (Liste I + II) | 224 | 10.161 | 42.259 | 513 |
| Baumkurrenkutter (Großkutter) | 6 | 1.882 | 7.600 | 35 |
| Großkutter passive Fischerei (> 2m) | 18 | 1.440 | 4.088 | 100 |
| Großkutter Schleppnetz | 72 | 6.721 | 18.165 | 191 |
| Gesamt | 320 | 20.204 | 72.112 | 839 |
| Kleine Küstenfischerei (< 12 m Lüa) | | | | |
| Gesamt | 1.174 | 2.795 | 26.798 | 1.454 |
| Muschelfahrzeuge | 12 | 2.870 | 7.312 | 35 |
| sonstige Fischereifahrzeuge (unquotierte Arten) | 36 | 42 | 577 | 39 |
| Gesamt Fischereiflotte | 1.551 | 63.701 | 146.058 | 2.626 |

Quelle: Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Stand 31.12.2012

am Oberkörper. Er hatte Glück im Unglück, da er nicht am Kopf verletzt wurde, konnte aber wegen einer schweren Prellung des Brustkorbs wochenlang nicht arbeiten.

Der Unternehmer muss sicherstellen, dass alle Einrichtungen und Arbeitsmittel während der gesamten Nutzungsdauer in einem sicheren Zustand sind. Dafür muss eine befähigte Person die Arbeitsmittel in angemessenen Zeitabständen prüfen. Sind keine festen Prüfintervalle vorgegeben, werden sie im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung vom Unternehmer eigenverantwortlich festgelegt. Wichtig: Die Prüfnachweise müssen an Bord mitgeführt werden.

Explosion bei Malerarbeiten

Auf einem Fischereifahrzeug erhielt ein Matrose den Auftrag, die Achterpiek neu zu malen. Vor dem Malen wollte er die Flächen entfetten, wozu er eine leicht entzündliche Flüssigkeit benutzte. Er bemerkte nicht, dass sich in dem engen Raum durch die verdunstende Flüssigkeit eine explosionsfähige Atmosphäre entwickelte. Eine nicht abgeschaltete Anlage reichte für die Zündung aus. Der Mann erlitt schwerste Brandverletzungen und musste mehrfach operiert werden.

Der Umgang mit Gefahrstoffen bedarf besonderer Aufmerksamkeit. Die Beachtung und Einhaltung der Vorschriften über die Verwendung gefährlicher Arbeitsstoffe ist dabei unumgänglich. Auch hier dient die Gefährdungsbeurteilung als Grundlage, um die Arbeiten vorzubereiten, durchzuführen und zu überwachen.

Feuerzeug als Lampe

Ein Fischer wollte den Füllstand eines Kühlwasserausgleichstanks kontrollieren. Da er keine Lampe zur Hand hatte, nutzte er die offene Flamme seines Feuerzeugs als Leuchtmittel. In dem Tank befanden sich brennbare Gase, die sich durch das offene Feuer explosionsartig entzündeten. Der junge Mann, der sich über den Tank gebeugt hatte, konnte nicht mehr rechtzeitig zurückweichen. Die Flammen trafen sein Gesicht und er zog sich schlimme Verbrennungen und Verbrühungen zu.

Jeder Profi kennt die Gefahren beim Umgang mit offenem Feuer an Bord. Durch die Verwendung einer Taschenlampe hätte der Unfall vermieden werden können. Auch in diesem Fall hätte eine Gefährdungsbeurteilung zu einem sicheren Arbeitsverfahren und der Nutzung sicherer Arbeitsmittel geführt.

Die neue „Info-Map Fischerei“

Der Arbeitgeber muss die Arbeit so organisieren, dass seine Angestellten sicher tätig sein können. Dies ist nicht nur eine moralische Pflicht, sondern eine gesetzliche Vorgabe – wer sie vorsätzlich ignoriert, muss im Schadensfall mit Konsequenzen rechnen. Das „Werkzeug“ des Unternehmers ist die Gefährdungsbeurteilung und die Dokumentation der daraus abgeleiteten Maßnahmen.

Die BG Verkehr unterstützt die Fischereibetriebe mit der neu erschienenen „Info-Map Fischerei“ bei der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen. Diese Handlungshilfe ist zweiteilig aufgebaut: Im ersten Teil „Grundlegendes für den Unternehmer“ befinden sich Informationen zur gesetzlichen Vorschriftenlage und deren Umsetzung. Der zweite Teil „Fischerei“ befasst sich mit praxisbezogenen Themen und gibt konkrete Hinweise, zum Beispiel zu den Prüffristen und dem sicheren Umgang mit Fischereieinrichtungen. Kleinstbetriebe der Fischerei können die „Info-Map“ über ihre zuständigen Aufsichtspersonen oder über das Referat Seeschifffahrt und Fischerei kostenlos erhalten.

Johann Poppinga

INFORMATION

Ihr Ansprechpartner bei der BG Verkehr:
 Johann Poppinga, Referat Seeschifffahrt und Fischerei
 Telefon 040 3980-2750
 E-Mail: seeschifffahrt@bg-verkehr.de
www.bg-verkehr.de/seeschifffahrt



Wetterschutzkleidung immer in Verbindung mit der richtigen Rettungsweste



Obst und Gemüse sind auch im Winter wichtig

An Bord: Gesund und sicher durch den Winter

Jeder in der Binnenschifffahrt kennt das: Draußen weht ein eisiger Wind, im Steuerhaus dagegen ist es mollig warm. Da möchte man am liebsten gar nicht vor die Tür – geht aber nicht. Zum Festmachen oder Lukenverschieben muss man raus. Niedrige Temperaturen, eisiger Wind und trockene Heizungsluft sind eine echte Herausforderung für den Körper.

Und die Folgen kennen wir auch alle: Der Hals kratzt, der Kopf schmerzt und die Nase läuft. Winterzeit ist zwar Erkältungszeit, aber nicht zwangsläufig. Was kann man tun? Durch das oftmals feuchtkalte Klima im Winter, den häufigen Wechsel zwischen trockener Heizungsluft und feuchter Kälte an Deck wird die körpereigene Abwehr geschwächt. Hinzu kommt, dass man sich im Herbst und Winter verstärkt in geheizten Räumen aufhält – oft mit anderen Besatzungsmitgliedern, die bereits erkältet sind.

Hier ist eine der Hauptquellen für Infektionen. Beim Niesen zum Beispiel gelangen im Umkreis von einem bis zu zwei Metern einige Tausend Viren – das sind die Erreger der Erkältungskrankheiten – in die Luft und werden von anderen eingeatmet. Auch auf Türklinken, Telefonhörern oder anderen gemeinsam genutzten Ge-

genständen bleiben die Viren hängen und warten auf eine neues „Opfer“. Hinzu kommt, dass durch die Heizungsluft die Schleimhäute ausgetrocknet werden und dann für die Krankheitserreger empfindlicher werden.

Richtige Kleidung nutzen: Sich gegen Kälte bei Arbeiten an Deck zu schützen ist eigentlich kein Problem, denn es würde ausreichen, einfach genügend Kleidung übereinanderzuziehen oder bei Regen einfach etwas Wasserdichtes, wie die gute alte Öljacke, zu tragen. Ein Problem entsteht jedoch durch die Wärmeentwicklung unter der Kleidung. Bei einigen Arbeiten in der Binnenschifffahrt führt die Arbeitsbelastung und körperliche Anstrengung zu erhöhter Wärmeproduktion des Körpers und damit zu vermehrter Schweißproduktion. Schweiß wird in die Kleidung abgegeben und senkt so deren Isolationsvermögen, man fröstelt. Macht man dann eine Pause, friert man, weil in der Bewegungspause die Wärmeproduktion des Körpers niedriger ist und die Isolation gegen Kälte fehlt. Es kommt zur Gefahr einer Erkältung. Geeignete Kleidung soll verhindern, dass man in Arbeitspausen friert oder in Arbeitsperioden überhitzt wird. Sie entscheidet über Komfort und Wohlbefinden bei der Arbeit.

Immunsystem stärken

Entscheidend ist ein spezieller Aufbau vor allem bei der Kälteschutz-Unterkleidung, um Schweiß möglichst schnell weg von der Haut nach außen zu bringen, Regen aber nicht durchzulassen. Als Abschluss ist dann ein wind- und regendichter Overall (oder eine Jacke und Hose) aus Mikrofaser geeignet. Eine Mütze, gegebenenfalls ein Schal und Handschuhe sind ebenfalls sinnvoll.

Besondere Bedeutung bekommen auch die richtigen Schuhe, die nicht nur gegen Kälte und Feuchtigkeit schützen. Sie mindern auch das Risiko auszurutschen oder zu stolpern und schützen schließlich – je nach Gefährdung – auch gegen herabfallende Gegenstände.



Nicht zu vergessen ist auch die Auswahl der zur Kleidung passenden Rettungsweste. Wenn Kälteschutzkleidung getragen wird, ist eine automatisch aufblasbare Rettungsweste nach DIN EN ISO 12402 Teil 2 mit einem Auftrieb von 275 N einzusetzen, um den unkontrollierten Lufteinschlüssen in der Bekleidung entgegenwirken zu können.

Haut schützen: Auch die Haut leidet unter dem ständigen Wechsel von Temperatur und Feuchtigkeit. Eine gute Hautcreme schützt das Gesicht und ist auch für Männer kein Luxus. Die Lippen werden bei kaltem Wetter häufig spröde und rissig. Grund dafür sind fehlende Talg- und Schweißdrüsen. Hier können Lippenpflegestifte helfen, den entstandenen Feuchtigkeitsverlust auszugleichen. Und weil der Winter keinen Unterschied zwischen Männern und Frauen macht, sind auch beim „starken Geschlecht“ Lippenpflegestifte mehr als nur ein Geheimtipp. Besonderen Belastungen ist die Haut an den Händen ausgesetzt, gerade im Winter. Sie besitzt hier nur wenige Talgdrüsen und kann schnell austrocknen. Da die Hände von Binnenschiffen den ganzen Tag in Aktion sind und nicht immer mit Handschuhen geschützt werden können, brauchen sie eine Extra-Portion Pflege in Form eines zusätzlichen, pflegenden Fettfilms.

Die Empfehlungen zum Hautschutz: Schutz, Reinigung, Pflege gelten auch im Winter. Es empfiehlt sich deshalb in der kalten Jahreszeit die Hände vor der Arbeit besonders zu schützen, sie nur mit milden Mitteln zu reinigen und anschließend zu pflegen.

Viele kleine Tricks helfen dem Körper

Ein kleiner Tipp: Die richtigen Produkte immer in der Nähe des Waschbeckens aufstellen, dann werden sie nicht vergessen. Besonders das Eincremen nach dem Waschen hilft, die Hände vor dem Austrocknen zu bewahren. Häufiges Händewaschen ist zwar ein Tipp, sich vor Infektionen zu schützen, aber zu häufiges Händewaschen schadet auch der Haut. Deshalb sollten Sie hier den richtigen Mittelweg finden und nicht auf die Pflege danach verzichten.

Vitaminreich essen: Gerade im Winter ist eine gesunde Ernährung mit viel frischem Obst und Gemüse eine leckere Art, topfit zu bleiben. Das geht auch an Bord. Dort hat man zwar nicht immer die Möglichkeit, täglich frisch einzukaufen, aber Gemüse der Saison lässt sich oft einige Tage ohne größere Verluste lagern. Möhren, Kohlrabi, Gurke, Paprika und Co zum Beispiel sind kalorienarm – aber reich an Stoffen, die eine positive Wirkung auf die Gesundheit haben. Eine Alternative ist auch tiefgefrorenes Gemüse. Da es kurz nach der Ernte schockgefroren wird, enthält es oft sogar noch mehr Vitamine und Inhaltsstoffe, als frische Ware mit „langem“ Weg vom Feld zum Verbraucher.

Ausreichend trinken: Warme Heizungsluft ist oft trocken und trocknet die Schleimhäute aus. Nicht nur deswegen sollten Sie ausreichend trinken, aber bitte nicht nur Kaffee oder sogar alkoholhaltige Getränke. Besser sind Mineralwasser und ungezuckerter Früchte- oder Kräutertee, 1,5 bis 2 Liter täglich. Gerade bei Tee gibt es eine reiche Auswahl in ganz unterschiedlichen Geschmacksrichtungen. Und wer Mineralwasser pur nicht mag, der kann es ja mit etwas Geschmack in Form von Säften „spritzen“.

Bewegung im Freien: Zumindest dem eher sitzenden Schiffsführer, tut ein Spaziergang gut, auch bei kalten Temperaturen. Packen Sie sich gut ein und los geht es, denn Sport stärkt von jeher das Immunsystem, gerade auch im Winter. (rb)

Feuer und Wasser - der Umgang damit will gelernt sein

Gefahren können in der Binnenschifffahrt an vielen Stellen auftreten. Gut ist es, wenn die Mitarbeiter dann wissen, wie sie damit umgehen. Hier setzen Unterweisungen an. Sie informieren die Beschäftigten und versetzen sie in die Lage, mit der Gefahr umzugehen oder noch besser, sie zu vermeiden. Die Pflicht zur Unterweisung hat der Unternehmer, der sie an die jeweiligen Vorgesetzten abgeben kann. In vielen Unternehmen werden die Verantwortlichen auch von der Fachkraft für Arbeitssicherheit unterstützt.

Auch die BG Verkehr bietet ihren Mitgliedsbetrieben auf vielfältige Weise Hilfestellung an, damit diese ihrer Verpflichtung zur regelmäßigen Unterweisung nachkommen können. Unterweisungskarten, die jeweils ein spezifisches Thema speziell für die Unterweisung aufgearbeitet haben und dem Unterweiser die Arbeit erheblich erleichtern und die Vorbereitungszeit verkürzen. Auch für die Binnenschifffahrt sind verschiedene Karten verfügbar. Und bei ganz speziellen Themenstellungen kommen auch Kollegen zu einer Inhouse-Schulung direkt ins Unternehmen. So im August bei der Fähre Bremen-Stedingen.



Als Schwerpunkt der diesjährigen Arbeitsschutzunterweisung hatte man die Themen Umgang mit dem Feuerlöscher und mit der Rettungsweste gewählt. Es macht schon einen Unterschied, ob man nur in der Theorie etwas von der Entstehung von Bränden erfährt und die Handhabung der Feuerlöscher erklärt bekommt oder ob man die Hitze des Feuers selbst spürt und den richtigen Hebel am Feuerlöscher finden und ziehen muss. Und auch beim Thema Umgang mit der Rettungsweste gibt es einen großen Unterschied, ob man sich die Funktion der Weste nur theoretisch anschaut oder sie sich selbst einmal anlegt, wie genau funktioniert das mit der Tablette und warum ist es so wichtig, dass man diese regelmäßig überprüft? Auch wenn kein Sprung ins Wasser vorgesehen war, so konnten die Männer der

Fähre doch ganz praktisch Hand anlegen. 51 Personen konnten so geschult werden. Das Unternehmen bedankte sich mit einer Bilddokumentation und einem kurzen Bericht, der in diesen Artikel eingeflossen ist. Die Beschäftigten erinnern sich gerne an die Schulung an der Unterweser. Sie haben Interesse oder Bedarf?

- + Die Unterweisungskarten können Sie bequem aus dem Internet herunterladen: www.bg-verkehr.de/medienkatalog. Für alle Fragen rund um die Inhouse-Schulungen wenden Sie sich an Ihre Aufsichtsperson oder an Ingo Tappert (ingo.tappert@bg-verkehr.de).

Alles auf Anfang

Stefan Walz hatte einen schweren Arbeitsunfall. Diagnose: inkompletter Querschnitt. Sein unbändiger Willen, nach dem Unfall wieder ein weitgehend normales Leben zu führen, hat seine Reha-Beraterin tief beeindruckt.

Es gibt Momente im Leben, die alles verändern können. Einen solchen Moment erlebte Stefan Walz am 9. Dezember 2009. Er wurde an diesem Tag bei der Arbeit während einer hockenden Tätigkeit von einem Gabelstaplerfahrer übersehen. Die Gabel traf ihn im Bereich der Lendenwirbelsäule und verletzte das Rückenmark. Die Rettungskette funktionierte hervorragend. Schon anderthalb Stunden nach dem Unfall lag Stefan Walz in einer Fachklinik unter dem Messer. Glücklicherweise war das Rückenmark nicht komplett durchtrennt. Die Diagnose lautete inkomplette Querschnittsverletzung. Im medizinischen Bereich ist das eine niederschmetternde Diagnose. Im schlimmsten Fall ist der Betroffene sein Leben lang auf den Rollstuhl angewiesen.

Wir waren fast nie einer Meinung

Stefan Walz war am Anfang gar nicht bewusst, wie schwer seine Verletzung war. Die ersten Monate verbrachte er im Klinikum Karlsbad-Langensteinbach, einer Klinik, die auf die Behandlung von Patienten mit diesen Verletzungen spezialisiert ist. Dort lernte ich ihn im Januar 2010 kennen, als Reha-Beraterin der BG Verkehr.

Meine Aufgabe ist es, unsere Versicherten nach schweren Arbeitsunfällen vor Ort zu betreuen und bei den vielen anstehenden Entscheidungen zu unterstützen. Dazu gehört es, Maßnahmen der Wohnungshilfe einzuleiten, Kfz-Hilfe zu leisten, Umbauten zu veranlassen und die Planung der Rehabilitation mit allen Beteiligten zu koordinieren. Wenn das Heilverfahren abgeschlossen ist, steht anschließend die berufliche Integration im Vordergrund.

Nach dem Unfall konnte keiner der Ärzte sagen, welche gesundheitlichen Einschränkungen bei Stefan Walz zurückbleiben würden. Das war frustrierend. Ich habe deshalb die Beharrlichkeit, mit der er an seiner Rehabilitation gearbeitet und trainiert hat, immer bewundert und oft gemeint, dass er mein lebendiges schlechtes Gewissen ist, wenn es um Bewegung und Sport geht. Zu Beginn der Reha gab es viel mit ihm zu besprechen, und wenn ich so zurückdenke – wir waren fast nie einer Meinung. Heute, fast vier Jahre nach dem Unfall, können wir über unsere Meinungsverschiedenheiten lachen. Durch Überzeugungsarbeit auf beiden Seiten haben wir bei den vielen Entscheidungen, die zu treffen waren, immer ein Ergebnis für eine optimale Reha gefunden.

Wohnungsumbau – ja oder nein?

Viele Jahre der Erfahrung in der Betreuung von Schwerstverletzten haben mich gelehrt, dass sich der Wunsch, in das bisherige Leben



Reha-Beraterin Monique Henriot-Köppen und „ihr“ Versicherter Stefan Walz.

„Ich hätte gern am Anfang dieser Zeit gewusst, wie gut es ausgehen wird. Das hätte mir den Weg leichter gemacht.“

zurückzukehren, bei der Diagnose inkompletter Querschnitt nur selten erfüllen lässt. Umso wichtiger ist es, den Umbau einer Wohnung oder die Organisation eines Umzuges rechtzeitig anzufangen. Denn viele Patienten haben nach einem monatelangen stationären Aufenthalt das verständliche Bedürfnis, endlich wieder nach Hause zu kommen.

Umbaumaßnahmen brauchen aber Zeit. Deshalb hatte ich auch schon früh mit unserem beratenden Architekten und der Vermieterin von Stefan Walz Kontakt aufgenommen. Bei einer dauerhaften Rollstuhlabhängigkeit ist die Wohnung von Stefan Walz im zweiten Obergeschoss ohne Fahrstuhl für ihn nicht geeignet. Auch Schwellen in der Wohnung, ein Bad ohne ebenerdige Dusche oder zu schmale Türen sind Hemmnisse, die beseitigt werden müssen.

Stefan Walz wollte das alles nicht. Weil ich sehr skeptisch war, musste ich bei meinem zweiten Besuch an einer Demonstration teilnehmen. Stefan Walz bewies mir, dass er die Treppe bewälti-



Vor dem Unfall: Stefan Walz mit „seinem“ Lkw. Ihm fiel es schwer, seine Arbeit aufzugeben. Auch sein Chef hätte ihn gern behalten und setzte sich sehr für seine Weiterbeschäftigung ein. Dafür ist ihm Stefan Walz heute noch dankbar.

gen kann, wenn auch damals noch nicht alleine, sondern nur mit Hilfe seiner Schwester. Ich stellte die geplanten Umbaumaßnahmen also zurück, und erklärte mich einverstanden, die weiteren Fortschritte abzuwarten.

Bloß kein Auto mit Automatikgetriebe

Auch beim Thema Auto stellte sich Stefan Walz quer. Vor seinem Unfall fuhr er ein sportliches Auto mit Schaltgetriebe. Neurologische Ausfälle an den Beinen, die bei einer Querschnittsverletzung auftreten, können dazu führen, dass die Kraft in den Beinen nicht ausreicht, um die Kupplung zu treten oder sicher zu bremsen. Dann ist die Umrüstung des Wagens auf Handgas und Handbremse erforderlich. Grundvoraussetzung dafür ist die Anschaffung eines Autos mit Automatikgetriebe. Stefan Walz war dagegen. Um sicherzustellen, dass er mit einem normalen Schaltgetriebe am Straßenverkehr teilnehmen kann, haben wir ein Fahreignungsgutachten in Auftrag gegeben. Stefan Walz absolvierte ein hartes Training und bewies, dass eine Umrüstung des Wagens tatsächlich nicht erforderlich ist.

Gleich drei gute Arbeitsangebote

Zum Zeitpunkt des Unfalls war Stefan Walz seit sieben Jahren Lkw-Fahrer und arbeitete gern in seinem Beruf. „Ich konnte am Abend sehen, was ich geschafft hatte. Jeden Tag konnte ich mit neuen Menschen zusammenarbeiten, war viel unterwegs und hatte viel Abwechslung“, erinnert er sich. Ich konnte seinen Wunsch, weiter als Lkw-Fahrer zu arbeiten, verstehen, hatte aber erhebliche Bedenken,

ob er auch mit dem Be- und Entladen und der Ladungssicherung klar kommt. Sein Arbeitgeber machte überhaupt keinen Druck und ermöglichte ihm zwei Mal eine Belastungserprobung. Er hätte Stefan Walz gern weiterbeschäftigt. Angedacht waren auch Umbauten am Lkw. Leider sind diese Versuche gescheitert. Stefan Walz musste akzeptieren, dass die Arbeit zu Lasten seiner Gesundheit gehen würde.

Nach einer Berufsfindung und Arbeitserprobung begann Stefan Walz deshalb eine Ausbildung zum Industriekaufmann. Er beendete sie Anfang dieses Jahres äußerst erfolgreich. Aufgrund seiner guten Ergebnisse ergab sich für ihn ein absolutes Luxusproblem: Er musste sich zwischen drei sehr guten Arbeitsangeboten entscheiden. Bei seinem ehemaligen Arbeitgeber hätte Stefan Walz ins Büro wechseln und als Speditionskaufmann arbeiten können. Auch der Arbeitgeber, bei dem er ein Praktikum während der Ausbildung machte, hätte ihn gern eingestellt. Durch einen Freund kam zusätzlich die Firma ib company GmbH ins Spiel. Während seiner Ferien hatte Stefan Walz dort Probe gearbeitet. Nun bot sich ihm dort eine Festanstellung mit vielseitigen Aufgaben und hohem Verantwortungsbereich.

Dreimal die Woche Sport, zur Arbeit mit dem Fahrrad

Am 31. Juli 2013, der Tag, an dem ich mit Stefan Walz über diesen Artikel sprach, endete die Probezeit bei der ib company GmbH erfolgreich. Stefan Walz arbeitet vollschichtig. Dreimal die Woche macht er außerdem Sport. Zur Arbeit fährt er mit dem Fahrrad. Auf meine Frage, ob sich nach dem Unfall etwas geändert hat, meint er, seine Risi-

INKOMPLETTER QUERSCHNITT - WAS HEISST DAS?

Wird das Rückenmark bei einem Unfall nur zum Teil durchtrennt oder gequetscht, spricht man von einer inkompletten Querschnittslähmung. Die gesundheitlichen Folgen hängen davon ab, auf welcher Höhe die Wirbelsäule verletzt und wie stark das Rückenmark geschädigt ist. Viele Betroffene sind ihr Leben lang auf einen Rollstuhl angewiesen, auch die Atmung sowie Blasen- und Darmfunktionen können betroffen sein.

Die Röntgenfotos zeigen die Verletzungen von Stefan Walz: Auf dem rechten Foto ist der Wirbelkörperbruch und die Rückenmarkverletzung zu erkennen: Links ist zu sehen, dass der defekte Wirbel entfernt und durch einen Cage ersetzt wurde. Das „Körbchen“ ist sozusagen sein Wirbel.



kobereitschaft im Sport sei gesunken. „Ich vermeide zum Beispiel Mountainbike-Fahrten. Auch das Motorradfahren ist gemächlicher geworden. Ansonsten habe ich meinen Spaß am Leben nicht verloren.“ Sein Freundeskreis meint, früher hätte keiner von ihnen beim Fahrradfahren bei ihm mithalten können, das sei erst nach dem Unfall möglich geworden.

Schon vor dem Unfall hat Stefan Walz den Sport mit viel Freude an der Bewegung in sein Leben integriert, trotz erheblicher Arbeitszeiten. Auf meine Frage, was ihn antreibt, sagte er mir, dass er schon immer unglaublichen Spaß am Leben und an der Arbeit hatte. „Wenn es eine Möglichkeit zu feiern oder Sport zu machen gab, dann war ich dabei. Außerdem habe ich ein gutes soziales Umfeld. Meine Familie, Freunde und Kollegen, die mir immer zur Seite stehen.“

Bei den vielen positiven Entwicklungen will ich aber nicht verhehlen, dass die Unfallfolgen erhebliche Einschränkungen mit sich brachten. Stefan Walz muss sehr auf sich achten und für seine Gesundheit viel mehr investieren als andere. Zum Abschluss unseres Gespräches bat ich ihn um ein Fazit. Seine Antwort: „In den ersten Monaten nach dem Unfall machten mir meine Freunde und der schwarze Humor des Personals im Krankenhaus das Leben erträglicher und schafften Normalität in einem Ausnahmezustand. Ich habe mich im geschützten Bereich der Klinik nicht als behindert wahrgenommen, da ich mit dem Rollstuhl alles erreichen konnte und die Menschen mit mir auch gut umgehen konnten. Es ist ja auch weitgehend alles gut abgelaufen. Aber ich hätte gerne am Anfang dieser Zeit gewusst, wie gut es ausgehen wird. Das hätte mir den Weg leichter gemacht.“

Monique Henriot-Köppen



Stefan Walz muss Zwangshaltungen vermeiden. Mit seinem höhenverstellbaren Schreibtisch kann er zwischen sitzender und stehender Arbeit wechseln. Um längere Zeit sitzen zu können, hat er außerdem einen ergonomisch geformten Schreibtischstuhl.

DIE AUTORIN

Monique Henriot-Köppen arbeitet seit 1994 bei der gesetzlichen Unfallversicherung. Nach einem dreijährigen Studium war sie zunächst als Unfallsachbearbeiterin tätig, bevor sie 2002 ins Reha-Management wechselte. Seit 2009 arbeitet sie als Reha-Beraterin der BG Verkehr.

INTERVIEW MIT MATTHIAS ZEH, GESCHÄFTSFÜHRER DER IB COMPANY

Engagement ist wichtiger als körperliche Unversehrtheit



Herr Zeh, Sie sind der Chef von Stefan Walz. Was macht die **ib company GmbH**?

ib steht für intelligent building – wir entwickeln intelligente Häuser. Das heißt, wir bieten unseren privaten und gewerblichen Kunden moderne vernetzte Gebäudeautomation – von der Beleuchtung, über die Heizung, den Multimediabereich bis hin zur Regulierung der Lüftung und Sicherung des Gebäudes.

Hatten Sie Bedenken, Herrn Walz einzustellen?

Ja, weil wir noch ein kleines Unternehmen sind. Bei uns ist es wichtig, dass sich jeder Mitarbeiter gut in das Team einfügt. Ich hatte die Befürchtung, wenn es mit Herrn Walz nicht gepasst hätte, dass wir ihn nicht kündigen können und alle anderen Mitarbeiter und das Unternehmen unter einer schlechten Zusammenarbeit leiden.

Das Telefonat mit Frau Henriot-Köppen hat mir dann Vertrauen gegeben. Bei der endgültigen Entscheidung war dann die Eingliederungshilfe während der Einarbeitungszeit das Zünglein an der Waage. Sie hat das finanzielle Risiko für unser Unternehmen etwas gemindert. Das Ange-

bot, bei Bedarf den Büroarbeitsplatz anzupassen, hat mir außerdem gezeigt, dass die BG Herrn Walz weiter unterstützen wird.

War die körperliche Einschränkung für die Einstellung ein Thema?

Nein, eigentlich nicht. Herr Walz hat durch die Probearbeit sein Engagement gezeigt. Das ist wichtiger als körperliche Unversehrtheit.

Herr Walz hat sich unter anderem für Ihr Unternehmen entschieden, weil Sie ihm gleich einen unbefristeten Vertrag geboten haben. Welchen Grund hatten Sie dafür?

Wir möchten unseren Mitarbeitern eine Perspektive bieten und wir suchen Mitarbeiter, die sich mit der Firma identifizieren und sich engagieren. Da müssen wir auf der Gegenseite auch eine gewisse Sicherheit bieten.

Haben Sie Ihre Entscheidung, Herrn Walz einzustellen, je bereut?

Im Gegenteil – ich kann mir gar nicht mehr vorstellen, wie wir vorher ohne ihn klangelassen sind. Er hat sich in die Firma und das Team, das sich inzwischen auf sechzehn Personen vergrößert hat, perfekt integriert.

„Du hast 'ne große Klappe, du machst das“, meinten die Kollegen und wählten Wolfgang Romp 1980 zum Betriebsratsvorsitzenden. Eine große Klappe hat er immer noch. Und die reißt er für seine Kollegen auf. Zum Beispiel, wenn es um sichere Arbeitsplätze geht.



Mit dem kann man reden

Herr Romp, was ist das für ein Simulator, auf dem wir Sie auf dem Foto sehen können?

Ein Rückwärtsfahr-Simulator für unsere Fahrer und Auszubildenden, den wir neu angeschafft haben. Wir hatten sehr auf die Anschaffung gedrängt, damit die jungen Leute die ersten Handgriffe draufhaben, bevor sie rausgehen. Auch ein Abrollkipper wurde angeschafft, speziell für die Azubis, um ihnen von Anfang an den richtigen Umgang mit der Technik zu vermitteln. Gerade im Umgang mit Containern haben wir einige Unfälle, da musste was passieren.

Und wie gut sind Sie beim Rückwärtsfahren?

Ich hab es immerhin auf Antrieb rückwärts in die Werkstatt geschafft, obwohl ich seit 1988 nicht mehr Lkw gefahren bin.

Sie waren also Lkw-Fahrer. Waren Sie von Anfang an in der Entsorgungswirtschaft?

Nein, eigentlich bin ich Bäcker. Aber mit der Gesellenprüfung war Schluss damit – ich hatte eine Allergie, diese Bäckerkrätze. Danach habe ich den Führerschein Klasse zwei gemacht und war sechs Jahre im Fernverkehr unterwegs. Aus reiner Abenteuerlust, damals war man ja noch freier. Es hat Spaß gemacht, ich hab' mir quer durch Europa den Wind um die Nase wehen lassen. Nach sechs Jahren meldete sich dann der erste Nachwuchs an, 1979 habe ich deshalb als Fahrer in der Entsorgungswirtschaft angefangen. Ich wollte mehr bei der Familie sein.

Damals sah es in der Entsorgungsbranche sicher noch anders aus.

Im Vergleich zu heute waren wir Pioniere. Zum Beispiel Arbeitsschuhe – die gab es damals nicht. Auch keine Arbeitskleidung. Die erste Recyclinganlage entstand 1983. Danach kamen Kompostanlagen – auch das war Neuland. Damit entstanden ganz neue Fragen:

Was atmen die Kollegen ein? Was ist mit Bakterien, mit Schimmelpilzen? Was geht mit Lüftungstechnik? Durch die vielen Fragen entstand auch der Kontakt zur Prävention der Berufsgenossenschaft. Da waren damals auch Stiesel dabei, die nur kontrollieren wollten, aber das hat sich geändert. Heute sagen wir immer: Keine Angst, die von der BG helfen euch. Wenn heute ein Neubau bei uns entsteht, rufen wir schon während der Planungsphase die BG Verkehr an und lassen uns beraten.

Welche Sicherheitsthemen sind zurzeit aktuell?

Im Moment geht es vor allem um Stäube. Und wenn es um Unfälle geht, sind wir immer noch am Thema Ballenpressen dran. Wir testen neue Systeme in Zusammenarbeit mit der BG Verkehr und dem BG-Institut für Arbeitssicherheit. Aber hundert Prozent Sicherheit haben wir immer noch nicht erreicht. Ich meine, wenn jemand auf das Band fällt, muss die Anlage sofort stehen. Solange das nicht ist, testen wir weiter.

Haben Sie einen Leitspruch?

Man muss miteinander reden. Dann funktioniert es wie bei dem Rheinischen Grundgesetz: Man kennt sich und man hilft sich.

ZUR PERSON

Der 1952 geborene Wolfgang Romp wechselte 1979 als Fahrer in die Entsorgungswirtschaft. Seit 1980 ist er Betriebsratsvorsitzender, seit 1988 Gesamtbetriebsratsvorsitzender bei der heutigen Remondis GmbH Rheinland. Die „Lehrjahre“ als Mitglied der Selbstverwaltung absolvierte Romp vor 24 Jahren beim Rentenausschuss der BG Verkehr in Wuppertal. Heute ist er Mitglied des Vorstandes. Dass seine Arbeit ihn auch privat nicht loslässt, wird bei einem Besuch in seinem Homeoffice deutlich: Rund 600 Fahrzeugmodelle aus Spedition und Entsorgung pflastern die Wände seines Büros.

SicherheitsProfi

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



NEU IM NETZ

Diese „junge Seite“ der Rückenkampagne richtet sich an Auszubildende.



Rückengesundheit bei „JWSL“

Die Präventionskampagne „Denk an mich. Dein Rücken.“ richtet sich im Internet direkt an junge Leute. Im Rahmen der Berufsschulaktion „Jugend will sich-erleben“ (JWSL) wird das Thema Rückengesundheit auf den Aktionsseiten modern und locker aufbereitet. Die Macher setzen dabei vor allem auf bewegte Bilder: In kurzen Videosequenzen geben Fach-

leute in Interviews ihr Wissen weiter, es gibt Statements von Prominenten und Rückengymnastik zum Mitmachen, den Kampagnenfilm, einen Test, mit dem jeder prüfen kann, wie es um seine Rückengesundheit bestellt ist und viele weitere Materialien.

www.jwsl.de/aktion2013

DIE ZAHL

47,7 Mio.

Tage Arbeitsunfähigkeit wurden 2010 in Deutschland durch Muskel-Skeletterkrankungen verursacht.

„Fünf Fragen an“

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

Im Grunde sind das zwei. Einmal schwere Lastzüge und zum anderen schwere Motorräder. Bei beiden Fahrzeuggruppen liegt die Faszination in der Art der Fortbewegung und der damit ausgelösten physikalischen Abläufe. Die technischen Weiterentwicklungen beider Fahrzeugarten sind ja enorm und für mich ist es absolut spannend, seit Jahrzehnten mitzuerleben, was sich da alles verändert.

Welche technische Erfindung im Transportbereich bewundern Sie?

Das sind ohne Zweifel die Fahrerassistenzsysteme, die aktiv in das Fahrgeschehen eingreifen. Wir wissen, dass dadurch viele Unfälle verhindert oder enorm abgeschwächt wurden. In unserem Fuhrpark sind alle Fahrzeuge mit FAS ausgestattet und wir verlangen auch, dass die Fahrer diese Systeme eingeschaltet lassen.

Hat ein Arbeitsunfall Sie besonders erschüttert?

Gott sei Dank, nein. Wir hatten in unserer Firma bis heute keinen Arbeitsunfall, bei dem ein Mensch größere oder bleibende Schäden davongetragen hat.



Manfred Weiß, Niedermaier Spedition GmbH, Landau/Isar

Manfred Weiß (60) ist Fuhrparkleiter bei der Firma Niedermaier und dort auch zuständig für das Projektmanagement. Vorausschauendes Planen gehört also zu seinem Alltag – und deswegen überlässt er im Niederbayerischen Winter nichts dem Zufall (siehe Seite 8).

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

Ich trage konsequent die jeweils vorgeschriebene persönliche Schutzausrüstung und halte die einschlägigen Vorschriften ein. Außerdem treibe ich zum Ausgleich Sport, zum Beispiel Laufen oder Schwimmen, wenn ich die Zeit dafür finde.

Und was mögen Sie an Ihrer Arbeit besonders gern?

Da gibt es vieles: Der Umgang mit meinen Arbeitskollegen ist mir sehr wichtig und dass ich ständig neue Menschen kennenlerne. Außerdem schätze ich sehr, dass ich selbstständig arbeite, frei Entscheidungen treffe und neue Situationen und Probleme in eigener Verantwortung lösen kann.

Ihr nächster SicherheitsProfi: 13.12.2013

REPORTAGE

Krabbenfischer: Mehr als ein Postkartenidyll

**GESUND UND SICHER
Stolpern, Stürzen, Fallen**



© Dron / Fotolia

Testen Sie Ihr Wissen

Ein Fahrzeugaufbereiter kann einem gebrauchten Fahrzeug neuen Glanz verleihen. Welchen speziellen Gefahren ist er bei seiner Tätigkeit ausgesetzt und was ist für seine Gesundheit wichtig?



1. **Welche Erkrankungen sind typisch für die Tätigkeit eines Fahrzeugaufbereiters?**
 - A Hauterkrankungen, verursacht durch die Arbeit mit Feuchtigkeit und chemischen Produkten.
 - B Lungenkrebs, verursacht durch asbesthaltige Stäube beim Schleifen.
 - C Augenerkrankungen, verursacht durch Arbeiten in schlecht beleuchteten Fahrzeugen.
2. **Für den Gesundheitsschutz eines Fahrzeugaufbereiters sind folgende Schutzmaßnahmen wichtig:**
 - A Bereitstellung spezieller Gummistiefel.
 - B Aufstellung eines Hautschutzplanes.
 - C Auswahl, Bereitstellung und Benutzung wasserabweisender Arbeitskleidung.
3. **Ein Hautschutzplan legt fest, welche Produkte vorbeugend benutzt werden sollen. Dabei geht es vor allem um:**
 - A Medizinisches Duschgel und Shampoo.
 - B Präparate zu Hautschutz, Hautreinigung und Hautpflege.
 - C Mittel zur Bekämpfung von Hautpilzen.

Auflösung: 1A, 2B, 3B

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