

SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft



www.bg-verkehr.de

3 | 2014

GESUND UND SICHER
Beschäftigung eines gehörlosen Staplerfahrers Seite 22



SEMINARE
Das neue Programm ist fertig Seite 32



REPORTAGE

Milch-Sammeltransport im Auricher Land Seite 10



„Konstante Beiträge geben unseren Mitgliedsunternehmen Planungssicherheit.“

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Verlässliche Partner

Erinnern Sie sich noch an den letzten Winter? Vor allem Anfang 2013 hatten wir über viele Wochen mit glatten eisbedeckten Straßen und Dauerfrost zu kämpfen. Diese Witterungsbedingungen sind für das Transport- und Verkehrsgewerbe besonders unfallträchtig und die Folgen zeigen sich bei uns als Unfallversicherung besonders deutlich: Unserer Berufsgenossenschaft wurden im ersten Quartal 2013 rund 17.500 meldepflichtige Unfälle angezeigt. Im Vergleich zu 2012 ist das ein Zuwachs um sechs Prozent. Bereits im zweiten Quartal 2013 sanken die Unfallzahlen um mehr als 15 Prozent und blieben danach auf deutlich niedrigerem Niveau. Leider wurden uns auch

nicht nur mehr, sondern auch viele Unfälle mit sehr schweren Verletzungen gemeldet. Die Ausgaben im Leistungsbereich stiegen entsprechend deutlich um 21,6 Mio. Euro an.

Den Mitgliedern unseres Vorstandes lagen diese Zahlen vor, als sie über die Festlegung des Beitrages für 2013 diskutierten. Dass sie sich entschieden, den Beitragsfuß nicht anzuheben, trägt vor allem der insgesamt sehr stabilen Entwicklung im Gewerbe Rechnung: Ein leichtes Plus bei der Zahl der Mitgliedsunternehmen und ein Plus bei den Lohnsummen von 2,7 Prozent sind gute Voraussetzungen für das laufende Haushaltsjahr. „Es ist knapp, aber wir können den Beitrag stabil halten“, hieß es in der Vorstandssitzung.

Wenn wir uns auch in Zukunft als konstante und verlässliche Partner für das Gewerbe erweisen wollen, dürfen wir in unseren Anstrengungen, wirtschaftlich zu handeln und die Mitgliedsunternehmen in der Prävention zu unterstützen, nicht nachlassen. In diesem Zusammenhang komme ich noch einmal auf das Winterwetter zurück. Zurzeit ist häufiger zu hören, dass die Ausgaben für Winterreifen doch eigentlich überflüssig seien, wenn die Winter weiterhin so mild bleiben. Was für ein Unsinn. Winterreifen sind nicht nur Pflicht. An der Sicherheit zu sparen, ist auch eindeutig der falsche Weg. Dazu sollte einem sowohl die eigene als auch die Gesundheit aller anderen Verkehrsteilnehmer viel zu wichtig sein! In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen eine gesunde und unfallfreie Fahrt.

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

NUR KÜHE
 hat unser Autor während der
 Milchsammeltour auf ostfrie-
 sischen Bauernhöfen nicht zu
 Gesicht bekommen. Dafür weiß er
 jetzt, wie Zehntausende Liter Milch
 sauber und sicher transportiert
 werden (und als kleines Danke-
 schön an die fleißigen Kühe haben
 wir ein typisch norddeutsches
 Exemplar mit ins Bild gemogelt).
 Viel Spaß mit unserer Reportage ab
 Seite 10



© Idprod / Fotolia

BERECHNUNG

Seite 8



© Michael Schütze / Fotolia

BELASTUNG

Seite 16



BEGLEITUNG

Seite 20

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr

DAS THEMA

Der Beitrag bleibt konstant
 Vorstand beschließt Höhe des Beitragsfußes

REPORTAGE

Zwischen Kuh und Kunde
 Unterwegs mit einem Milchtransport im Auricher Land

GESUND UND SICHER

Luftqualität in Verkehrsflugzeugen
 Zweite Branchenkonferenz Luftfahrt bei der BG Verkehr

Unfallfrei fahren mit dem Pedelec
 Auswertung typischer Unfallmeldungen

Im Notfall nicht allein
 Die Notfallbegleiter bei RegioBus Hannover

Wo ein Wille ist ...
 Gehörloser Staplerfahrer im Einsatz

Kein Kavaliersdelikt
 Laserpointer blenden Piloten

SEE & SICHERHEIT

- 4 **Festmachen mit Verstand** 24
- 5 Keine „Geschosse“ am Ende der Wurfleine
- 5 **Beispiele aus den aktuellen Unfallmeldungen** 25

DER FAHRENSMANN

- 8 **Sommerzeit – Fahrgastzeit** 26
- 8 **Radarstrahlung** 26
- 10 **Besatzung ist nicht gefährdet**

INTERVIEW

- 16 **Ich werde Berufskraftfahrer** 29
- 16 Das Azubi-Interview

VERMISCHTES/RUBRIKEN

- 18 **Editorial / Impressum** 2
- 18 **Nachbestellung SicherheitsProfi / Neu im Netz / Die Zahl** 30
- 20 **Neu: Sie fragen – wir antworten** 30
- 20 **Vorschau / Testen Sie Ihr Wissen** 31
- 22 **Neu: Drei Minuten für den Rücken** 31

SEMINARE DER BG VERKEHR

- 28 **Das neue Seminarprogramm** 32

Neues Zentrum für Ladungssicherung

Forschungs- und Lehranstalt eingeweiht

In Selm bei Dortmund hat Anfang 2014 eine in Europa einmalige Forschungs- und Lehranstalt für Ladungssicherung ihre Arbeit aufgenommen. Auf einem ehemaligen Bundeswehrgelände mit einer Fläche von rund 13 Hektar entstanden eine Schulungsakademie, ein Forschungsinstitut und ein für PKW und LKW geeignetes Freiluft-Forschungslabor.

Das Projekt wurde mit rund 4,5 Millionen Euro vom Land NRW und der Europäischen Union gefördert. Weitere zwei Millionen brachten die Gesellschafter der Betriebsgesellschaft F&T LaSiSe gGmbH ein. Das neue Ladungssicherungs-Zentrum wird an neuen Produkten, Verfahren, Systemen und Lernmethoden in der Ladungssicherung mitwirken. Die neue Anlage soll für die Weiterbildung von Berufskraftfahrern genutzt werden. In dem Freiluft-Forschungszentrum für Ladungssicherung werden unter



Das Thema Ladungssicherheit in einem Seminar der BG Verkehr.

Realbedingungen die Wechselwirkungen zwischen unterschiedlichen Fahrsituationen und dem Ladungsverhalten wissenschaftlich untersucht.

Wolfgang Steinberg, alternierender Vorsitzender des Vorstandes der BG Verkehr, besuchte die Anlage schon während der Eröffnung und äußerte sich positiv

nach der Besichtigung: „Wir freuen uns über den Start dieser Einrichtung und wünschen den Betreibern viel Erfolg. Eine gute Ladungssicherung ist auch für die Arbeitssicherheit und damit für die Versicherten der BG Verkehr von großer Bedeutung.“

 www.lasise.de

Unfallzahlen steigen

Vorläufige Ergebnisse für 2013 zeigen leichten Anstieg

2013 ist die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle leicht gestiegen. Das geht aus einer vorläufigen Erhebung der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen hervor. Die Unfälle nahmen insgesamt um 0,5 Prozent auf 889.276 zu. Die Zahlen der BG Verkehr bestätigen diese Entwicklung: Nach vorläufigen Berechnungen stieg die Zahl der meldepflichtigen Unfälle um 0,9 Prozent. Er-

freulich ist die Entwicklung bei den tödlichen Unfällen: Noch nie starben weniger Menschen bei der Arbeit als im Vorjahr. Hier zeigt sich einen Rückgang bei den Berufsgenossenschaften und Unfallkassen um 45 auf insgesamt 455 Fälle aus. Allerdings: 87 Fälle davon registrierte allein die BG Verkehr. Die endgültigen Zahlen werden voraussichtlich im Juni 2014 vorliegen.

Sitzung der Vertreterversammlung

Einladung zur Frühjahrssitzung

Die Sitzung 1/2014 der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft findet am Mittwoch, den 28. Mai 2014 um 9.00 Uhr statt. Sitzungsort ist die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg, Ottenser Hauptstraße 54, großer Sitzungssaal. Die Sitzung ist öffentlich.

BG trauert um zwei Mitglieder der Selbstverwaltung

Im Alter von nur 64 starb Gerhard Viergutz. Als Mitglied der Vertreterversammlung aufseiten der Versicherten im Bereich der Luftfahrt war er 15 Jahre ehrenamtlich für die BG Verkehr aktiv und arbeitete von Beginn im Rechnungsprüfungs- und EDV-Ausschuss der BG Verkehr mit. Gerhard Viergutz begleitete die BG Verkehr als enga-

giertes Mitglied durch zwei Fusionen und schied 2013 aus seinen ehrenamtlichen Funktionen aus.

Im Alter von 81 Jahren verstarb Karl-Heinz Kohn, ehemaliger Vizepräsident des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. Als Mitglied der Selbstverwaltung auf Arbeitgeberseite war

Karl-Heinz Kohn der BG Verkehr mehr als 20 Jahre durch seine ehrenamtliche Tätigkeit eng verbunden. Er war Mitglied der Vertreterversammlung und später des Vorstandes und engagierte sich in vielen Ausschüssen. Darüber hinaus vertrat er die BG Verkehr lange Zeit im Trägerverein der Unfallklinik Hamburg-Boberg.

Nano-Portal online

Interaktive Informationen zum Arbeitsschutz

Die Bedeutung von Nanotechnologien für die Wirtschaft nimmt stetig zu. Um über Risiken beim Umgang mit diesem Material zu informieren und auf wirksame Schutzmaßnahmen hinzuweisen, wurde das Portal „Sicheres Arbeiten mit Nanomaterialien“ gestartet. Es wurde im Rahmen eines von den Berufsgenossenschaften unterstützten Projekts entwickelt und richtet sich sowohl an Präventionsfachleute als auch an Beschäftigte ohne Fachkenntnisse.

Für das Portal werden drei sogenannte „Nanorama“-Lernmodule entwickelt. Dabei handelt es sich um E-Learning-Anwendungen, bei denen man einen virtuellen Raum betritt und sich darin bewegt. Man erfährt, welche Nanomateri-

alien und -produkte in der jeweiligen Branche verwendet werden, lernt die Exposition einzuschätzen und die erforderlichen Schutzmaßnahmen im Umgang mit Nanomaterialien. Als erstes Modul steht „Nanorama Bau“ zur Verfügung. Zwei weitere Nanoramen zum sicheren Umgang mit Nanomaterialien in der Chemie (Labor) und im Holz- und Metallbereich (KFZ-Werkstatt) sind in Arbeit.

Das Nano-Portal enthält darüber hinaus viele weitere Informationen und Empfehlungen der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. Die Inhalte des Portals werden laufend aktualisiert und an den Stand der Wissenschaft angepasst.

<http://nano.dguv.de/>

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Tödlicher Unfall

Fahrer läuft auf Autobahn

Ein Berufskraftfahrer transportierte mit seinem Gliederzug zwei Wechselbrücken. Kurz vor einer Autobahnausfahrt bemerkte er, dass sich eine Wechselbrückenstütze gelöst hatte und auf die Fahrbahn fiel. Er hielt in der Ausfahrt an,



© Matthias Buehner / Fotolia

lief zurück und versuchte, die Stütze von der Fahrbahn zu entfernen. Dabei erfasste ihn ein anderes Fahrzeug. Der Versicherte wurde zu Boden geschleudert und mehrfach überrollt. Er war sofort tot.

Tödlicher Unfall

Absetzkipper überrollt Angestellten

Auf einem Betriebshof wurde ein Mitarbeiter von einem Absetzkipper erfasst und mehrere Meter mitgeschleift. Er starb noch am Unfallort. Der Fahrer gab zu Protokoll, dass er den Kollegen vor der Front seines Fahrzeuges nach dem Anfahren nicht gesehen habe. Wie das geschehen konnte, bleibt unklar, da sowohl der Fahrer als auch das Unfallopfer als ruhige und zuverlässige Mitarbeiter mit viel Berufserfahrung gelten. Die erforderlichen Spiegel waren am Fahrzeug vorhanden, unter anderem ein Frontspiegel vorne rechts sowie Rampenspiegel links und rechts. In der Firma wurde nach dem Unfall vereinbart, dass alle Angestellten in Unterweisungen dafür sensibilisiert werden, wie man sich in unmittelbarer Nähe von Fahrzeugen richtig verhält und welche Pflichten der Fahrzeugführer beim Anfahren hat.



© Maridav / Fotolia

Die BG Verkehr-Schrittzähler-App verrät es Ihnen

Viele Menschen sitzen zahlreiche Stunden am Tag, sei es im Fahrzeug oder am Schreibtisch. Dies kann zu einer Belastung des Rückens führen. Experten raten deshalb zu mehr Bewegung. Die Empfehlung lautet: 10.000 Schritte sollten es täglich sein. Damit das Zählen leichter fällt, hat die BG Verkehr eine Schrittzähler-App entwickelt.

Die App funktioniert ganz einfach: Durch das Mitführen des Smartphones wird jeder Schritt gezählt und der Ehrgeiz für mehr Bewegung geweckt. Eine automatisch erstellte Statistik gibt einen guten Überblick über die Leistung und Schritte vergangener Wochen oder Monate. Die App wurde im Rah-



Die App steht allen iPhone (links) - und Android-Nutzern kostenfrei zum Download in den bekannten Stores zur Verfügung.

men der Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ entwickelt. Unter diesem Slogan führt die BG Verkehr gemeinsam mit anderen Unfallversicherungsträgern derzeit eine Kampagne für mehr Rückengesundheit durch.

Praxistag Lagersicherheit am 24. und 25. Juni 2014 in Hamburg

Sicherheit und Ergonomie in Lager und Logistik

Sicherheit im Lager und beim Transport gehört zu den größten Herausforderungen in der Logistik. Im Mittelpunkt der Veranstaltung „Praxistag Lagersicherheit – Sicherheit und Ergonomie in Lager und Logistik“ stehen deshalb die Rechte und Pflichten aller Beteiligten sowie die effiziente Umsetzung in die tägliche Praxis.

Der Praxistag beginnt am 24. Juni mit einer Werksführung bei STILL, bei der Einblicke in die Entstehung eines Staplers gegeben werden und auch das Testgelände von STILL besichtigt werden kann. Die Fachvorträge zu unterschiedlichen Aspekten der Lagersicherheit folgen am 25. Juni. Als Moderator führt Michael Weilacher, Chefredakteur des „logistik journals“ durch den Tag.

Der Praxistag Lagersicherheit gibt anschaulich und praxisnah einen Überblick



© Photographee / Fotolia

Der Praxistag Lagersicherheit gibt praxisnah einen Überblick über die neuesten gesetzlichen Anforderungen und Vorschriften für die Sicherheit im Lager.

über die neuesten gesetzlichen Anforderungen und Vorschriften für die Sicherheit im Lager und wird mit Fahrvorführungen und Demonstrationen abgerundet. Diese zeigen, wie Sicherheit funktioniert und welche praktischen Lösungen am Markt bestehen.

Die BG Verkehr unterstützt den Praxistag Lagersicherheit. Sie wird einen Fachvortrag halten und ist mit einem Messe-

stand vor Ort. Mitglieder der BG Verkehr erhalten einen Sonderpreis von € 300,- zzgl. MwSt., wenn auf der Anmeldung das Stichwort BG Verkehr aufgeführt wird.

+ www.praxistag-lagersicherheit.de
Weitere Infos: Sylvia Hahn, Team
Tagungen und Messen des Carl Hanser Verlags: 089 998 30 669

Neue Signale bei Funkstreifenwagen

Aufforderung zum Anhalten mit rotem Blitz und Tonsignal

Durch die 48. Verordnung zur Änderung verkehrsrechtlicher Vorschriften können Einsatzfahrzeuge der Polizei bei der Aufforderung zum Anhalten neue Signale verwenden. Werden Verkehrsteilnehmer durch

hinter ihnen fahrende Polizeifahrzeuge zum Anhalten aufgefordert, wird zunächst mit Leuchtschrift der Hinweis „STOPP Polizei“ gegeben (§ 36 Abs. 5 StVO). Reagieren Verkehrsteilnehmer auf diese Aufforderung nicht, wird vom Polizeifahrzeug ein nach vorn wirkender roter Blitz dazugeschaltet. Kommt man auch dieser Aufforderung

nicht nach, folgt als weitere Aufforderung ein Tonsignal.

Bei den Polizeifahrzeugen läuft derzeit bundesweit die technische Umstellung. Aufgrund technischer Gegebenheiten ist es allerdings möglich, dass zurzeit die Leuchtschrift auch zeitgleich mit dem roten Blitz eingesetzt wird.



Welcher Gehörschützer ist richtig?

Neue kostenlose Software zur Auswahl von Gehörschützern

Das Institut für Arbeitsschutz (IFA) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung hat ein neues Programm entwickelt, das dem Anwender auf der Basis gemessener Lärmpegel und der allgemeinen Situation am Arbeitsplatz geeignete Gehörschützer vorschlägt. Bei der Auswahl werden die Anforderungen der Lärm- und Vibrations-

Arbeitsschutzverordnung berücksichtigt. Das Programm bietet außerdem erweiterte Möglichkeiten zur Auswahl. Auch das Oktavpegel-Verfahren ist verfügbar.

Die Ergebnisse lassen sich nach Gehörschutzart, Bezeichnung oder Hersteller sortieren. Für erhöhte Ansprüche an den Gehörschutz, wie bei Personen mit Hörminderung oder Musikerinnen und Musikern, ist ein

neues Kennzeichen „X“ für extrem flachdämmenden Gehörschutz eingeführt worden. Dieses Kriterium lässt sich zusätzlich zu den schon bekannten Kennzeichen W,S,V und E bei der Benutzung auswählen.

+ Die Software steht kostenfrei zum Herunterladen zur Verfügung:
www.dguv.de/ifa/Fachinfos/Lärm

© PRILL Mediendesign / Fotolia

ILA Berlin Air Show 2014

BG Verkehr informiert über Forschungsprojekte

Die ILA Berlin Air Show wird vom 20. - 25. Mai 2014 wieder viele Besucher anziehen, die sich die beliebten Flugvorführungen mit neuen und alten Flugzeugen sowie Hubschraubern aus dem Zivil- und Militärbereich ansehen wollen. Mehr als 1.000 Aussteller aus über 40 Ländern stellen auf der Fachmesse



Vorbereitung für den Testflug mit Außenlast.

aber auch innovative Produkte und Dienstleistungen rund um Luft- und Raumfahrt vor.

Die BG Verkehr ist mit einem eigenen Stand im Helikopter-Segment auf der Messe vertreten. Neben allgemein verbindlichen Informationen der Gesetzlichen Unfallversicherung werden die Präventionsexperten über neue Erkenntnisse aus Forschungsprojekten im Bereich „Anschlagen und Fliegen von Außenlasten“ berichten. Die BG Verkehr finden Sie im Helikoptercenter, Halle ILA 3, Stand 3321. Die ersten drei Tage ist die Messe ausschließlich für Fachbesucher vorgesehen. Ab Freitag den 23. Mai öffnen sich die Pforten für alle Luftfahrtinteressierten

 www.ila-berlin.de

KEP-Branche veranstaltet Innovationstag

BG Verkehr beteiligt sich mit einem Ausstellungsstand

Der Bundesverband der Kuriere-Express-Post-Dienste eV. (BdKEP) veranstaltet in Kooperation mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt – dem Forschungszentrum der Bundesregierung – am 6. Mai 2014 in Berlin einen Innovationstag.

Mit der Veranstaltung will der Verband Möglichkeiten aufzeigen, wie die Branche den sehr bewegten KEP-Markt aktiv mitgestalten kann. Es seien neue Geschäftsmodelle und Dienstleistungsangebote erforderlich, um die Entwicklung aus den Reihen der KEP-Unternehmen voranzutreiben. Neben Vorträgen, Diskussionen und Ausstellungen

werden zum ersten Mal Logistik-Startups und andere neue Marktteilnehmer einbezogen, die über die traditionellen Grenzen der KEP-Logistik hinausdenken. Eine Erfolgsstory zum Thema Nachhaltigkeit ist dabei das DLR-Lastenrad-Projekt „Ich ersetze ein Auto“. Das DLR stellt auf dem iKEP 2014 Innovationstag exklusiv den dazugehörigen Abschlussbericht vor.

Am Vorabend findet die iKEP 2014 Galaveranstaltung statt. Hier werden der FairKEP Award 2014 verliehen und die DLR-Projektteilnehmer „Ich ersetze ein Auto“ ausgezeichnet.

Die KEP-Branche will neue Entwicklungen am Markt aktiv mitgestalten.



© sturti / iStock

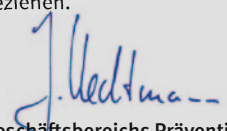


DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Geeignet

Zum Thema Eignungsuntersuchung wird zur Zeit angeregt diskutiert. Heute geht es mir um einen wenig beachteten Aspekt der Eignungsfeststellung, über den wir in dieser Ausgabe auf Seite 22 berichten. Die Eignungsuntersuchung ist natürlich ein Instrument, um ungeeignete Bewerber für eine gefährdende Tätigkeit rechtzeitig zu identifizieren, bevor sie zu einer Gefahr für Dritte werden können. Aber oft noch entscheidender als diese Negativfeststellung ist die Positivauswahl auch solcher Personen, die für den Unternehmer aus erster und oberflächlicher Sicht gar nicht in Frage kommen. In einer Zeit des Fachkräftemangels vergrößert man die Menge des in Frage kommenden Personals, wenn man genau hinsieht, ob die eine oder andere, bislang für selbstverständlich gehaltene Anforderung an die Mobilität oder Sinneswahrnehmung überhaupt für die Stelle erforderlich ist. Nicht jeder Flurförderzeugfahrer muss hören können, nicht jeder Kranführer braucht seine Beine, nicht jeder Elektrotechniker muss schwindelfrei sein. Inklusion ist ein gesellschaftlicher Auftrag an uns alle. Ein Anfang ist gemacht, wenn wir zuerst prüfen, wie wir die Eignung des Arbeitsplatzes für möglichst viele Beschäftigte sicherstellen können, bevor wir die Eignung der Beschäftigten für den Arbeitsplatz testen. Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz wird auch für Gesunde besser, wenn wir bei der Planung von Arbeitsplätzen bereits Menschen mit Einschränkungen einbeziehen.



Leiter des Geschäftsbereichs Prävention



Der Beitrag bleibt konstant

Der Vorstand der BG Verkehr hat am 11. April 2014 den Beitragsfuß erneut auf 3,40 festgesetzt. Damit bleiben die Beiträge für die Unternehmen im Bereich Fahrzeughaltungen stabil. Der Umlagesatz für den Bereich See wurde bereits im Herbst 2013 festgelegt.

Während der Vorbereitungen der Frühjahrssitzung des Vorstandes der BG Verkehr zeichnete sich bereits ab, dass die Entscheidung des Vorstandes zur Höhe des Beitragsfußes – und damit zur Höhe der Beiträge – nicht leichtfallen würde. Die Entschädigungsleistungen sind 2013 spürbar gestiegen. Die Entgeltmeldungen der Unternehmen – als wichtiger Faktor der Beitragsberechnung – zeigen zwar ebenfalls ein leichtes Plus von 2,7 Prozent, können aber die steigenden Ausgaben nicht auffangen.

Dennoch hat sich der Vorstand entschieden, den Beitragsfuß wie im Vorjahr auf 3,40 festzusetzen. „Wir mussten zwar Mehrausgaben bei den Leistungen feststellen. Sowohl der Mitgliederbestand als auch die Beschäftigtensituation zeigten jedoch eine sehr konstante Entwicklung. Damit haben wir eine solide Basis. Der milde Winter hat hoffentlich ebenfalls dazu beigetragen, die Zahl der wetterbedingten Unfälle niedrig zu halten und damit auf der Leistungsseite entlastend zu wirken. Deshalb haben wir uns entschie-

den, den Beitragsfuß erneut auf 3,40 festzulegen,“ erklärte der Vorsitzende des Vorstandes, Klaus Peter Röskes, am Rande der Vorstandssitzung.

Wie in den vergangenen Jahren werden für den Vorschuss für das laufende Jahr 105 Prozent des Umlagebeitrages erhoben.

Beitragsberechnung

Die Beiträge zur Berufsgenossenschaft werden im Umlageverfahren der nachträglichen Bedarfsdeckung erhoben. Der sich ergebene Finanzbedarf wird auf alle Beitragspflichtigen verteilt. Die Entgelte (Lohnsummen und Versicherungssummen), die Gefahrklassen und der Beitragsfuß sind Grundlage für eine gerechte Verteilung.

Die Beiträge zur Arbeitnehmersicherung für die einzelnen Unternehmen werden unter Berücksichtigung der Entgelte und Gefahrklassen berechnet. In der Satzung der BG Verkehr ist für die Unternehmer eine Mindestversicherungssumme von zurzeit 20.000 Euro

VERGLEICH DER UMLAGE 2013 MIT DEM VORJAHR

	2012	2013	Änderung in %
Anzahl Unternehmen ¹	195.442	195.576	+ 0,1
Gesamtentgelt ²	28,8 Mrd. €	29,5 Mrd. €	+ 2,3
Umlageforderung ³	573,1 Mio. €	583,2 Mio. €	+ 1,8
Beitragfuß ³	3,40	3,40	--
Umlageforderung Lastenausgleich/-verteilung ⁴	39,9 Mio. €	40,9 Mio. €	+ 2,5
Beitragsfuß Lastenausgleich/-verteilung ⁴	2,10	2,10	--
Freibetrag Lastenausgleich/-verteilung ⁴	189.000 €	194.000 €	+ 3,0

1) jeweils am 31.12. des Jahres

2) umfasst Lohn- und Versicherungssummen

3) einschl. Lastenverteilung nach Neurenten

4) einschl. Lastenverteilung nach Entgelten

festgelegt. Diese Versicherungssumme ist Grundlage für die Beitragsberechnung sowie für die Berechnung von Entschädigungsleistungen durch die BG Verkehr.

Wer sich für die der Beitragsberechnung zugrunde liegenden Formeln interessiert, findet diese zusammen mit weiteren Informationen auf der Homepage der BG Verkehr.

Beitragsnachlässe und Zuschläge

Unternehmen, die aufgrund ihrer guten Präventionsarbeit eine geringe Unfallbelastung haben und der BG Verkehr bereits drei volle Jahre angehört, erhalten von der BG Verkehr einen Beitragsnachlass. Bei Unfallfreiheit beträgt der Nachlass 5 Prozent des Beitrages zur Arbeitnehmersversicherung und 25 Prozent des Beitrages zur Unternehmensversicherung bzw. freiwilligen Versicherung. Sind Unternehmen mit Unfällen belastet, erhalten sie einen reduzierten Nachlass bzw. es werden Zuschläge auf den Beitrag auferlegt.

Lastenausgleich

Um die von Strukturänderungen besonders betroffenen Branchen zu entlasten, wird zwischen den einzelnen Berufsgenossenschaften ein Finanzausgleich durchgeführt. Seit 2008 wird der bisherige Finanzausgleich unter den gewerblichen Berufsgenossenschaften schrittweise auf eine neue Lastenverteilung umgestellt. Die gesetzlichen Regelungen dazu sind im Unfallversicherungsmodernisierungsgesetz (UVMG) festgelegt. Über die Hintergründe finden Sie weitere Informationen auf unserer Homepage. Der Beitragsfuß für den Lastenausgleich sowie die Lastenverteilung nach Entgelten wurde von dem Vorstand für 2013 erneut auf 2,10 festgesetzt. Auch hier zeigt sich damit eine konstante Entwicklung.

Zahlungstermine

Die Beiträge und Beitragsvorschüsse für die gesetzliche Unfallversicherung werden immer am 15. des Monats fällig, der dem Monat der Bekanntgabe des Beitragsbescheides folgt. Um den Beitragspflichtigen die Zahlungen zu erleichtern, ist bei der BG Verkehr ab einer Beitragshöhe von 307 Euro eine Zahlung der Vorschüsse in sechs Raten möglich. Die Raten werden jeweils im Zweimonatsabstand für die Begleichung des Vorschusses 2014 fällig.

Bitte beachten Sie, dass die Ratenzahlung nur dann möglich ist, wenn alle Zahlungstermine und -beträge immer genau eingehalten werden.

Geschieht dies nicht, wird die ausstehende Gesamtforderung sofort fällig. Wer nicht termingerecht zahlt, muss zudem mit Säumniszuschlägen rechnen. Die BG Verkehr hat hier keinen Ermessungsspielraum. Für jeden angefangenen Monat der Säumnis wird für Beiträge und Vorschüsse, die nicht bis zum Ablauf des Fälligkeitstermins gezahlt wurden, ein Zuschlag von einem Prozent des rückständigen, auf volle 50 € nach unten gerundeten Betrages berechnet.

Vorläufige Zahlungspflicht

Für alle Leistungen an Versicherte, die einen Arbeitsunfall hatten oder an einer Berufskrankheit leiden, stehen der BG Verkehr ausschließlich die gezahlten Beiträge und Vorschüsse zur Verfügung. Damit die Zahlungsfähigkeit sichergestellt ist, schreibt der Gesetzgeber deshalb vor, dass auch im Falle eines Widerspruchs die im Bescheid festgesetzten Zahlbeträge termingerecht und in voller Höhe gezahlt werden müssen.

Bitte bedenken Sie bei Ihren Zahlungen auch, dass es bei der BG Verkehr eine automatische Zahlungsüberwachung gibt. Verzichten Sie deshalb auf Kürzungen. Die automatische Zahlungsüberwachung registriert diese als Zahlungsverzug. Die Folgen sind in jedem Fall der Versand einer Mahnung und gegebenenfalls weitere Einzugsmaßnahmen. Das ist nicht nur ärgerlich für Sie, das führt auch zu unnötigen Verwaltungskosten.

Wir empfehlen Ihnen, der BG Verkehr ein SEPA-Lastschriftmandat zu erteilen. So werden die Beiträge und Vorschüsse immer termingerecht eingezogen.

Jana Kawe

FRAGEN ZUM BEITRAGSBESCHIED?

Rufen Sie uns gerne an. Die jeweiligen Kontaktdaten finden Sie auf dem Beitragsbescheid. Bitte haben Sie aber etwas Geduld. Unsere Telefone sind nach Versand der Beitragsbescheide einige Tage sehr stark frequentiert.

Unsere E-Mail-Adresse: mitglieder@bg-verkehr.de
Weitere Infos finden Sie auch im Internet:
www.bg-verkehr.de/mitgliedschaft



Zwischen Kuh und Kunde

Das wichtigste Bindeglied zwischen einer Molkerei und ihren Bauern ist ein Milch-Sammeltransport. Wer ihn fährt, muss penibel auf Sauberkeit achten, gut im Kopfrechnen sein und modernste Computertechnik mögen. Schäferhunde aber auch. Der SicherheitsProfi war mit einem Fahrer der Auricher Firma Elfried Rieken unterwegs.



Es heißt zwar, Milch macht müde Männer munter, aber Hermann Müller verlässt sich doch lieber auf einen großen Becher Kaffee aus seiner Thermoskanne. Stark und schwarz wie die ihn umgebenden Reste der Nacht. Es ist kurz vor sechs Uhr an diesem nasskalten Morgen Ende März, und während der Tag in Ostfriesland nur unwillig graut, beginnt Müller gut gelaunt seine Schicht.

Tonnenschwere Ladung

„Das frühe Aufstehen macht mir nichts aus, das bin ich gewohnt“, erzählt der 56-jährige Familienvater und wartet geduldig, bis der für den Milch-Sammeltransport umgerüstete Mercedes Benz Actros 2541 den korrekten Druck für Bremsen und Luftfederung aufgebaut hat. Gut 30.000 Betriebsstunden und beinahe 600.000 Kilometer hat die 410 PS starke Zugmaschine bereits auf der Uhr, doch im ersten Licht des Tages sieht man ihr das kaum an. Jeweils gut 16.500 Liter Rohmilch können die Stahltanks auf Anhänger und Zugmaschine aufnehmen – in der Theorie. Da Rohmilch wegen ihres natürlichen Fettgehaltes eine höhere Dichte als verbrauchsfertige Milch aufweist, muss Müller auf seinen Sammeltouren stets etwas kopfrechnen. 1.000 Liter Rohmilch wiegen eben mehr als eine Tonne, und bei 44 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht setzt der Gesetzgeber für dreiachsige Zugmaschinen plus zweiachsigen Anhänger bekanntlich das Limit.

Plausch auf Platt

„Nach Hermann kann ich die Uhr stellen“, schwärmt die Bäuerin des ersten Hofes. Wie immer steht schon ein Pott Kaffee bereit, heftig dampfend als Beweis für die wechselseitige Pünktlichkeit. Müller schließt den Druckschlauch an den Stahltank des Hofes an und gibt dem Bordcomputer das Startsignal zum Abpumpen. Dann ist Zeit für einen kurzen Plausch. Natürlich auf Platt, denn Hermann Müller ist ein Auricher Urgewächs.

Der Bordcomputer am Fahrzeug überwacht derweil den gesamten Zapfvorgang. Von der satellitengesteuerten Positionserfassung des Zuges samt Erkennung des betreffenden Bauernhofes bis zur Sammlung von Milchproben läuft alles vollautomatisch. Mit 500 bis 900 Liter pro Minute wird die Milch in den Tank des Transporters gepumpt, 2.600 Liter Rohmilch sind es allein auf diesem Hof. Maximal acht Grad darf die Rohmilch im Tank des Hofes warm sein, das ist das einzige Kriterium, das Milch-Sammelfahrer noch eigenhändig prüfen können. Aber auch hierzu würde der Bordcomputer Alarm geben, läge die Temperatur der Milch auch nur wenige Zehntel Grad darüber.

Das Pump- und Probenentnahme-System wird jährlich einer umfangreichen technischen Prüfung unterzogen, inklusive Eichung und sogenannter „Verschleppungsprüfung“: Der Anteil von Restmilch aus einer vorausgegangenen Probenziehung darf bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten. Denn bereits eine einzige

- 1. Der Bordcomputer kennt jeden Hof und steuert die Pumpe sowie die komplette Probenentnahme.
- 2. Die Rohmilch wird aus dem Stahltank des Hofes in den Transporter gepumpt. Das läuft zwar vollautomatisch, aber Hermann Müller behält trotzdem lieber die Technik im Blick.



1



2





Während des gesamten Zapfvorganges zieht eine computergesteuerte Sonde Tröpfchenproben aus dem Milchstrom. Sie werden in Fläschchen mit Strichcode gefüllt und in einem Rundmagazin hinter der verschlossenen Bordwand aufbewahrt. So kann die Qualität jeder aufgenommenen Milchmenge anschließend im Labor der Molkerei lückenlos getestet und dokumentiert werden. In einer zweiten Probenflasche wird zusätzlich Milch des gesamten Tankzuges gesammelt für die Schnellanalyse bei Anlieferung an der Molkerei.



Sieben Tage die Woche an 52 Wochen im Jahr sammeln Müller und seine 24 Kollegen die Milch ein und transportieren sie zur Molkerei oder in deren Auftrag durch ganz Deutschland. Bei Regen, Schnee und Eis ebenso wie im ostfriesischen Hochsommer. In der „Thermoskanne“, wie Müller den speziell isolierten Anhänger nennt, bleibt die Milchtemperatur ohne Kühlung auch bei direkter Sonneneinstrahlung über 24 Stunden nahezu konstant.

verunreinigte Milchcharge kann den gesamten Tankinhalt unbrauchbar machen. Aber das kommt äußerst selten vor: „Nur ein Mal habe ich erlebt, dass ein Bauer versehentlich die Milch einer am Vortag geimpften Kuh in seinen Hoftank gegeben und damit letztendlich auch meinen gesamten Tankzug verunreinigt hat“, erinnert sich Müller. Diese Milchfuhr wurde dann in der Molkerei komplett vernichtet, die Sicherheit der Verbraucher steht an erster Stelle.

Frühstückspause beim Umpumpen

Die Tour geht weiter. Beim Rangieren von der Landstraße in die enge Hofzufahrt blinkt die Rundum-Kennleuchte, starke Rückstrahler leuchten das gesamte Gelände um den Truck aus, eine Weitwinkel-Rückfahrkamera schaltet sich automatisch hinzu. Für Müller sind Sicherheitsschuhe und feste Arbeitshandschuhe Pflicht. Auf dem Hof stürmen bellend zwei ausgewachsene Schäferhunde auf uns zu. „Keine Angst, die kennen mich“, beruhigt Müller nach einem Seitenblick auf den besorgten Fotografen. Gegen misslaunige Hofhunde setzt er sein selbstbewusstes Auftreten ein oder gibt notfalls einen dezenten Hinweis an den Bauern. Nach vier weiteren Höfen steuert Müller seine zentral geparkte „Thermoskanne“ an, um die Ladung der Zugmaschine umzupumpen. Das bringt ihm zehn Minuten Pause für einen weiteren Kaffee und ein schnelles Frühstück. Milch-Sammeltransporte sind von den gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten ausdrücklich befreit. Vier Stunden und acht Bauern später sind beide Tanks des Zuges gut gefüllt und Müller macht sich auf den Weg zur Molkerei.

In der Molkerei

Die Milchannahmehalle der Auricher Molkerei Rücker hat für Sammel- und Ferntransporte täglich rund um die Uhr geöffnet. Gut 850.000 Tonnen Rohmilch verarbeitet Rücker jährlich und ist damit eine der größten Privatmolkereien Deutschlands. Es dauert nur eine Viertelstunde, dann ist die Ladung beider Tanks durch armdicke Schläuche in mächtigen Zwischenlagern verschwunden. Eine Sammelprobe des gesamten Tankzuges geht sofort in die Schnellkontrolle der Molkerei. Zugleich prüft der Computer der Molkerei, ob und wann der Tankzug seine letzte „Laugung“ hatte. „Falls ein freier Fahrer aus Zeitgründen die Laugung mehrmals ausfallen lässt, kann es sein, dass sein Fahrzeug gesperrt wird“, erzählt Müller. Für die Milchtransporte bei Elfried

Die Sammelprobe des Tankzuges geht zur Schnellkontrolle, während die Milch in den Zwischentank der Molkerei läuft.



Rieken besteht da keine Gefahr, denn die Komplettreinigung von Tank und Pumpsystem ist nach jeder Schicht vorgeschrieben. Müller bringt währenddessen mit einem bereitstehenden Hochdruckstrahler auch das Äußere seines Zuges wieder zum Glänzen, um diesen innen wie außen blitzblank für den Kollegen der Nachtschicht bereitzustellen.

Hermann Müller wird auch am nächsten Morgen wieder in aller Frühe starten, zu 16 ostfriesischen Bäuerinnen und Bauern, alles gute Bekannte. „Ich bin hier nicht nur Überbringer neuester Neuigkeiten, sondern auch schon mal Helfer in der Not“, erzählt der gelernte Baumaschinenmechaniker. Vor sieben Jahren fing er mit dem Milchsammeln an und „das mach ich weiter bis zur Rente, hier bin ich zu Hause, das ist genau mein Ding!“ **Text und Fotos: Heinz E. Studt**



MILCH – EIN WERTVOLLES NATURPRODUKT

Wie alle Säugetiere produzieren auch Kühe nur dann Milch, wenn sie Nachwuchs haben. Das Kalb wird bereits wenige Stunden nach der Geburt von seiner Mutter getrennt und mit Ersatzmilch ernährt, die Kuh ab sofort täglich ein- bis zweimal gemolken. Ein Kalb braucht bloß acht Liter Milch am Tag – eine Kuh gibt heute je nach Rasse und Ernährung 30 bis 50 Liter. Nach durchschnittlich acht Monaten wird sie „trockengestellt“, um dem Tier

eine ein- bis zweimonatige Erholungsphase zu geben. Anschließend erfolgt erneut die künstliche oder natürliche Besamung und nach neun Monaten beginnt der Milchgewinnungszyklus von vorne. Um 1873 entwickelte man die ersten Melkmaschinen (vorher wurde per Hand gemolken), 1989 wurde erstmals ein voll automatisierter Melkroboter präsentiert, seit 1992 sind diese Hightechmaschinen auf großen Höfen nahezu unverzichtbar.



Nach ein bis zwei Wochen intensiver Einarbeitung beherrschen Riekens Milch-Sammelfahrer die Systematik der Schläuche und Anschlüsse aus dem Effeff.



Die Laugung des Tankzuges erfolgt mit speziellen Reinigungslösungen, die die Molkerei bereitstellt. Beide Tanks, das Pumpsystem und die Probenentnahme werden hierbei unter Druck gereinigt, mit Heiß-, und zum Abschluss mit Eiswasser durchgespült. Müller reinigt derzeit sein Fahrzeug von außen.



© Michael Schütze / Fotolia

Luftqualität in Verkehrsflugzeugen

In der zweiten Branchenkonferenz Luftfahrt der BG Verkehr wurde ein einheitliches Vorgehen nach Fume-Events an Bord von Luftfahrzeugen vereinbart.

Die BG Verkehr hat am 25. März 2014 zu ihrer zweiten Branchenkonferenz „Luftqualität in Verkehrsflugzeugen“ eingeladen. Der Einladung waren über 60 Vertreter aus Behörden, Unternehmen, Wissenschaft und der Politik gefolgt. Sie setzten den im vergangenen Jahr begonnenen Dialog mit konkreten Verabredungen für das weitere Vorgehen fort. Im Mittelpunkt standen Möglichkeiten der Prävention und Verbesserung für die Betroffenen.

Vielfältige Ursachen

Nach wie vor sind Störungen der Luftqualität an Bord von Verkehrsflugzeugen Inhalt von intensiv geführten Diskussionen. Die Ursachen für solche Ereignisse sind vielfältig. Sie reichen von verunreinigten Öfen über Reinigungsmittel bis hin zu Inhaltsstoffen und Zersetzungsprodukten von Turbinenölen. Letztere können über die Zapfluft, die in den meisten Verkehrsflugzeugen durch die Triebwerke geleitet und verdichtet wird, in bestimmten Situationen in die Kabine gelangen. Nach solchen sogenannten Fume-Events werden gelegentlich von Besatzungsmitgliedern gesundheitliche Einschränkungen beschrieben. So vielfältig wie die Ursachen sind auch die Beschwerden. Und vielfach lassen sich die benannten Beschwerdebilder nicht mit den vermuteten Ursachen in Zusammenhang bringen. Dennoch sind sie da und müssen ernst genommen werden.

Die BG Verkehr tut dies und kümmert sich aus ihrem zweifachen gesetzlichen Auftrag um die Versicherten. Als Trägerin der gesetzlichen Unfallversicherung für die Beschäftigten der Luft-



Dr. Jörg Hedtmann (Leiter des Geschäftsbereichs Prävention) fasst die Ergebnisse zusammen, rechts neben ihm Ulrich Metzdorf, Martin Küppers und Dr. Christian Felten aus den Fachabteilungen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.

fahrt ist sie für die Verhinderung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Erkrankungen zuständig. Im Rahmen dieses gesetzlichen Auftrags arbeitet sie bereits seit geraumer Zeit an der Frage, inwieweit gemeldete Gesundheitsbeschwerden von Mitgliedern der Flugzeug-Besatzungen in Zusammenhang mit der Luft im Innenraum von Flugzeugen gebracht werden können.

Prävention ausbauen

Im Rahmen ihrer Ermittlungen hat die BG Verkehr dazu den Stand der Forschung aufgearbeitet und eigene Forschungen initiiert. Jedem einzelnen gemeldeten Verdacht auf eine Berufskrankheit wurde und wird nachgegangen und die möglichen Zusammenhänge werden ermittelt. In keinem der bisher bekannt gewordenen Fälle auf Verdacht einer Berufskrankheit konnte ein Ursache-Wirkungszusammenhang, wie ihn das Berufskrankheitenrecht fordert, erbracht werden. Die Anerkennung einer Berufskrankheit ist deshalb nicht möglich.

Aber die Experten bei der BG Verkehr sind sich einig, dass dennoch die Prävention weiter ausgebaut werden muss. „Einen Zusammenhang zwischen einer toxischen Einwirkung und den beschriebenen Gesundheitsstörungen konnten wir bislang nicht nachweisen, daher ist eine Anerkennung als Berufskrankheit nicht möglich. Andererseits müssen wir jede Form einer arbeitsbedingten Gesundheitsgefahr verringern – das ist unser Präventionsauftrag und deshalb behalten wir die Qualität der Kabinenluft im Auge.“, betont Dr. Jörg Hedtmann, der Präventionsleiter der BG Verkehr. Im vergangenen Jahr hat die BG Verkehr deshalb alle Beteiligten, Luftfahrtindustrie, Arbeitnehmervertreter, Hersteller, Behörden und Politik an einen Tisch geholt, um den Stand der Forschung darzustellen, Ursachen zu diskutieren und Präventionsmaßnahmen abzuleiten. Als Ergebnis dieser ersten Konferenz hatte sich gezeigt, dass es noch offene Punkte gab, die im Anschluss in Arbeitsgruppen oder Netzwerken bearbeitet wurden. Die Ergebnisse wurden nun auf der zweiten Branchenkonferenz vorgestellt.

Einheitliches Vorgehen

Betroffene, die sich nach einem Fume-Event krank fühlen, erwarten eine schnelle medizinische Untersuchung, die ihren Beschwerden angemessen ist. Um diese sicherzustellen, wurden Empfehlungen dazu erarbeitet und vereinheitlicht. Das einheitliche Vorgehen hat den Vorteil, dass die Betroffenen sich mit ihren Problemen nicht allein gelassen fühlen, aber auch, dass die Ursachenermittlung und Datenerhebung verbessert und intensiviert werden kann. Die Standards werden veröffentlicht und insbesondere D-Ärzten, Betriebs- und Fliegerärzten zur Verfügung gestellt.

Die Suche geht weiter

Unabhängig davon, ob ein Stoff tatsächlich für Beschwerden oder sogar Erkrankungen ursächlich ist, ist der BG Verkehr daran gelegen, gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Bestandteile der Kabinenluft zu identifizieren und nach Möglichkeit auszuschließen. Das besondere Augenmerk galt bisher den Zersetzungsprodukten von Turbinenölen und dem darin enthaltenen Additiv Trikresylphosphat (TCP). Trotz umfangreicher – auch internationaler – Forschungen gibt es derzeit keine wissenschaftlich fundierten Belege für erhöhte Konzentrationen im Flugzeug, die einen Zusammenhang mit den geschilderten Gesundheitsbeschwerden begründen könnten. Im Gegenteil: Luftmessungen, Auswertungen von biologischem Material und Auswertungen von aufgetretenen Symptomen und Diagnosen legen derzeit nahe, dass TCP keine wesentliche Rolle spielen. Die Untersuchung anderer Gefahrstoffe geht weiter. Einige Studien sind dazu in Arbeit, dies wurde auf der zweiten Branchenkonferenz deut-



Die BG Verkehr rief Vertreter aus Behörden, Unternehmen, Wissenschaft und der Politik zusammen, um gemeinsam den im vergangenen Jahr begonnenen Dialog fortzusetzen.

lich. Diskutiert wurde auch, inwieweit das Zusammenwirken mehrerer Stoffe Einfluss auf die genannten Beschwerden hat. Hier gibt es noch weiteren Forschungsbedarf.

Einheitliches Reporting

Allein in Deutschland arbeiten verschiedene Behörden und Institutionen mit unterschiedlicher Aufgabenstellung an diesem Thema. Entsprechend ihrer Aufgabenstellung oder ihres gesetzlichen Auftrags haben sie unterschiedliche Definitionen, wann ein Geruchsereignis, Fume- oder Smell-Event – bereits die Bezeichnungen differieren – zu melden und zu untersuchen ist. Dadurch ist die Feststellung der tatsächlichen Fallzahlen und die Einordnung der Schweregrade problematisch. Während es bei einer Unfallmeldung an die Berufsgenossenschaft immer auf den Gesundheitsschaden eines Versicherten ankommt, ist bei anderen Institutionen die generelle Gefährdung des Luftverkehrs im Fokus. Als Ergebnis ergeben sich deshalb unterschiedliche Zahlen über gemeldete und untersuchte Vorgänge. Anzustreben ist daher eine Bündelung des

„Die Feststellung der Fallzahlen und die Einordnung der Schweregrade soll zwischen allen Beteiligten vereinheitlicht werden.“

Reportings und der Auswertung von Unfallmeldungen zu Fume-Events. Ziel muss es sein, dass die unterschiedlichen Institutionen, die auf verschiedenen Wegen Kenntnis von Vorkommnissen bekommen, ein abgestimmtes Vorgehen sicherstellen. Hieran wird bereits intensiv gearbeitet, aber die Vernetzung zwischen den Beteiligten muss noch verbessert werden. Die BG Verkehr wird deshalb in der nächsten Zukunft die verschiedenen Institutionen und Behörden einladen und diesen Prozess weiter vorantreiben.

Die Konferenz machte deutlich, dass inzwischen auf einige, aber noch nicht auf alle drängenden Fragen Antworten gegeben werden können. Die Teilnehmer der Branchenkonferenz waren sich jedoch einig, dass der jetzt eingeschlagene Weg richtig ist. Die BG Verkehr hat mit ihren Einladungen einen Rahmen für konstruktive und offene Gespräche gesetzt und die Vernetzung der Beteiligten ermöglicht. Somit wurde ein Klima geschaffen, das der Diskussion dieses Themas angemessen ist und gute Voraussetzungen bietet, die Ergebnisse weiter zu bündeln.

(rb)

Unfallfrei fahren mit dem Pedelec

Radfahren ist kinderleicht und auch mit einem Elektroantrieb für einen geübten Fahrer kein Problem. Das dürfte auch für Zusteller gelten. Aber wieso bekommen wir dann so oft Unfallmeldungen von aufgeschlagenen Knien?

Für Claudia Schenkhoff* ist der Fall inzwischen klar: „Ja, Sie haben recht, ich hatte es einfach zu eilig. Aber mal ganz ehrlich, normalerweise passiert ja auch gar nichts, das machen doch alle so.“ Frau Schenkhoff benutzt bei ihrer Tour mit Briefen ein Pedelec, also ein Fahrrad mit elektrischem Zusatzantrieb. Beim Austeilen der Postsendungen wird das Pedelec zwischendurch immer wieder für kurze Zeit abgestellt.

Die Hersteller machen für diese Situation klare Vorgaben: Wenn der Fahrer anhält und das Rad alleine stehen lässt, muss

„Aus Schaden wird man eben klug, darum stelle ich den Schalter jetzt immer um. So nervig, wie ich dachte, ist es übrigens gar nicht.“

er den Antrieb ausstellen. Dazu befindet sich ein Betriebsschalter rechts an der Lenkstange, der den Drehgriff der Fahrsteuerung außer Funktion setzt. Frau Schenkhoff – sowie der Großteil der übrigen Zusteller – lassen diesen Schalter allerdings in Position „ON“.

„Ist doch klar, dann kann man schneller abfahren“, so die Einschätzung eines routinierten Kollegen. Oder auch nicht: Als Frau

* Name von der Redaktion geändert

Schenkhoff vom Briefkasten zurückkam und mit Schwung aufsteigen wollte, rutschte sie von der Pedale. An und für sich kein Grund zum Stürzen, aber natürlich hielt sie sich am Lenker fest und bewegte so zwangsläufig den Drehgriff. Da der Betriebsschalter in Position „ON“ stand, fuhr ihr Pedelec sofort los, denn dazu ist die Anfahrhilfe schließlich da. Frau Schenkhoff fiel heftig auf das linke Knie, das mit einer ebenso heftigen wie schmerzhaften Schwellung reagierte. „Naja, aus Schaden wird man eben klug“, sagt sie heute, „deswegen stelle ich nun immer um. So nervig wie ich dachte, ist es übrigens gar nicht.“

Mit Helm oder ohne?

Die kurze Antwort vorweg: Fahren Sie mit Helm, auch wenn es nicht vorgeschrieben ist! Im Zustellbetrieb werden derzeit überwiegend die Pedelecs 25 genutzt, bei denen das Fahren nur bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 25 Stundenkilometern elektrisch unterstützt wird. Der Motor hat eine Höchstleistung von 250 Watt – nicht schlecht, wenn man weiß, dass die körperliche Leistung eines durchschnittlichen Radfahrers bei etwa 100 Watt liegt. Die Pedelecs 25 sind rechtlich einem Fahrrad gleichgestellt. Darum muss der Fahrer zwar nicht zwingend einen Helm tragen, sollte es aber aus Sicherheitsgründen unbedingt tun! Natürlich wird dadurch kein

SECHS TIPPS FÜR DAS ENTSPANNTE FAHREN MIT DEM PEDELEC

1. Machen Sie eine ausführliche Probefahrt, wenn Sie ein neues Pedelec bekommen: So lernen Sie das Fahrverhalten kennen, denn Pedelecs sind schneller und schwerer als normale Fahrräder. Das macht sich vor allem in Kurven bemerkbar. Fahren Sie zur Probe sowohl mit als auch ohne Akku und versuchsweise auch nur mit einer Hand.
2. Testen Sie vor jeder Abfahrt die Bremsen. Machen Sie besonders bei nassem Wetter, Schnee oder ungewöhnlichem Bodenbelag einen Bremstest.
3. Zur Abfahrkontrolle gehören auch der kritische Blick auf die Lichtenanlage (auch Reflektoren und Rückstrahler), Prüfung des Reifendrucks, der Klingel und der Kettenspannung.
4. Benutzen Sie Ihr Mobiltelefon nur, wenn Sie halten.
5. Es soll Hunde geben, die auf das leise Surren der Pedelecs eher aggressiv reagieren. Sprechen Sie notfalls mit den Besitzern.
6. Last but not least: Stellen Sie bei jedem Halt den Betriebsschalter auf die Position „OFF“ (siehe oben).



© Uta Rademacher / picture alliance [M: LA]



© Dan Race / Fotolia

Die Pedelecs machen Spaß und sorgen für ein lockeres Fahrgefühl – aber auch wenn es nicht vorgeschrieben ist, raten wir dazu, einen Helm aufzusetzen.

Beim Abstellen muss der Startschalter immer ausgestellt werden, sonst kommt es leicht zu bösen Überraschungen (siehe Unfallbeispiel).

Unfall verhindert, aber die Folgen unterschieden sich unter Umständen dramatisch. „Zum Glück hatte ich mir vor 14 Tagen einen E-Biker-Helm statt Fahrradhelm gekauft“, berichtet ein junger Mann, der bei einer privaten Fahrt mit einem Auto zusammenstieß, – „und selbst der hat einen Riss“. E-Bike-Helme sind stabiler ausgeführt als die herkömmlichen Modelle. „Aufgrund der besonderen Technik und des anderen Fahrverhaltens der Pedelecs 25 im Gegensatz zu einem normalen Fahrrad appellieren wir dringend an die Nutzer, einen geeigneten Helm zu tragen“, unterstreicht auch Dr. Walter Eichendorf, Präsident des deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR). Für die schnelleren Pedelecs (Motorkraft bis maximal 45 Stundenkilometer) besteht schon heute Helmpflicht, da sie als Kraftfahrzeug gelten.

Technik der Zukunft

Fahrräder mit Elektroantrieb werden immer beliebter: Der Zweirad-Industrie-Verband teilt mit, dass 2013 rund 1,6 Millionen E-Bikes auf Deutschlands Straßen unterwegs waren, zu etwa 95 Prozent handelt es sich dabei um die Pedelecs. Und die Technik schreitet voran: Lastenräder machen den herkömmlichen Kurierfahrzeugen Konkurrenz, da sie sich flexibel wie ein Fahrrad durch den städtischen Verkehr bewegen können. Es gibt "getarnte" Räder mit Elektroantrieb, denen man auf den ersten Blick gar nicht ansieht, welche Technik in ihnen steckt und solche, die sich mit Zusatzangeboten hervortun, zum Beispiel einer Koppelung an die Herzfrequenz des Fahrers: Wird es zu anstrengend, springt der Motor an.

Alfons Endraß

Im Notfall nicht allein

Bei der Firma RegioBus Hannover passieren nicht mehr Unfälle als anderswo. Trotzdem gibt es dort seit acht Jahren Notfallbegleiter, die ihren Kollegen in schwierigen Situationen zur Seite stehen. Das Konzept geht auf – zur Nachahmung empfohlen!

Am Anfang war es wie bei den meisten guten Ideen: Was soll das denn, viel zu teuer, zieht ihr jetzt auch weiße Kittel an? Michael Michalek, Fahrdienstleiter bei RegioBus Hannover und seit 2006 auch Notfallbegleiter, erinnert sich noch gut an die Skepsis bei Vorgesetzten und Kollegen. Aber davon ließen sich die drei Notfallbegleiter der ersten Stunde nicht abschrecken. Schließlich wussten sie aus eigener Erfahrung, wie man sich nach einem Unfall fühlt. Wir reden jetzt nicht von einer Schramme im neuen Lack. Es geht um das kleine Mädchen, das unvermittelt aus einer Einfahrt auftaucht und unter den Bus gerät; um den Fahrer eines Pkw, der nach einem Zusammenstoß vor den Augen des Busfahrers stirbt; um Jugendliche, die am Vormittag zuschlagen, um die Tageskasse zu erbeuten.

Rettungsdienst, Polizei und Notfallbegleiter

„Was ist passiert, wie kann ich Dir helfen?“, fragt Michael Michalek. Diese einfachen Fragen reichen oft aus, um einen heilenden Redefluss in Gang zu setzen. Wer in einen schweren Unfall verwickelt wurde, gerät meist in einen Strudel von Schuldgefühlen und Angst. Allein die Erfahrung, dass man über das Schreckliche sprechen kann, hilft schon, die Ereignisse zu verarbeiten. „Vor 20 Jahren fragte der Chef, ob er ein Ersatzfahrzeug schicken muss, heute wird als Erstes der Notfallbegleiter informiert und bei Bedarf ein Ersatzfahrer eingeteilt“, fasst Michalek das veränderte Denken zusammen. Die mittlerweile ungeteilte Zustimmung der Unternehmensleitung zum Projekt hängt sicher auch mit der Tatsache zusammen, dass sich die Fehlzeiten nach einem Unfall auf wenige Tage reduziert haben. Bevor die Betreuung durch die Notfallbegleiter ins Leben gerufen wurde, fiel ein Fahrer dagegen oft wochenlang aus, weil es ihm nach einem schweren Unfall nicht mehr gelang, wieder unbefangen und konzentriert einen Bus zu steuern.

Sobald ein Fahrer der Zentrale einen Unfall meldet, informiert sie den regional zuständigen Notfallbegleiter. Er steht nach Ret-

tungsdienst und Polizei an dritter Stelle auf der Meldekette. Der Notfallbegleiter fährt so schnell wie möglich zum Unfallort und steht dem Fahrer zur Seite. „Ich muss den Betroffenen abschirmen“, sagt Michalek, „ihn vor Neugierigen oder Reportern schützen.“ Soweit das möglich ist, übernehme ich auch den Kontakt zur Polizei. Und dann frage ich meinen Kollegen natürlich, was passiert ist. Der erzählt mir die Geschichte dann vielleicht fünf-, sechsmal, immer wieder, und ich kann den Text eigentlich schon mitsprechen. Aber er wird ruhiger dabei und das ist das Wichtigste.“ Die Fahrer werden nach einem schweren Unfall sofort freigestellt. Auch hier greift der Notfallbegleiter wieder ein und fragt am nächsten Tag nach, wie es inzwischen geht, ob weitere Unterstützung gebraucht wird. In der Regel reicht eine Woche zu Hause, um die Nerven so weit zu stabilisieren, dass der Betroffene wieder zur Arbeit gehen

„Früher fragte der Chef, ob wir ein Ersatzfahrzeug brauchen, heute schickt er als Erstes einen Ersatzfahrer.“

kann und will. Falls nicht, ist der Notfallbegleiter erneut zur Stelle, vermittelt Unterstützung durch den Betriebsarzt oder Psychologen und sorgt so dafür, dass niemand in ein schwarzes Loch fällt. Wichtig für die Betroffenen: Die Notfallbegleiter sind zur Verschwiegenheit verpflichtet, es gibt keinerlei Berichte an die Betriebsleitung oder an Dritte und sie handeln auch nicht in ihrer eigentlichen beruflichen Funktion, sondern verhalten sich neutral.

Die kümmern sich!

Bei der RegioBus Hannover sind sich heute alle einig: Die Notfallbegleiter sind eine tolle Idee. Fahrer, die betreut wurden, stehen ganz anders zu ihrem Unternehmen als vorher. Sie sprechen mit den Kollegen über die positive Erfahrung. Das strahlt aus und sorgt für ein gutes Betriebsklima. In der Mitarbeiterzeitung wird regelmäßig berichtet. Alle wissen, dass hier nicht nur schöne Worte gemacht werden, sondern dass es um konkrete Hilfe geht. Denn die Chefetage zieht voll mit, wie Michalek berichtet: „Wir hatten einen jungen Fahrer, der hat in der Probezeit einen Fehler gemacht und einen Bus für rund 250.000 Euro zerlegt. Der arme Kerl dachte natürlich, meinen Job bin ich los. Zu Hause warteten seine Frau und zwei kleine Kinder, und er saß regungslos da und war kaum noch ansprechbar. Ich hatte das Gefühl, der tut sich bald was an und habe mit der Personalleitung gesprochen. Daraufhin haben wir ihm kurzerhand eine Festanstellung angeboten. Damit war der Knoten zerschlagen und er ist heute einer unserer besten Fahrer.“ (dp)

INFORMATION

Weitere Informationen zum Projekt Notfallbegleiter gibt: michael.michalek@regiobus.de
Die Namen und Kontaktdaten der Trauma-Lotsen der BG Verkehr finden Sie im Internet unter www.bg-verkehr.de/versicherung/arbeits-und-wegeunfall/trauma-lotsen
Informationen zum nächsten Seminar zur Bewältigung von Extremereignissen finden Sie im Seminar-Programm ab Seite 32.



Michael Michalek (55) ist als Notfallbegleiter rund um die Uhr erreichbar. Bei Bedarf setzt er sich auch selbst ans Steuer, um einen Kollegen zu entlasten.



Das Konzept

Das Unternehmen wählt Mitarbeiter aus, die wegen ihrer persönlichen Reife geeignet sind, in extrem belastenden Situationen anderen zur Seite zu stehen. Sie erhalten eine mehrtägige Schulung, in der sie sich intensiv auf die Gesprächsführung in Krisen vorbereiten, auch organisatorische und rechtliche Themen kommen zur Sprache. Anschließend wird im Unternehmen publiziert, dass es die Notfallbegleiter gibt und wie sie

arbeiten. Die Begleiter sind per Handy täglich rund um die Uhr erreichbar. Bei RegioBus Hannover sind fünf Notfallbegleiter für rund 250 Mitarbeiter im Fahrdienst und etwa 100 Auftragsunternehmer zuständig. Die Kosten sind minimal: Die Notfallbegleiter rechnen bei RegioBus ihre Einsatzzeiten über das Zeitkonto ab; der Bereitschaftsdienst wird nicht extra vergütet. Der Arbeitgeber stellt ein Diensthandy zur Verfügung und der Aufwand für Einsätze mit dem Privatfahrzeug wird erstattet. Zur Ausstattung gehört außerdem der „Notfallrucksack“ mit ein paar praktischen Utensilien – und das war’s auch schon.

Wo ein Wille ist ...

Kann jemand in einem Warenlager als Staplerfahrer arbeiten, der weder hören noch sprechen kann? Man muss nicht böswillig sein, um Bedenken zu haben. Trotzdem haben sich die Verantwortlichen in der DSV-Niederlassung Leipzig auf einen Versuch eingelassen. Und dadurch einen ausgezeichneten Mitarbeiter gewonnen!

Die neue Halle des Transport- und Logistikanbieters DSV in Leipzig-Lützschena ist 22.000 Quadratmeter groß, 80 Mitarbeiter sind hier in zwei Schichten beschäftigt. Am Warenausgang werden täglich etwa 1000 Paletten umgeschlagen. Dort arbeiten drei bis vier Mitarbeiter, einer davon ist Matthias Müller, der meist an der Palettenverpackungsmaschine zu tun hat. Die Maschine umwickelt die fertig beladenen Paletten für den sicheren Transport mit Folie. Herr Müller nimmt die Ware mit einem Flurförderzeug mit Fahrerstand ab und stellt sie auf den vorgesehenen Stellplatz im Warenausgang. Er ist engagiert, zuverlässig und umsichtig. „Einer unserer besten Mitarbeiter“, sagt Niederlassungsleiter Frank Bethmann, „Herr Müller leistet qualitativ und quantitativ vorbildliche Arbeit.“ Matthias Müller ist seit seiner Geburt gehörlos.

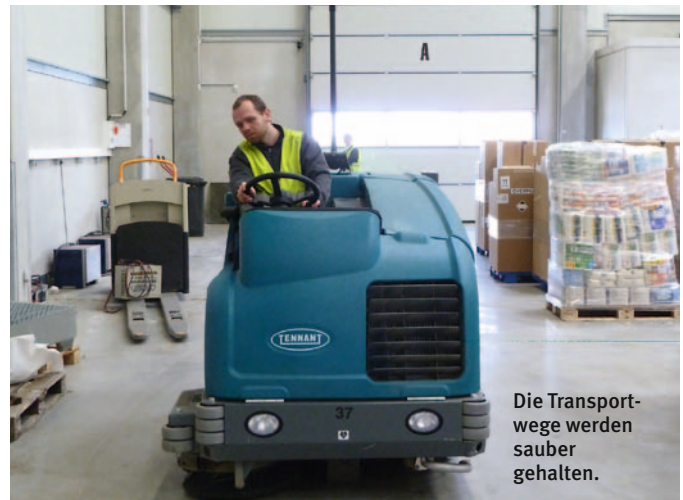
Lagerleiter lernt Gebärdensprache

Wie läuft das konkret im Alltag? Schließlich kann Herr Müller weder hören noch sprechen? „Ach wissen Sie, das ist gar nicht so ein großes Problem wie man denkt“, sagt Frank Kohl, der als Fachkraft für Arbeitssicherheit in engem Kontakt mit dem gehörlosen Kollegen steht. „Im Alltag schreiben wir schnell etwas auf oder schicken eine SMS. Wenn es um Unterweisungen oder Ähnliches geht, bringt Herr Müller einen Gebärdendolmetscher mit.“ Über Papier wird zum Beispiel mitgeteilt, welche Aufgaben in der Schicht zu erledigen sind. Der Schichtplan ist die Grundlage, auf der Rückseite werden dann einfach zusätzliche Informationen notiert. Müller selbst meint: „Ich kann zwar nicht hören, aber ich kann genauso gut arbeiten wie die, die hören können. Ich fühle mich wohl hier und

„Im Team hat sich in den letzten Monaten eine eigene Zeichensprache entwickelt. Der Lagerleiter will zum Kurs auf die Gehörlosenschule.“

habe mich von Anfang an gefreut, hier zu sein. Vor allem darüber, dass ich hier akzeptiert werde.“

Die Kollegen im Team wollen natürlich auch mit Herrn Müller kommunizieren. Aus diesem Wunsch hat sich ganz von selbst in



den vergangenen Monaten eine eigene Zeichensprache entwickelt. Mittlerweile klappt die Verständigung damit schon ganz gut. Der Lagerleiter geht noch einen Schritt weiter und hat sich zum Sprachkurs auf einer Gebärdensprachschule angemeldet. Freiwillig, versteht sich. Die Kosten übernimmt das Unternehmen.

Arbeitsschutz ist sichergestellt

Die Unterweisungen im Arbeitsschutz werden langfristig geplant, ebenso die Erstunterweisung vor Arbeitsbeginn. Dazu bringt Matthias Müller einen Dolmetscher seines Vertrauens mit. Ein Personenrufsystem für Hörgeschädigte stellt sicher, dass der Staplerfahrer im Notfall durch ein Vibrationssignal gewarnt wird. „Am Anfang dachte ich, wir müssten eine ganze Reihe besonderer Vorkehrungen treffen“, erinnert sich Ernst-Jürgen Schwank, der als Präventionsberater der BG Verkehr von DSV um seine Einschätzung gebeten wurde. „Aber das hat sich im Wesentlichen auf das Notrufsystem reduziert. Eine andersfarbige Weste braucht Herr Müller zum Beispiel nicht. Wozu auch?“

Matthias Müller ist als Staplerfahrer qualifiziert und brachte sechs Jahre Berufserfahrung aus einem anderen Lager mit. Unfallfrei,



Matthias Müller setzt die eingeschweißten Paletten am Warenausgang ab.

auch dort. Dann bewarb er sich „ganz normal“ um eine Stelle bei DSV. Der Betriebsarzt wurde um eine Stellungnahme gebeten, die positiv ausfiel. Organisatorische Fragen wurden mit dem örtlichen Arbeitsamt geklärt.

Ein Gewinn für das Unternehmen

Herr Müller ist seit November 2013 fest angestellt. Wenn er Ideen zur Verbesserung der Organisation oder der Arbeitsabläufe im Lager hat – und die hat er! – gibt er sie schriftlich weiter. Fachlich

und menschlich wird er von den Kollegen und Vorgesetzten sehr geschätzt. „Durch sein Engagement zeigt er uns, dass ein Handicap überwunden werden kann“, sagt Frank Kohl, „Herr Müller hat sich voll in das Team integriert und sich durch Einsatz und Zuverlässigkeit als ein wichtiges Mitglied der DSV Gemeinschaft hervorgetan.“ Der Betriebsleiter Thomas Lange denkt schon einen Schritt weiter: „Wir haben durch die Einstellung von Herrn Müller eine ganze Menge dazu gelernt. Weiteren Bewerbungen von Gehörlosen stehen wir deswegen absolut offen gegenüber.“ (dp)

INFORMATION

Arbeitgeber, die Menschen mit Behinderungen beschäftigen wollen, können sich von den örtlichen Arbeitsagenturen, Integrationsämtern oder Integrationsfachdiensten beraten lassen. Adressen und Informationen sind im Internet leicht auffindbar unter www.talentplus.de

Mehr als 900 Praxisbeispiele, die zeigen, wie Arbeitsplätze umgestaltet wurden und viele weitere Informationen und Links zu allen wichtigen Themen rund um das Thema Integration von Menschen mit Behinderung finden Sie im „Informationssystem zur beruflichen Teilhabe“ www.rehadat.info/de



Festmachen mit Verstand

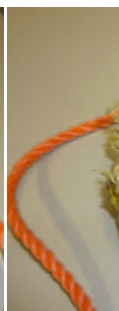
Gewichte mit massivem Kern haben am Ende einer Wurfleine nichts zu suchen. Weil aber seit Monaten vermehrt schwere „Wurfgeschosse“ zum Einsatz kommen, haben wir beschlossen, dagegen etwas zu unternehmen.

Die Unfallmeldung liest sich dann so: „Beim Festmachen des Seeschiffes wurde von Bord eine Wurfleine geworfen, um damit die Schiffsleine an Land zu holen. Die an der Wurfleine zur Beschwerung angebrachte sogenannte Affenfaust bekam ich mitten ins Gesicht. Ich blutete so stark, dass ich sofort meine Arbeit einstellte und ein Krankenhaus aufsuchte.“ Leider kein Einzelfall. Im Gegenteil häufen sich in letzter Zeit die Berichte von Festmachern, Schiffsbesatzungen und auch der Wasserschutzpolizei, dass beim Festmachen von Seeschiffen Wurfleinenknoten mit zu-

sätzlich eingebrachten massiven Beschwerungen – unter anderem aus Metall – verwendet werden. Einige Beispiele für solche „Wurfgeschosse“ sehen Sie auf den Abbildungen.

Die Festmacher wissen im wahrsten Sinne des Wortes nicht, was auf sie zukommt, wenn ihnen die Leine entgegenfliegt. Die Folge: Falls Beschwerungen „Marke Eigenbau“, deren Wucht durch den Wurf von oben noch verstärkt wird, den Festmacher am Kopf oder Körper treffen, kann das schwere Verletzungen verursachen. Außerdem besteht die Gefahr, dass der Festmacher ausweicht, da-

Beschwert mit Ladungsresten, Eisenkugeln oder Profileisen aller Art flogen diese Leinenenden den ahnungslosen Festmachern entgegen. Die Wasserschutzpolizei und Festmacherbetriebe sicherten das Beweismaterial.





Beim Festmachen werden aus Rücksicht auf die Kollegen an Land niemals harte Gegenstände an der Wurfleine befestigt.

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Schulterblatt gebrochen

Ein Maschinist war nachmittags im Hafen mit Arbeiten im Maschinenraum beschäftigt. Er bemerkte nicht, dass sich auf dem Boden ein größerer Ölfleck gebildet hatte. Als er ein Werkzeug holen wollte, rutschte er aus und stürzte etwa drei Meter tief auf einen Metallboden. Der Verletzte konnte noch selbständig aufstehen und wurde sofort mit einem Rettungswagen in die Notfallambulanz des Unfallkrankenhauses gebracht. Dort stellte man fest, dass er sich ein Schulterblatt gebrochen hatte, außerdem hatte er diverse Prellungen und Schürfwunden. Der Maschinist war mehrere Wochen lang nicht arbeitsfähig.

Knie verdreht

Ein Fischer hatte sich vorgenommen, verschiedene Reparaturarbeiten an seinem Kutter durchzuführen. Dazu nutzt er ein etwa zwei Meter hohes Gerüst. Als er versuchte, ein Blech zu demontieren, machte er unbewusst eine etwas heftigere Bewegung und verlor plötzlich den Halt. Er versuchte vergeblich, den Sturz abzufangen, und rutschte in leicht gedrehter Haltung zu Boden. Dabei landete er auf seinem rechten Knie, das sich beim Sturz ungünstig verdrehte. Mehrere Bänder wurden verletzt. Der Fischer war zwei Monate lang nicht arbeitsfähig, das Knie ist seitdem in seiner Beweglichkeit deutlich eingeschränkt.

Hand verbrüht

Zur Mittagszeit befand sich ein Schiff auf dem Rückweg zum Liegeplatz. Ein Matrose wollte in der Kombüse nachsehen, wie weit das Mittagessen ist und hob den Deckel vom Topf.



Schneller als man denkt, schwappt das Wasser aus dem Topf.

In diesem Moment wurde das Fahrzeug vom Schwell eines vorbeifahrenden Schiffes erfasst und bewegte sich so heftig, dass sich das kochende Wasser aus dem Topf über die rechte Hand des Matrosen ergoss. Obwohl er sofort mit kaltem Wasser kühlte, erlitt er Verbrennungen zweiten Grades und musste sich in ärztliche Behandlung begeben.

+ Die Mitarbeiter des Referates Seeschifffahrt und Fischerei beraten Sie gern zu allen Fragen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes an Bord.

Tel. 040 3980-2754, E-Mail: seeschifffahrt@bg-verkehr.de

bei hinfällt oder sogar ins Wasser stürzt. Das sind erhebliche Gefährdungen, die wir nicht einfach ignorieren können.

Es geht auch anders

Die BG Verkehr hat die Hinweise aus den Mitgliedsbetrieben aufgegriffen und gemeinsam mit Vertretern der Festmacherbetriebe eine Aktion gestartet, um die Schiffsbesatzungen auf die Problematik aufmerksam zu machen. Wenn also in nächster Zeit eine eisenharte Kugel an der Wurfleine hängt, wird sie abgeschnitten und durch den Sandsack der BG Verkehr ersetzt. „Safety first“ heißt die Devise. Auf einem zweisprachigen Hinweiszettel erläutern wir kurz und bündig, warum Wurfleingewichte mit massivem Kern nicht eingesetzt werden dürfen.

Es ist gute und bewährte seemannische Praxis, zum Beispiel Taklings oder mit Sand gefüllte Säckchen als Gewicht an der Wurfleine zu verwenden. Sie weisen nur ein geringes Gefährdungspotential auf. Schäkel, Schrauben oder andere massive Gegenstände sind dagegen im Interesse der Sicherheit und des fairen Umgangs unter Kollegen tabu!

Holger Bessel



Sommerzeit – Fahrgastzeit

Was kann man tun, um die Sicherheit auch auf kleinen Fahrgastschiffen ohne Rettungsboot zu gewährleisten. Eine Möglichkeit ist eine Bergeplattform. Hier eine erste Definition.

Jetzt beginnt sie wieder, die Zeit, in der alle Fahrgastschiffe jeden Tag im Einsatz sind. Da kommt's auf jede Hand an und alles muss planmäßig laufen. Durch eine umsichtige und weitsichtige Planung lassen sich Zwischenfälle weitgehend ausschließen. Einer der schlimmsten denkbaren Zwischenfälle ist der Sturz eines Fahrgastes außenbords. Deshalb immer wieder die Frage: Ist alles unternommen, damit dem vorgebeugt ist? Sind die Geländer einwandfrei? Die Übergänge an den Stationen vollständig durch Geländer eingeschützt?

Und ist genügend Vorsorge getroffen, falls doch jemand – warum auch immer – außenbords fällt? Dann müssen sofort die vorher geübten Maßnahmen zur Rettung eingeleitet werden. Achten Sie als Retter dabei stets auf den Eigenschutz, um nicht selbst zu ertrinken.

Bergeplattform ersetzt Beiboot

Bei kleineren Fahrgastschiffen kann noch ein zusätzliches Gefahrenmoment vorliegen: Wegen der Größe dürfen Sie hier auf ein zur Rettung geeignetes Beiboot verzichten, wenn auf dem Schiff eine beidseits erreichbare Plattform oder eine vergleichbare Einrichtung vorhanden ist. Wie muss diese beschaffen sein, um die nötige Sicherheit zu bieten?

Als Beispiel einer solchen „vergleichbaren Einrichtung“ hatten wir auf den Fahrensman-Seiten des SicherheitsProfi 2.2013 die sogenannte „Jason Cradle“ vorgestellt, ein Rettungsmittel, das es erlaubt, im Wasser treibende Personen zu sichern oder als Ausstiegsvorrichtung für über Bord gefallene Personen zu dienen.

Heute wollen wir uns der in der BinSchUO geforderten Plattform als Ersatz für das Beiboot auf kleinen Fahrgastschiffen widmen.

Mehrere Beispiele von Eigenbauten in den Fahrgastschiffs-Reedereien sind bislang bekannt, die als gute Ansätze gelten können, aber doch noch weiterentwickelt werden müssen. Deshalb hier der Versuch, zu ermitteln, wie eine solche Plattform beschaffen sein muss.

- ▶ Zunächst darf die Plattform kein zu hohes Gewicht haben, denn sie muss transportabel sein (fest eingebaute Plattformen wären in der Regel zu hinderlich). 20 kg sollte hier die Grenze sein.
- ▶ Dann muss sie zusammenklappbar sein, damit das Verstauen keine Probleme bringt.
- ▶ Sie sollte unverrückbar in das Deck eingehängt oder an Aufbauten angehängt werden können und muss dann bis zur Wasseroberfläche reichen. Wegen der üblicherweise geringen Freibordhöhe bedarf es in der Regel keiner Leiter zwischen Plattform und Deck.
- ▶ Notwendig ist ein Handgriff – am Deck oder an der Plattform – an der sich der Retter festhalten kann, zusätzlich dazu aber immer ein Personensicherungssystem, also ein Gurt. Dieser sollte fest an der Plattform angebracht sein, dann muss er bei einem Rettungseinsatz nicht erst gesucht werden.
- ▶ Die Plattform sollte auch eine Sicherungsleine haben, die schnell irgendwo am Deck festgelegt werden kann, damit sie, sollte sie in der Aufregung beim Einsatz versehentlich ins Wasser fallen, nicht untergeht.
- ▶ Dann muss die Plattform natürlich groß genug sein, so groß, dass eine Person auf ihr stehen kann und der Gerettete darauf in stabiler Seitenlage liegen kann. Die dafür notwendige Festigkeit muss berechnet sein. Die Kanten der Plattform müssen abgerundet sein ebenso wie die „Ecken“ einen ausreichenden Radius aufweisen

Radarstrahlung – keine Strahlengefahr in der Binnenschiffahrt

Elektrosmog – wer hätte hierzu nicht schon die unterschiedlichsten Meinungen, Theorien und Behauptungen gehört. Immer wieder gibt es Diskussionen darüber. Deshalb hier ein Überblick über die Strahlung, die von Radargeräten ausgeht.

Radargeräte senden elektromagnetische Impulse aus. Dies erfolgt mit Lichtgeschwindigkeit (300.000 km/s) im so genannten X-Band (etwa 9410 MHz) mit extrem kurzer Dauer (ca. 0,0005 Millisekunden) und relativ hoher Leistung (ca. 5 kW). Nach dem Senden schalten dann die Geräte für eine – vergleichsweise – lange Zeit (ca. 0,5 Millisekunden) auf Empfang. In dieser Zeit trifft der Impuls auf einen Gegenstand, dort wird er reflektiert und erreicht dann mit der gleichen Geschwindigkeit die Antenne. Anschließend werden die Daten aufbereitet, um dann auf dem Bild-

schirm dargestellt und für die verschiedenen Funktionen weiter verwendet zu werden.

Gefährden Radarstrahlen die Gesundheit?

Dazu muss die ausgesendete Leistung gemessen werden und diese Messwerte müssen dann verglichen werden mit den medizinisch begründeten Grenzwerten. Solche Messwerte liegen vor für ein heute üblicherweise eingesetztes Radargerät. Demnach beträgt die sogenannte Leistungsflussdichte direkt vor der Antenne 50 Watt pro m² (W/m²), im Abstand von 30 cm noch 10 W/m² und im Abstand von 3 m nur noch unter einem W/m². Die medizinisch begründeten Grenzwerte liegen laut der 26. Verordnung zum Bundesimmisionsschutzgesetz (26. BImSchV vom 14.08.2013) bei 10 W/m².



© Walter Moser, Duisburg

Bei kleinen Fahrgastschiffen kann eine Bergeplattform das Beiboot ersetzen.

sollten, damit der Gerettete bei der Bergung nicht verletzt wird. Eine rutschfeste Oberfläche ist selbstverständlich.

- ▶ Die Plattform braucht einen geeigneten Ort zur Unterbringung, von wo aus sie schnell zum Einsatzort an beiden Seiten des Schiffs gebracht werden kann. Sie muss einschließlich des Personensicherungssystems jederzeit einsatzbereit sein.
- ▶ Bevor die Plattform als Ausrüstungsgegenstand endgültig an Bord gegeben wird, sollte sie einer Funktionskontrolle unterzogen werden.
- ▶ Und ganz wichtig: Informieren und unterweisen Sie alle Mitglieder der Besatzung und des Bordpersonals und ermöglichen Sie, dass sie die Handhabung der Plattform geübt haben.

Bleibt nur noch zu wünschen, dass Sie als Fahrgastschiffsunternehmer eine erfolgreiche und unfallfreie Saison haben und nie in Situationen kommen, dass von Ihrem Schiff ein Fahrgast oder ein Mitarbeiter außerbords fällt.

Somit ist also außerhalb des Drehkreises einer Radarantenne die Strahlungsbelastung deutlich unter den Grenzwert abgesunken. Und im Drehkreisbereich der Antenne kann man sich nur aufhalten, wenn sie sich nicht dreht, und dann muss nach den Zulassungsbedingungen der Sender abgeschaltet sein; dann kann gar keine Belastung auftreten.

Die Gesamt-Strahlenbelastung hat sich gegenüber den alten Radargeräten obendrein auch noch dadurch deutlich verringert, da heute keine Elektrodenstrahlröhren als Sichtgerät verwendet werden, sondern Flachbildschirme mit vernachlässigbar geringer Strahlung.

Ergebnis: Radargeräte auf Binnenschiffen stellen nach heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen für die Besatzungsmitglieder und die Umgebung keine Gefährdung im Hinblick auf Elektromagnetismus dar!

MELDUNGEN

Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt konstituiert sich

Auch in der laufenden Wahlperiode wird es eine Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt geben. Als Sprecherin und Sprecher bestätigten die aktuell 43 Mitglieder einstimmig die Abgeordnete Dr. Valerie Wilms (Bündnis 90/Die Grünen), die Abgeordneten Matthias Lietz (CDU/CSU) und Herbert Behrens (Die Linke) sowie Gustav Herzog (SPD) als Koordinator. Die vier Parlamentarier haben bereits in der vergangenen Legislaturperiode dieses Amt mit großem Engagement und Interesse ausgeführt.

Alle Abgeordneten waren sich über die Fraktionsgrenzen hinaus einig, die gute Zusammenarbeit fortzusetzen und weiterhin Ansprechpartner für die Binnenschifffahrt zu sein.

Wichtige Themen in dieser Legislaturperiode wird neben dem Bundesverkehrswegeplan 2015 und der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auch die Modernisierung und Finanzierung der Bundeswasserstraßeninfrastruktur sein.

Viele Sicherheitsthemen: Präventionsfachausschuss Binnenschifffahrt tagte

Der Präventionsfachausschuss Binnenschifffahrt hat am 19. März 2014 in Duisburg getagt. In diesem Ausschuss beraten Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer aus den Mitgliedsunternehmen der Binnenschifffahrt über aktuelle Themen zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz im Gewerbe.

So nahm zum Beispiel die Diskussion über die Gefahren durch das immer noch auf Binnenschiffen vorhandene Asbest breiten Raum ein. Hier sind auch heute noch Präventionsmaßnahmen notwendig, obwohl schon seit Jahrzehnten kein Asbest mehr verbaut wird – der Fahrensmann wird in einer der nächsten Ausgaben hierüber informieren.

Vor über zehn Jahren wurde im damaligen Präventionsausschuss der Binnenschifffahrts-BG über eine mögliche Gefährdung durch Radarstrahlung beraten. Aufgrund der rasanten technischen Entwicklung auf diesem Gebiet wurde diskutiert, ob das Thema heute unter anderen Gesichtspunkten gesehen werden muss – siehe hierzu den Beitrag auf Seite 26.

Weiterhin wurde eine Übersicht über die neue Systematik der Schriften der Unfallversicherungsträger, über die Schriften für die Binnenschifffahrt sowie die Inhalte der neuen Unfallverhütungsvorschrift DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ im Vergleich zur heute gültigen UVV gegeben.

Auf der Sitzung wurde auch der Stand der internationalen und europäischen Normung in der Binnenschifffahrt vorgestellt und erläutert inwieweit diese Normen bislang schon Einzug in das internationale Verkehrsrecht genommen haben und zukünftig weiter haben werden.

Kein Kavaliersdelikt!

Immer häufiger werden Piloten in Verkehrsflugzeugen gezielt mit Laserpointern geblendet. Ein lebensgefährliches „Spiel“. Die BG Verkehr engagiert sich in einer interdisziplinären Arbeitsgruppe, die nach Schutzmaßnahmen sucht.

Vor allem aus dem Bereich der Einflugschneisen an Flughäfen werden Laser-Attacken gemeldet, sie betreffen also die sensiblen Flugphasen Start und Landung. Auch Piloten von Helikoptern sind immer häufiger betroffen. Im Jahr 2012 erhielt das Luftfahrtbundesamt bereits 464 Meldungen über Störungen durch Laser-Attacken – in Großbritannien liegt die Zahl schon um ein vierfaches höher. Die Gesundheitsgefahr für die Piloten besteht primär in der Verletzung der Augen durch den gebündelten Lichtstrahl. Die betroffenen Flugbesatzungen berichteten von vorübergehenden Sehstörungen oder länger andauernden Augenreizungen. Allein das wäre Grund zum Handeln, aber weitaus bedrohlicher sind die sekundären Unfallgefahren: Verliert der Pilot durch eine plötzlich auftretende Blendung die Kontrolle über sein Fluggerät, birgt das ein immenses Gefahrenpotenzial.

Bezugsquelle Internet

Der normale Laserpointer, den man zum Beispiel zum Zeigen bei Präsentationen nutzt, unterliegt der Klasse 1 und ist ungefährlich für das menschliche Auge. Aber leider bekommt man Laserpointer mit erheblich höheren Leistungen problemlos über das Internet im Ausland. Geräte mit bis zu 3000 mW (!) sind keine Seltenheit. Sie fallen bereits in die Laserklassen 3 und 4 und dürfen nur für bestimmte Zwecke in der Medizin oder Bearbeitungstechnik verwendet werden. Wer sich in Deutschland Geräte mit enorm hohen Leistungen beschafft und sie zum Blenden von Verkehrsflugzeugen einsetzt, macht sich strafbar. Der „gefährliche Eingriff in den Luft-

verkehr“ wird strafrechtlich verfolgt und kann mit hohen Geldbußen und Gefängnisstrafen geahndet werden.

Schutzmaßnahmen für Piloten

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung unterstützt die Projektgruppe „Gefährdung von Piloten und Fahrzeugführern öffentlicher Verkehrsmittel durch Bestrahlung aus Laserpointern“, in der sich auch die BG Verkehr engagiert. Hier sitzen neben verschiedenen Unfallversicherungsträgern und staatlichen Aufsichtsgremien auch Experten von der Fliegerstaffel der Bundespolizei mit am Tisch. Koordiniert wird das Projekt vom Laserzentrum der Fachhochschule Münster.

Im ersten Schritt hat sich die Gruppe eine Übersicht über das Geräteangebot verschafft und selbst gemessen. Besorgniserregend: Viele Geräte überschritten die angegebene Leistung um ein Vielfaches. Spitzenreiter war dabei ein Pointer mit einer Nennleistung von 1 mW, der eine tatsächliche Leistung von 17,8 mW abgab! Die Projektgruppe testet derzeit Schutzmaßnahmen in verschiedenen Anwendungsbereichen, hauptsächlich Schutzbrillen oder -visiere und Schutzschichten auf den Scheiben der Verkehrsmittel. Ebenso wichtig wie die technischen Maßnahmen erscheint die Aufklärung. Den Tätern, die sich solche „Waffen“ beschaffen, ist möglicherweise gar nicht bewusst, mit welcher tödlichen Gefahr sie da herumspielen. Die Arbeitsgruppe spricht sich deswegen für eine stärkere Überwachung des Marktes durch die zuständigen Behörden aus. Wir werden weiter berichten.

Helge Homann



Das grelle Licht aus dem Laserpointer (hier eine Fotomontage) blendet die Piloten und nimmt ihnen die Sicht. Die Arbeitsgruppe hat die Wirkung und Leistung verschiedener Laserpointer aus dem breiten Angebot auf dem Markt untersucht.

Patrick Müller (20) kommt aus Recklinghausen und lernt seit August 2013 bei Redemann Spedition & Lagerung in seiner Heimatstadt.



Ich werde...

Berufskraftfahrer

Herr Müller, es gibt Jungs, die spielen schon im Kindergarten am liebsten mit Autos – wie war das bei Ihnen?

Ach, ich war da nicht so festgelegt. Aber als ich nach der Schule beim Deutschen Paketdienst gearbeitet habe, hat es mich gepackt: Es war zwar schon toll, einen Sprinter XL zu fahren, aber ein großer Lkw war natürlich noch viel spannender!

Was gefällt Ihnen an Ihrer Arbeit?

Es bringt einfach total viel Spaß, so ein großes Fahrzeug zu steuern. Und es ist eine Herausforderung, zum Beispiel wenn es im Stadtverkehr durch enge Straßen geht. Außerdem ist es interessant, weil ich immer wieder neue Städte kennenlerne und in Ecken unterwegs bin, wo ich sonst nie hinkommen würde. Für mich ist es auch eine Herausforderung: Man muss in jeder Hinsicht den Überblick behalten, es gibt ja auch Termine. Mit der großen Freiheit auf den Fernstraßen hat der Job eher wenig zu tun ...

Wie war die Führerscheinprüfung?

Eigentlich ganz einfach: Ich war nach fünf Wochen fertig und habe die Prüfung gleich bestanden.

Am Steuer tragen Sie viel Verantwortung, ist das eine Belastung für Sie?

Nicht direkt, aber man lernt viel dazu. Günstig ist es immer, wenn ich die Kunden schon kenne und weiß, worauf es vor Ort ankommt. Im Verkehr bin ich selbst durch die Erfahrung des Lkw-Fahrens viel rücksichtsvoller geworden. Ich merke zum Beispiel auf den Autobahnen, wie ungeduldig viele Pkw-Fahrer sind, die kurz vor der Ausfahrt noch überholen oder einen ausbremsen.

Ladungssicherung ist ein anspruchsvolles Thema, wie kommen Sie damit zurecht?

Das finde ich sehr spannend. Wir haben die Grundlagen schon in der Schule gehabt, also zum Beispiel den Schwerpunkt oder die Kippgefahr ausrechnen, aber in der Praxis muss ich auch ein gutes Auge haben und sehen, wenn eine Palette schief steht oder Ähnliches. Dabei hilft mir meine Erfahrung aus dem Paketdienst.

Gibt es Lieblingsfächer in der Berufsschule?

Motorentechnik finde ich interessant, aber auch schwer. Und ich bin ja ein „Sportfreak“, darum mag ich das Fach natürlich besonders gern.

Es macht mir einfach Spaß, einen Lkw zu fahren!

Aber bei der Arbeit müssen Sie relativ viel sitzen!

Ja, wenn ich längere Zeit im Stau stehe, wird es auch mal unbequem. Aber ich treibe privat sehr viel Sport, gehe mehrmals pro Woche joggen, mache Krafttraining und spiele Fußball, das ist ein guter Ausgleich.

Eine letzte Frage: Woran erkennt man einen guten Chef?

Ein guter Chef ist tolerant. Er kennt die Arbeit und kann die Touren einschätzen. Deswegen weiß er, was wir leisten und hat Respekt vor der Arbeit. Und er greift einem auch mal unter die Arme oder sagt der Disposition, wenn viel los war: „Geben Sie dem mal einen Tag frei.“ Mein Chef ist so!

(dp)

SicherheitsProfi

SicherheitsProfi
Das Magazin der Versicherungsanstalt für Transport und Verkehr

3 | 2014

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



DIE ZAHL

541,6 Mio.

Euro zahlte die BG Verkehr 2013 für Unfallentschädigungen an Verletzte und Hinterbliebene. Das sind 3,8 Prozent mehr als 2012.

NEU IM NETZ



Drogen und Straßenverkehr

Seit einigen Wochen wird wieder über die Null-Promille-Grenze für Alkohol im Straßenverkehr diskutiert. Aber nicht nur der Konsum von Alkohol gefährdet die Verkehrssicherheit – auch andere Drogen. Jedem vierten jungen Autofahrer ist laut einer Umfrage im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) nicht klar, dass Drogen im Straßenverkehr verboten sind. Vielen Verkehrsteilnehmern ist zudem nicht bewusst, wie lange die Wirkung bestimmter Substanzen anhält.

Kein Wunder also, dass die Anzahl der entdeckten Fahrten unter Einfluss von Drogen in den letzten Jahren stetig zugenommen hat. Seit 1991 hat sich die Zahl der Personenumfälle, die auf Drogen- oder Medikamenteneinfluss zurückzuführen sind, mehr als verdreifacht. Auf einer neuen Internetseite informiert der DVR deshalb über Rauschmittel und ihre die Fahrtüchtigkeit und Fahreignung beeinträchtigende Wirkung.

www.dvr.de



Sie fragen – wir antworten

? Unser Betrieb ist bei der BG Verkehr versichert. Nun ist ein Lkw-Fahrer von uns bei einer Auslieferungsfahrt in Frankreich schwer verunglückt. Er liegt im Krankenhaus. Übernimmt die BG Verkehr den Rücktransport nach Deutschland?

! Wenn Ihr Fahrer in Deutschland beschäftigt ist und nur vorübergehend im Ausland unterwegs war, dann ist er bei unserer BG versichert. Und zwar nach den gleichen Regelungen wie hier in Deutschland. Das heißt, bei allen Tätigkeiten, die zum Beschäftigungsverhältnis zählen und dem Unternehmen dienen, besteht Versicherungsschutz.

Bei der Frage, wer für den Rücktransport nach Deutschland verantwortlich ist, sind unterschiedliche Rahmenbedingungen zu betrachten. Grundsätzlich ist zunächst einmal im Rahmen der Fürsorge-



© wavebreak / iStock

pfllicht der Unternehmer für den Rücktransport eines Mitarbeiters verantwortlich.

Etwas anderes ist es jedoch, wenn aus medizinischen Gründen ein besonderer Rücktransport erforderlich ist. Zum Bei-

spiel: Ihr Fahrer ist so schwer verletzt, dass er ein besonderes Beförderungsmittel oder eine besondere Transportart für die Rückkehr nach Deutschland benötigt. Dann übernimmt die BG Verkehr die Kosten. Auch dann, wenn sich abzeichnet, dass ein sehr langer Krankenhausaufenthalt erforderlich sein wird, kann in Abstimmung mit den Ärzten der Rücktransport nach Deutschland übernommen werden.

Die dritte Fallkonstellation ist ein schwerer Unfall in einem Land, in dem eine adäquate medizinische Versorgung nicht sichergestellt ist. Das spielt aber im Fall Ihres Fahrers keine Rolle, er ist in Frankreich sicher gut versorgt.

Wenn Sie von einem meldepflichtigen Arbeitsunfall im Ausland erfahren, sollten Sie auf jeden Fall die BG Verkehr so schnell wie möglich benachrichtigen. Alle anstehenden Fragen können dann in einem persönlichen Gespräch geklärt werden.

Ihr nächster SicherheitsProfi: 13.6.2014

REPORTAGE

Zu Gast auf dem Schulschiff für
Binnenschiffer

Globales Forum Prävention
Frankfurt: Weltkongress für Sicherheit
und Gesundheit bei der Arbeit 2014



© Max Diesel / Fotolia



Testen Sie Ihr Wissen

Die Ladungssicherung im straßengebundenen Transportwesen ist ein brisantes und immer aktuelles Thema. Kurz gefasst gilt: Kein Transport ohne Ladungssicherung! Kennen Sie sich aus?



1. Zur Ladungssicherung werden unterschiedliche Zurrarten angewendet. Welche Zurrart ist richtig benannt?
 - A Querzurren
 - B Längszurren
 - C Diagonalzurren
2. Was ist zu beachten, bevor ich mit der Ladungssicherung beginnen kann?
 - A Die Ladung muss immer formschlüssig an der Stirnwand platziert werden.
 - B Die Ladung muss so auf der Ladefläche platziert werden, dass maximal zulässige Achslasten nicht überschritten werden.
 - C Die Ladung muss so auf der Ladefläche platziert werden, dass Mindestachslasten nicht unterschritten werden.
3. Ein häufig angewendetes Verfahren zur Ladungssicherung ist das Niederzurren. Welche Aussage ist richtig?
 - A Das Niederzurren ist eine kraftschlüssige Rutschsicherung, die im Wesentlichen durch die Vorspannkraft der Gurte erreicht wird.
 - B Je schwerer die Ladung, desto weniger verrutscht sie und desto weniger Gurte benötige ich zum Niederzurren.
 - C Die Beschaffenheit der Ladefläche und die Sauberkeit (kein Sand etc.) haben keinen Einfluss auf das Niederzurren.

Kräftigung der Schultern

Diese Übung kräftigt und lockert die Schultern und man kann sie gut zwischendurch am Steuer machen: Die Hände greifen mit gekrümmten Fingern vor der Brust ineinander. Schieben Sie nun das Kinn nach hinten (Sie

machen also ein Doppelkinn) und bauen dann langsam einen Zug nach außen auf. Position etwa 20 Sekunden halten, auflösen, kurz entspannen und noch zwei Mal wiederholen.





Informationen zu den Seminaren der BG Verkehr

Das Seminarprogramm der BG Verkehr umfasst die Termine für die Seminarsaison 2014/2015. An den Seminaren können alle Unternehmer und Beschäftigte aus Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr teilnehmen. Bitte wählen Sie aus den Seminaren Ihrer Region. Die Anmeldung können Sie direkt über das Internet sowie per Brief, Fax oder E-Mail an die für Sie zuständige Regionalabteilung Prävention senden. Stimmen Sie die Teilnahme bei Bedarf mit Ihrem Vorgesetzten ab. Haben Sie Fragen? Dann rufen Sie gern an.

Bundesweite Seminare stehen allen Interessierten aus Mitgliedsunternehmen offen, die Anmeldung erfolgt ebenfalls bei der für Ihren Betrieb zuständigen Regionalabteilung. Für Seminare der Luftfahrt sowie der See- und Binnenschifffahrt gibt es zentrale Ansprechpartner für Anmeldungen und Rückfragen.

Auswahl der Seminare

Bitte achten Sie bei der Auswahl eines Seminars darauf, ob die Inhalte Ihren Wün-

schen entsprechen. Sie finden die Beschreibungen im Internet und in der Informationsbroschüre „Seminare der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft“, die Ende April erscheinen wird. Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr erhalten auf Anfrage bis zu drei Exemplare kostenlos. Sie können die Broschüre im Internet bestellen: www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Seminarkosten trägt die BG Verkehr

Ist das Seminar für den Arbeitsschutz im eigenen Unternehmen gedacht, übernimmt die BG Verkehr für ihre Mitgliedsbetriebe die unmittelbaren Seminarkosten. Dazu gehören die Kosten für Unterbringung, Verpflegung, Schulung sowie An- und Abreise nach den geltenden Reisekostenbestimmungen. Unterlagen für das Seminar werden ebenfalls zur Verfügung gestellt. Der Arbeitgeber stellt die Teilnehmer für die Dauer des Seminars frei.

Bestätigung und Einladung

Nach Ihrer Anmeldung erhalten Sie von uns eine Reservierungsbestätigung. Ist das Seminar ausgebucht, werden Sie darüber informiert und können sich auf eine Warteliste setzen lassen. Rund vier Wochen vor Seminarbeginn folgt die Einladung mit detaillierten Angaben zum Seminar. Sie enthält alle notwendigen Informationen wie zum Beispiel die genaue Adresse, eine Anfahrtsskizze und einen Überblick über den zeitlichen Ablauf des Seminars.

Sagen Sie rechtzeitig ab

Sollten Sie aus wichtigen Gründen nicht an dem von Ihnen gebuchten Seminar teilnehmen können, teilen Sie uns dies bitte so früh wie möglich, spätestens aber fünf Tage vor Seminarbeginn schriftlich mit. Andernfalls müssen wir leider prüfen, ob die uns durch den Ausfall entstandenen Kosten in Rechnung zu stellen sind.



**Die Seminarübersicht
finden Sie ab Seite 34**

WO SIE SICH ANMELDEN KÖNNEN

Regionalabteilung Prävention in	Telefon	Fax	E-Mail
Hamburg (zuständig für die Regionen Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern)	040 3980-2701	040 3980-2799	praevention-hamburg@bg-verkehr.de
Hannover (zuständig für die Regionen Niedersachsen, Bremen)	0511 3995-793	0511 3995-785	praevention-hannover@bg-verkehr.de
Berlin (zuständig für die Region Berlin und Teile des Landes Sachsen-Anhalt)	030 25997-138	030 25997-297	praevention-berlin@bg-verkehr.de
Dresden (zuständig für die Regionen Sachsen und Thüringen und Teile des Landes Sachsen-Anhalt)	0351 4236-527	0351 4236-591	praevention-dresden@bg-verkehr.de
Wuppertal (zuständig für die Region Nordrhein-Westfalen)	0202 3895-307	0202 3895-401	praevention-wuppertal@bg-verkehr.de
Wiesbaden (zuständig für die Regionen Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Saarland und Hessen)	0611 9413-219	0611 9413-121	praevention-wiesbaden@bg-verkehr.de
München (zuständig für die Region Bayern)	089 62302-216	089 62302-200	praevention-muenchen@bg-verkehr.de
Seminare für spezielle Branchen	Telefon	Fax	E-Mail
Luftfahrt	0611 9413-219	0611 9413-121	praevention-wiesbaden@bg-verkehr.de
Binnenschifffahrt	0203 2952-165	0203 2952-135	binnenschifffahrt@bg-verkehr.de
Seeschifffahrt und Fischerei	040 3980-1082	040 3980-2799	seeschifffahrt@bg-verkehr.de
Gespannführer	0511 3995-793	0511 3995-785	praevention-hannover@bg-verkehr.de

BUNDESWEITE SEMINARE 2014/2015

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Seminar für Geld-, Wert- und Belegtransportunternehmen: Sicherer Umgang mit Schusswaffen	RAP2-14-003	30.06. – 02.07.2014	36251 Bad Hersfeld
Pannenhilfe (BGI 800)	RAP5-14-041	03.09.2014	08393 Meerane
Beschaffung von sicheren Fahrzeugen und Maschinen	RAP6-14-063	03.09. – 05.09.2014	42781 Haan
Arbeitsschutz für Betriebs- und Personalräte	RAP5-14-042	09.09. – 11.09.2014	34537 Bad Wildungen
Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung für Führungskräfte	BS-14-149	09.09. – 11.09.2014	34537 Bad Wildungen
Bewältigung von Extremereignissen	RAP5-14-045	29.09. – 01.10.2014	36251 Bad Hersfeld
Kompetent unterweisen	BS-14-152	30.09. – 02.10.2014	36251 Bad Hersfeld
Arbeitsschutz in Unternehmen für Notfallrettung und Krankentransport	RAP5-14-046	07.10. – 10.10.2014	01723 Kesselsdorf
Arbeitsschutz bei der Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen	RAP7-14-087	13.10. – 16.10.2014	34346 Hann. Münden
Führungskräfte aus Geld-, Wert- und Belegtransportunternehmen	RAP2-14-004	20.10. – 22.10.2014	36251 Bad Hersfeld
Sicherheitsbeauftragte in Kurier-, Express- und Postdienstunternehmen	RAP4-14-028	20.10. – 23.10.2014	16868 Bantikow
Seminar für Fuhrparkleiter	RAP9-14-108	21.10. – 24.10.2014	92334 Berching
Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	RAP5-14-047	04.11. – 06.11.2014	08393 Meerane
Arbeitsschutz in der Industriereinigung	RAP6-14-084	10.11. – 13.11.2014	57392 Sellinghausen
Sicherheit in Omnibussen: Deeskalationsstrategien und Sicherheitstechniken für Busfahrer	RAP6-14-065	17.11. – 19.11.2014	57392 Sellinghausen
Sicherheit in Omnibussen: Busbränden, Pannen und Notfällen vorbeugen	RAP6-14-066	19.11. – 21.11.2014	57392 Sellinghausen
Gesundheitsförderung im Betrieb	RAP7-14-091	19.11. – 21.11.2014	63628 Bad Soden - Salmünster
Arbeitsschutz in Logistikunternehmen: Warenumsschlag und Lagerhaltung	RAP7-14-093	24.11. – 26.11.2014	36280 Oberaula
Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung für Führungskräfte	BS-14-150	24.11. – 26.11.2014	36251 Bad Hersfeld
Arbeitsschutz in Bestattungsunternehmen	RAP4-14-033	01.12. – 04.12.2014	36251 Bad Hersfeld
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Wertstoffsortierung und Abfallbehandlung	RAP7-14-094	01.12. – 04.12.2014	63628 Bad Soden - Salmünster
Seminar für Autokranführer	RAP6-14-069	05.01. – 09.01.2015	26316 Varel
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen – Schwerpunkt: Großraum- und Schwertransporte	RAP4-14-034	12.01. – 15.01.2015	16868 Bantikow
Arbeitsschutz beim Betrieb von Fahrzeugen mit Ladekränen	RAP5-14-050	13.01. – 16.01.2015	01109 Dresden
Arbeitsschutz bei der Tankfahrzeug-Innenreinigung und beim Umgang mit Behälterfahrzeugen	RAP6-14-083	13.01. – 16.01.2015	36251 Bad Hersfeld
Seminar für Bauleiter und Koordinatoren: Arbeiten in kontaminierten Bereichen (BGR 128)	RAP7-14-096	19.01. – 23.01.2015	36280 Oberaula
Seminar für Autokranführer	RAP6-14-070	26.01. – 30.01.2015	66954 Pirmasens
Arbeitsschutz beim Schüttguttransport und bei Erdarbeiten	RAP5-14-052	27.01. – 30.01.2015	08393 Meerane
Sicherheitsbeauftragte in Büro und Verwaltung	RAP7-14-099	23.02. – 26.02.2015	36280 Oberaula
Psychische Belastungen am Arbeitsplatz	RAP5-14-053	24.02. – 26.02.2015	36251 Bad Hersfeld
Arbeitsschutz in Containerdiensten	RAP5-14-054	02.03. – 04.03.2015	01465 Dresden-Langebrück
Seminar für Autokranführer	RAP6-14-073	02.03. – 06.03.2015	99894 Friedrichroda
Anforderungen an Sachkundige/Befähigte Personen: Prüfung von Fahrzeugen	RAP7-14-101	02.03. – 04.03.2015	36280 Oberaula
Seminar für Sachkundige/Befähigte Personen: Prüfung von Kipp- und Absetzbehältern	RAP5-14-055	04.03. – 06.03.2015	01465 Dresden-Langebrück
Arbeitsschutz für Betriebs- und Personalräte	RAP7-14-102	09.03. – 11.03.2015	36280 Oberaula
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Geld-, Wert- und Belegtransportunternehmen	RAP2-14-005	16.03. – 18.03.2015	36251 Bad Hersfeld

BUNDESWEITE SEMINARE 2014/2015

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Einführung eines Arbeitsschutz Managementsystems (AMS)	RAP3-14-162	21.10. – 23.10.2014	34537 Bad Wildungen
Sucht und Mobbing	RAP5-14-058	24.03. – 26.03.2015	34537 Bad Wildungen
Kompetent unterweisen	BS-14-153	24.03. – 26.03.2015	36251 Bad Hersfeld
Seminar für Fuhrparkleiter	RAP9-14-109	14.04. – 17.04.2015	92334 Berching
Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung für Führungskräfte	BS-14-151	14.04. – 16.04.2015	36251 Bad Hersfeld
Sicherheitsbeauftragte in Kurier-, Express- und Postdienstunternehmen	RAP4-14-039	20.04. – 23.04.2015	36251 Bad Hersfeld
Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	BS-14-155	27.04. – 29.04.2015	36251 Bad Hersfeld
Kompetent unterweisen	BS-14-154	05.05. – 07.05.2015	36251 Bad Hersfeld
Anschläger von Lasten an gleislosen Fahrzeugkränen	RAP6-14-078	11.05. – 13.05.2015	42781 Haan
Arbeitsschutz in Fahrzeugwaschanlagen und bei der Fahrzeugaufbereitung	RAP5-14-061	19.05. – 21.05.2015	36251 Bad Hersfeld
Ausbilder von Lkw-Ladekranführern	RAP6-14-079	08.06. – 12.06.2015	42781 Haan
Kransachkundige – Fachrichtung gleislose Fahrzeugkrane	RAP6-14-080	22.06. – 26.06.2015	42781 Haan
Sicherheit in Omnibussen: Deeskalationsstrategien und Sicherheitstechniken für Busfahrer	RAP6-14-081	16.11. – 18.11.2015	57392 Sellinghausen
Sicherheit in Omnibussen: Busbränden, Pannen und Notfällen vorbeugen	RAP6-14-082	18.11. – 20.11.2015	57392 Sellinghausen

SEMINARE LUFTFAHRT 2014/2015

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Sicherheitsbeauftragte in Luftverkehrsunternehmen: Technik und Fracht	LUFT-14-122	01.09. – 04.09.2014	34346 Hann. Münden
Sicherheitsbeauftragte in Luftverkehrsunternehmen: Verwaltung und Passage	LUFT-14-123	15.09. – 18.09.2014	57392 Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Luftverkehrsunternehmen: Catering	LUFT-14-125	10.11. – 13.11.2014	57392 Sellinghausen
Befähigte Personen (Sachkundige) für Luftfahrtbodengeräte	LUFT-14-126	17.11. – 19.11.2014	97980 Bad Mergentheim
Sicherheitsbeauftragte in Luftverkehrsunternehmen: Vorfeld und Abfertigung	LUFT-14-127	24.11. – 27.11.2014	57392 Sellinghausen
Führungskräfte in Luftverkehrsunternehmen	LUFT-14-128	08.12. – 10.12.2014	34508 Willingen
Sicherheitsbeauftragte in Luftverkehrsunternehmen: Verwaltung und Passage	LUFT-14-129	12.01. – 15.01.2015	57392 Sellinghausen
Betriebsräte in Luftverkehrsunternehmen	LUFT-14-131	19.01. – 21.01.2015	97980 Bad Mergentheim
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit in Luftverkehrsunternehmen	LUFT-14-132	09.02. – 11.02.2015	36251 Bad Hersfeld
Betriebsleiter, Führungskräfte und Ausbilder aus Hubschrauberbetrieben mit Einsatzart „Luftarbeit“	LUFT-14-133	16.02. – 20.02.2015	57392 Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Luftverkehrsunternehmen: Flugbetrieb	LUFT-14-134	09.03. – 12.03.2015	36251 Bad Hersfeld
Arbeitsschutz in Luftverkehrsunternehmen: Meister und Techniker	LUFT-14-135	16.03. – 19.03.2015	34346 Hann. Münden
Führungskräfte in Luftverkehrsunternehmen	LUFT-14-136	23.03. – 25.03.2015	34508 Willingen

SEMINARE SEESCHIFFFAHRT 2014/2015

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Seminar für Fachkräfte für Arbeitssicherheit: Seeschifffahrt und Fischerei – Ausbildungsstufe III und Fortbildung	SEE-14-161	23.09. – 26.09.2014	21385 Amelinghausen
Seminar für Führungskräfte: Seeschifffahrt und Fischerei	SEE-14-159	07.10. – 09.10.2014	21385 Amelinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Seeschifffahrt und Fischerei	SEE-14-156	03.11. – 07.11.2014	21385 Amelinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Seeschifffahrt und Fischerei	SEE-14-157	09.02. – 13.02.2015	21385 Amelinghausen
Seminar für Führungskräfte: Seeschifffahrt und Fischerei	SEE-14-160	17.03. – 19.03.2015	21385 Amelinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Seeschifffahrt und Fischerei	SEE-14-158	18.05. – 22.05.2015	21385 Amelinghausen

SEMINARE BINNENSCHIFFFAHRT 2014/2015

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Einführungseminar für Auszubildende und Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	BS-14-138	17.09. – 26.09.2014	47198 Duisburg
Arbeitsschutz auf Fähren	BS-14-148	13.10. – 15.10.2014	34508 Willingen
Rettungswestenseminar	BS-14-141	15.10. – 17.10.2014	34508 Willingen
Fortbildungseminar für Fahrgastschiffer: Verantwortung – Kommunikation im Arbeitsschutz – Unterweisung	BS-14-144	10.11. – 12.11.2014	93339 Riedenburg
Einführungseminar für Auszubildende und Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	BS-14-139	26.11. – 05.12.2014	47198 Duisburg
Arbeitsschutz in der Fahrgastschifffahrt	BS-14-147	02.02. – 04.02.2015	29614 Soltau
Sicherheitsbeauftragte in Binnenschifffahrtsbetrieben	BS-14-140	09.02. – 12.02.2015	34508 Willingen
Fortbildungseminar für Schiffsführer: Handlungshilfen für die Umsetzung seiner Tätigkeit	BS-14-143	18.02. – 20.02.2015	34508 Willingen
Arbeitsschutz in der Binnenschifffahrt	BS-14-146	09.03. – 11.03.2015	34508 Willingen
Rettungswestenseminar	BS-14-142	16.03. – 18.03.2015	34508 Willingen
Fortbildungseminar für Fahrgastschiffer: Verantwortung – Kommunikation im Arbeitsschutz – Unterweisung	BS-14-145	18.03. – 20.03.2015	34508 Willingen

SEMINARE FÜR GESPANNFÜHRER 2014

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Seminar für Gespannführer	SPGE SW 1403	05.09. – 07.09.2014	Gevelinghausen
Seminar für Gespannführer	SPGE SS 1403	12.09. – 14.09.2014	Marbach
Seminar für Gespannführer	SPGE SW 1404	19.09. – 21.09.2014	Gevelinghausen
Seminar für Gespannführer	SPGE SO 1403	03.10. – 05.10.2014	Moritzburg
Seminar für Gespannführer	SPGE SO 1404	07.10. – 09.10.2014	Moritzburg
Seminar für Gespannführer	SPGE SN 1403	10.10. – 12.10.2014	Neustadt-Dosse
Seminar für Gespannführer	SPGE SS 1404	17.10. – 19.10.2014	Marbach
Seminar für Gespannführer	SPGE SN 1404	24.10. – 26.10.2014	Neustadt-Dosse

SEMINARE NACH REGIONEN 2014/2015

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern (Regionalabteilung Prävention Hamburg)			
Sicherheit im Taxigewerbe: Praxisseminar	RAP2-14-009	02.09. – 03.09.2014	18119 Rostock
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	RAP2-14-012	23.09. – 26.09.2014	23560 Lübeck
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben	RAP2-14-018	27.10. – 29.10.2014	18119 Rostock
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP2-14-006	03.11. – 06.11.2014	23795 Bad Segeberg
Pannenhilfe (BGI 800)	RAP2-14-011	04.11.2014	23795 Bad Segeberg
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit	RAP2-14-014	24.11. – 26.11.2014	18119 Rostock
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP2-14-015	01.12. – 04.12.2014	18119 Rostock
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP2-14-007	08.12. – 11.12.2014	23795 Bad Segeberg
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP2-14-016	12.01. – 15.01.2015	18119 Rostock
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP2-14-008	26.01. – 29.01.2015	23795 Bad Segeberg

SEMINARE NACH REGIONEN 2014/2015

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
--------------	---------------	--------	-----

Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern (Regionalabteilung Prävention Hamburg)

Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Sammlung und Transport	RAP2-14-019	23.02. – 26.02.2015	18119 Rostock
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	RAP2-14-017	09.03. – 11.03.2015	18119 Rostock
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	RAP2-14-013	14.04. – 17.04.2015	23560 Lübeck
Sicherheit im Taxigewerbe: Praxisseminar	RAP2-14-010	21.04. – 22.04.2015	23795 Bad Segeberg

Niedersachsen, Bremen (Regionalabteilung Prävention Hannover)

Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP3-14-020	22.09. – 25.09.2014	49406 Barnstorf
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit	RAP3-14-021	13.10. – 15.10.2014	49406 Barnstorf
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP3-14-022	17.11. – 20.11.2014	49406 Barnstorf
Arbeitsschutz in Fahrschulen	RAP3-14-023	03.12. – 05.12.2014	49406 Barnstorf
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP3-14-024	19.01. – 22.01.2015	49406 Barnstorf
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	RAP3-14-025	16.02. – 18.02.2015	49406 Barnstorf

Berlin, Brandenburg, ehemaliger Regierungsbezirk Magdeburg des Landes Sachsen-Anhalt (Regionalabteilung Prävention Berlin)

Sicherheit im Taxigewerbe: Grundseminar	RAP4-14-026	06.10. – 07.10.2014	10715 Berlin
Sicherheit im Taxigewerbe: Weiterführungsseminar	RAP4-14-027	08.10. – 09.10.2014	10715 Berlin
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Sammlung und Transport	RAP4-14-029	27.10. – 30.10.2014	16868 Bantikow
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP4-14-030	03.11. – 06.11.2014	16868 Bantikow
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP4-14-031	24.11. – 27.11.2014	16868 Bantikow
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit	RAP4-14-032	01.12. – 04.12.2014	16868 Bantikow
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	RAP4-14-035	20.01. – 23.01.2015	16868 Bantikow
Arbeitsschutz in Fahrschulen	RAP4-14-036	16.02. – 19.02.2015	16868 Bantikow
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit	RAP4-14-037	23.02. – 26.02.2015	16868 Bantikow
Arbeitsschutz für Unternehmer und Führungskräfte	RAP4-14-038	10.03. – 13.03.2015	16868 Bantikow
Arbeitsschutz in Straßenverkehrsbetrieben: Werkstatt – Schwerpunkt UVV-Prüfungen	RAP4-14-040	18.05. – 21.05.2015	16868 Bantikow

Sachsen, Thüringen, ehemalige Regierungsbezirke Halle und Dessau des Landes Sachsen-Anhalt (Regionalabteilung Prävention Dresden)

Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP5-14-043	16.09. – 19.09.2014	08393 Meerane
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP5-14-044	23.09. – 25.09.2014	08393 Meerane
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Sammlung und Transport	RAP5-14-048	11.11. – 14.11.2014	08393 Meerane
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit	RAP5-14-049	25.11. – 27.11.2014	08393 Meerane
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	RAP5-14-051	20.01. – 22.01.2015	08393 Meerane
Arbeitsschutz für Unternehmer und Führungskräfte	RAP5-14-056	10.03. – 12.03.2015	08393 Meerane
Sicherheitsbeauftragte in Omnibusbetrieben	RAP5-14-057	17.03. – 20.03.2015	08393 Meerane
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP5-14-059	14.04. – 17.04.2015	08393 Meerane
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	RAP5-14-060	21.04. – 23.04.2015	08393 Meerane

SEMINARE NACH REGIONEN 2014/2015

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Nordrhein-Westfalen (Regionalabteilung Prävention Wuppertal)			
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP6-14-062	02.09. – 05.09.2014	57392 Sellinghausen
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	RAP6-14-064	08.09. – 10.09.2014	57392 Sellinghausen
Arbeitsschutz für Unternehmer und Führungskräfte	RAP6-14-067	08.12. – 10.12.2014	57392 Sellinghausen
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	RAP6-14-068	10.12. – 12.12.2014	57392 Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Sammlung und Transport	RAP6-14-071	27.01. – 30.01.2015	57392 Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Omnibusbetrieben	RAP6-14-072	10.02. – 13.02.2015	57392 Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP6-14-074	17.03. – 20.03.2015	59457 Werl
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP6-14-075	23.03. – 26.03.2015	42781 Haan
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Wertstoffsortierung und Abfallbehandlung	RAP6-14-076	20.04. – 23.04.2015	57392 Sellinghausen
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit	RAP6-14-077	04.05. – 06.05.2015	57392 Sellinghausen

Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Saarland (Regionalabteilung Prävention Wiesbaden)

Sicherheit im Taxigewerbe: Grundseminar	RAP7-14-085	15.09. – 17.09.2014	89073 Ulm
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP7-14-086	06.10. – 09.10.2014	63628 Bad Soden - Salmünster
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP7-14-088	13.10. – 16.10.2014	63628 Bad Soden - Salmünster
Sicherheitsbeauftragte in Omnibusbetrieben	RAP7-14-089	03.11. – 06.11.2014	36280 Oberaula
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Sammlung und Transport	RAP7-14-090	10.11. – 13.11.2014	63628 Bad Soden - Salmünster
Arbeitsschutz in Fahrschulen	RAP7-14-092	24.11. – 26.11.2014	72270 Baiersbronn
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP7-14-095	08.12. – 11.12.2014	72270 Baiersbronn
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP7-14-097	26.01. – 29.01.2015	56864 Bad Bertrich
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	RAP7-14-098	02.02. – 04.02.2015	56864 Bad Bertrich
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP7-14-100	23.02. – 26.02.2015	56864 Bad Bertrich
Arbeitsschutz für Unternehmer und Führungskräfte	RAP7-14-103	16.03. – 18.03.2015	56864 Bad Bertrich
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit	RAP7-14-106	30.03. – 01.04.2015	56864 Bad Bertrich
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	RAP7-14-104	13.04. – 16.04.2015	36280 Oberaula
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP7-14-105	20.04. – 23.04.2015	56864 Bad Bertrich
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit	RAP7-14-107	22.04. – 24.04.2015	72270 Baiersbronn

SEMINARE NACH REGIONEN 2014/2015

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Bayern (Regionalabteilung Prävention München)			
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Sammlung und Transport	RAP9-14-110	14.10. – 17.10.2014	92334 Berching
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP9-14-111	11.11. – 14.11.2014	92334 Berching
Sicherheitsbeauftragte in Omnibusbetrieben	RAP9-14-112	18.11. – 21.11.2014	92334 Berching
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit	RAP9-14-113	25.11. – 27.11.2014	92334 Berching
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP9-14-114	20.01. – 23.01.2015	91541 Rothenburg
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP9-14-115	27.01. – 30.01.2015	91541 Rothenburg
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Omnibusbetrieben	RAP9-14-116	04.02. – 06.02.2015	91541 Rothenburg
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	RAP9-14-117	09.02. – 11.02.2015	91541 Rothenburg
Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit	RAP9-14-118	24.02. – 26.02.2015	91541 Rothenburg
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben	RAP9-14-119	04.03. – 06.03.2015	91541 Rothenburg
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP9-14-120	10.03. – 13.03.2015	91541 Rothenburg
Arbeitsschutz in Fahrschulen	RAP9-14-165	23.03. – 25.03.2015	91541 Rothenburg
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	RAP9-14-121	21.04. – 23.04.2015	92334 Berching

The screenshot shows the BG Verkehr website interface. At the top, there is a navigation menu with links like 'Startseite', 'Über uns', 'Impressum', and 'Kontakt'. Below the menu is a banner with a group of people and the text 'Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft'. A sidebar on the left contains various service categories like 'Moderatorenprogramme', 'Fahrsicherheitstraining', and 'Rückenschule'. The main content area displays a list of seminars with columns for 'Seminartitel', 'Seminarnummer', 'Seminartermin', 'Seminarort', and 'Symbol'. A red circle highlights a specific seminar entry in the list.

Die Seminare der BG Verkehr sind für viele Mitgliedsbetriebe fester Bestandteil der Prävention. Das vollständige Seminarprogramm finden Sie auch im Internet unter www.bg-verkehr.de im Bereich „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“. Zur Anmeldung gelangen Sie über die Seminarlisten. Klicken Sie einfach auf den Seminartitel, der Sie interessiert, dann gelangen sie zu weiteren Informationen über die Zielgruppe, die Inhalte des Seminars und zum Anmeldebogen. Die Anmeldung kann online, als Brief oder als Fax versendet werden. Telefon- und E-Mail-Adresse für Anmeldungen und Rückfragen sind in der Rubrik „Aus- und Fortbildung“ zu finden.



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