SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

2 | 2015

DAS THEMA
Rastplätze an Autobahnen Seite 8

GESUND UND SICHER
Tödlicher Unfall am Abfallsammelfahrzeug Seite 16

REPORTAGE

Jumbos in Meck-Pomm Seite 10

„Wer aufmerksam ist, hat mehr vom Leben!“

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

An Tagen wie diesen ...

Wussten Sie schon, dass der 15. März in Deutschland zum „Tag der Rückengesundheit“ erklärt wurde? Nun kann man zu pragmatisch gewählten Gedenktagen sicherlich geteilter Meinung sein – sie haben aber unbestritten den Vorteil, dass sie uns an ein bestimmtes Thema erinnern. Was den Rücken angeht, tun wir das als BG Verkehr schon seit gut zwei Jahren im Rahmen der Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken.“ Das Motto der Aktion bringt sehr schön auf den Punkt, was wichtig ist, damit unser Rücken schmerzfrei bleibt: Wir müssen aufmerksam sein.

Ende März wirbt ein weiterer Tag um unsere Aufmerksamkeit: Der Landesverband Südwest der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung veranstaltet am 25. und 26. März den „Tag der Arbeitssicherheit“. In etlichen Fachvorträgen und einer Ausstellung wird beleuchtet, was es Neues zum Arbeits- und Gesundheitsschutz gibt.

Und schließlich gibt es am 5. und 6. Juni in Hamburg den „Tag ohne Grenzen“: Auf dem Rathausmarkt geht es um die verbindende Kraft des Sports, der eine Brücke zwischen behinderten und nicht behinderten Menschen schlagen kann und der Unfallopfern Mut macht, sich in einem neuen Leben mit körperlichen Einschränkungen zurechtzufinden.

Es sind die kleinen Momente der Unaufmerksamkeit, die eine Kette von verhängnisvollen Ereignissen auslösen, das wird in unseren Unfalluntersuchungen immer wieder deutlich (siehe dazu die beiden Artikel auf den Seiten 16 und 18). Ähnliches gilt für den Straßenverkehr: Rund 389.000 Personen wurden im vergangenen Jahr bei Verkehrsunfällen verletzt! Darum wünsche ich mir für uns alle mehr Wachsamkeit, mehr Konzentration bei der Arbeit und einen achtsamen Umgang mit uns selbst und anderen – und das möglichst jeden Tag. Denn dann kann uns der klassische „Unglückstag“ Freitag, der 13., an dem dieser SicherheitsProfi erscheint, bestimmt nichts anhaben.

Herzliche Grüße Ihre

IMPRESSUM

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

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka,
Hauptgeschäftsführerin

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Dorothee Pehlke, Renate Bantz, Ute Krohne

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

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

SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KLEIN, ABER FEIN

ist der Flughafen Rostock-Laage, auf dem wir einen Tag zu Gast waren. Wie die „multifunktionalen“ Mitarbeiter hochprofessionell und mit viel Spaß an der Sache dafür sorgen, dass Jumbos in Meck-Pomm landen können, lesen Sie in unserer Reportage ab Seite 10

© Patrick Pleul/Picture alliance

PARKPLÄTZE FÜR LKW **Seite 8**

TÖDLICHER UNFALL **Seite 16**

RÜCKENGESUNDHEIT **Seite 20**

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 4

Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr 5

DAS THEMA

Gesunde Pause? 8

BG Verkehr engagiert sich im Arbeitskreis „Rastanlagen“

REPORTAGE

Jumbos in Meck-Pomm 10

Zu Gast auf dem Flughafen Rostock-Laage

GESUND UND SICHER

Unfallbericht 16

Tödlicher Unfall am Abfallsammelfahrzeug

Ein Moment entscheidet 18

Smartphone-Nutzung verursacht schweren Unfall

Zwei Kampagnen – ein Ziel 20

Rückengesundheit als Schwerpunktthema des Arbeitsschutzes

Sicherheits-Check Personenbeförderung 26

BG Verkehr bietet interaktive Gefährdungsbeurteilung an

Ausbildung zum Ersthelfer neu geregelt 27

Ab dem 1. April gelten neue Richtlinien

DER FAHRENSMANN

Vorsicht, frisch gestrichen! 22

Renovierungsarbeiten auf Fahrgastschiffen

Beurteilung der Gefährdung beim Umgang mit Gefahrstoffen 23

SEE & SICHERHEIT

Besondere Unfälle auf Schleppern 24

Analyse der Unfallursachen

Beispiele aus den aktuellen Unfallmeldungen 25

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

Abfindung statt Rente? 28

Voraussetzungen für die Auszahlung

VERMISCHTES/RUBRIKEN

Editorial / Impressum 2

Nachbestellung SicherheitsProfi / Neu im Netz / Die Zahl 30

Sie fragen – wir antworten 30

Vorschau / Testen Sie Ihr Wissen / Neu: Unser Gesundheitstipp 31

Geisterfahrer als Unfallursache

Neuer Film zeigt richtiges Verhalten im Notfall

Rund 80 Unfälle im Jahr gehen in Deutschland auf Geisterfahrer zurück, jede sechste Geisterfahrt endet für einen Beteiligten tödlich. Wie man in so einer Situation richtig reagiert, zeigt ein neuer Animationsfilm, der im Rahmen der Kampagne „Runter vom Gas“ produziert wurde. Der Film „Was tun bei Geisterfahrern“ zeigt sowohl die Sicht des Geisterfahrers als auch die Perspektive des entgegenkommenden Verkehrsteilnehmers und erklärt für beide Situationen das richtige Verhalten. Den Film und eine Broschüre stellt der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) auf seiner Kampagnenhomepage „Runter vom Gas“ zur Verfügung. Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wirbt der DVR seit 2008 mit dieser Kampagne für mehr Sicherheit auf deutschen Straßen.

www.runtervomgas.de/themen/geisterfahrer

©f/2.8 by ARC/Fotolia

© kstudija/Fotolia

Tag ohne Grenzen in Hamburg

Großer Aktionstag des Reha- und Behindertensports am 5. und 6. Juni

Sport schafft die Bühne, auf der sich Menschen mit und ohne Behinderung begegnen können. Denn Sport ist nicht nur ein ideales Medium, um Barrieren zu überwinden, Sport ist auch ein wichtiger Baustein im Rahmen der medizinischen, beruflichen und sozialen Rehabilitation der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen.

Auf dem Hamburger Rathausmarkt erwartet die Gäste eine Mischung aus Information, Unterhaltung und Mitmach-Aktionen. Zusätzlich zum Sportprogramm gibt es Informationen zum System der gesetzlichen Unfallversicherung und dem Leistungsspektrum der BG-Kliniken sowie ein Bühnenprogramm mit Gästen aus Sport und Politik. Die mehrfache Paralympics-Siegerin Kirsten Bruhn, die inzwischen als Botschafterin für Inklusion und Rehabilitation für das Unfallkrankenhaus Berlin arbeitet, wird eine der Moderatorinnen sein. Als Veranstalter zeichnen der Spitzenverband DGUV mit dem Klinikverbund der gesetzlichen Unfallversicherung, Berufsgenossenschaften und Unfallkassen verantwortlich; die Organisation liegt beim Deutschen Rollstuhl-Sportverband.

www.tag-ohne-grenzen.de

BEKANNTMACHUNG

6. Nachtrag zur Satzung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft vom 1. Januar 2010

Artikel I
1. § 17 Nummer 13 wird aufgehoben.
2. § 26 Absatz 4 erhält folgende Fassung:
„Es wird ein einheitlicher Mindestbeitrag in Höhe von 62 Euro erhoben (§ 161 SGB VII). Er wird als Jahresbeitrag unabhängig von der tatsächlichen Versicherungsdauer geltend gemacht.“

Artikel II
Dieser Satzungsnachtrag tritt mit Wirkung zum 01.01.2014 in Kraft.

gez. Prof. Dr. Rachow,
Vorsitzender der Vertreterversammlung

Genehmigung
Der vorstehende, von der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft im schriftlichen Abstimmungsverfahren am 3. März 2015 beschlossene 6. Nachtrag zur Satzung wird gemäß § 34 Abs. 1 Satz 2 SGB IV i.V.m. § 114 Abs. 2 Satz 1 SGB VII genehmigt.

Bonn, den 6. März 2015, 422 - 69330.00 - 299/2015

Das Bundesversicherungsamt,
gez. Im Auftrag, Meurer

Schrittzähler-App

Fast 20.000 Nutzer zählen mit

Bewegungsmangel ist eines der Hauptprobleme der modernen Gesellschaft – wir sitzen zu viel und gehen zu wenig. Das schadet Muskeln, Sehnen und Gelenken und verursacht oft Rückenschmerzen. Als gesundes Bewegungsmaß gegen die Trägheit gelten täglich 10.000 Schritte. Um zu mehr Bewegung zu motivieren, hat die BG Verkehr im Rahmen der Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ eine Schrittzähler-App entwickelt. Die App zeigt schrittgenau an, wie viel bereits gelaufen wurde und weckt darüber hinaus den Eifer, das gesetzte Tagesziel zu erreichen. Die automatisch erstellte Statistik gibt einen guten Überblick über die Leistung und Schritte vergangener Wochen oder Monate. Zu guter Letzt sorgt eine Ein- und Ausschaltfunktion dafür, dass der Akku bestmöglich geschont wird. Die Schrittzähler-App der BG Verkehr steht kostenlos auf den bekannten Playstores zur Verfügung und ist derzeit auf fast 20.000 Geräten installiert.

Umfrage zum SicherheitsProfi

Positive Resonanz für das Mitteilungsblatt der BG Verkehr

Im Auftrag des Vogel-Verlags wurde Ende 2014 eine repräsentative Umfrage unter den Lesern des SicherheitsProfi durchgeführt. Befragt wurden hauptsächlich Männer (85 Prozent), die als Firmeninhaber, Vorstandsmitglieder und Fuhrparkleiter tätig sind. Insgesamt gaben 522 Personen Auskunft, davon arbeiten 246 in kleineren Betrieben mit zwei bis zehn Nutzfahrzeugen und 276 in größeren Firmen mit mehr als zehn Nutzfahrzeugen.

Rund sechs Prozent der Befragten gaben an, das gesamte Magazin sehr aufmerksam zu lesen, die Mehrheit liest allerdings nur den einen oder anderen Artikel und immerhin ein Viertel der Leser mehr als die Hälfte.

Und wie gefällt der Inhalt? Mehrheitlich bewerten die Leser den SicherheitsProfi mit gut (7,2 von 10 Punkten). Aktuell, verständlich und nützlich seien die Texte, meinten die meisten, und vergaben für diese Eigenschaften von 10 möglichen Punkten Werte von 7,6 bis 8,0. Für modern und gut gegliedert gab es 7,3 Punkte, interessant wurde mit 7,2 bewertet. Etwa zwei Drittel der Leser ist mit dem Themenmix einverstanden („genau richtig“), allerdings werden noch mehr branchenspezifische Artikel und Informationen zu rechtlichen Aspekten gewünscht.

Diese überwiegend positive Resonanz hat uns natürlich sehr gefreut – vielen Dank dafür! Themenvorschläge, Anregungen und konstruktive Kritik sind übrigens immer willkommen. Schreiben Sie einfach eine E-Mail an **info@bg-verkehr.de**

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Tödlicher Fehler beim Abschleppen

Berufskraftfahrer

Eine Zugmaschine war nicht mehr fahrbereit und musste von einem Kollegen abgeschleppt werden. Auf dem Werkstattgelände angekommen, stellten die beiden Männer das Gespann auf einer markierten Fläche ab. Der Fahrer der defekten Zugmaschine stieg aus, um die Abschleppstange zu lösen. Nachdem das erledigt war, fuhr der Kollege seinen Lkw einen halben Meter nach vorn. Der erste Fahrer war noch damit beschäftigt, die Abschleppstange am Boden abzulegen. Er bemerkte nicht, dass die defekte Zugmaschine hinter ihm sich auf dem leicht abschüssigen Gelände langsam in Bewegung setzte. In letzter Sekunde versuchte er, das Fahrzeug mit Muskelkraft aufzuhalten, was ihm nicht gelang. Er wurde zwischen der Zugmaschine und dem Lkw-Heck eingeklemmt. Der kurze Zeit später eintreffende Notarzt konnte ihm nicht mehr helfen.

Sturz in offene Arbeitsgrube

Paketzusteller

Ein Zustelldienst liefert in der Nacht Pakete an Autohäuser und Werkstätten aus. Ein neuer Mitarbeiter machte diese Tour zum ersten Mal und wurde deswegen von einem Kollegen begleitet. Über einen frei zugänglichen Fußweg erreichten sie das Nachtdepot, wo zwei Pakete abgelegt wurden. Auf dem Rückweg wählten die beiden Männer eine etwas

andere Route. Dabei übersah der neue Fahrer eine Arbeitsgrube mit Bremsenprüfstand und stürzte hinein. Er stürzte so hart, dass er sich schwere Knochenbrüche zuzog und monatelang arbeitsunfähig war. Die Grube war nicht beleuchtet und weder gesichert noch gekennzeichnet.

Rettungskette Offshore Wind

Abschlussbericht zum Forschungsprojekt liegt vor

Wie werden Unfallverletzte und Akutkranke in Offshore-Windparks versorgt? Zur Beantwortung dieser Frage wurde 2012 ein Forschungsprojekt ins Leben gerufen, um wissenschaftlich basierte Erkenntnisse zur Notfallrettung und Akutversorgung in diesem besonderen Arbeitsumfeld bereitzustellen. Das interdisziplinär angelegte Projekt wurde am Berufsgenossenschaftlichen Krankenhaus Hamburg durchgeführt, gefördert durch die Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik.

Das Projekt war maßgeblich an der Empfehlung zur Ersten Hilfe in Offshore-Windparks der DGUV beteiligt. Neben der Analyse der Daten zu medizinischen Ereignissen wurde außerdem der Grundstein für ein Zentrales Medizinisches Offshore Register (ZeMOR) gelegt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verweist in seinem Sicherheitsrahmenkonzept auf das Projekt und unterstreicht damit die Relevanz der Forschung für die Praxis. Die Forschungsarbeit wird fortgesetzt.

Errichterschiff THOR

© Zerbor/Fotolia

Tag der Arbeitssicherheit am 25. und 26. März

Zweitägige Fachveranstaltung in Fellbach

Der Landesverband Südwest der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung lädt Ende März zu einer zweitägigen Veranstaltung ein. In parallelen Vortragsreihen werden fünf Themenschwerpunkte beleuchtet: Neue Formen der Arbeit, Mensch und Maschine, Arbeitsmedizin, Neues aus dem Arbeitsschutz sowie Gefahrstoffe und Biostoffe. Der theoretische Teil wird durch eine Ausstellung ergänzt. Auf der angeschlossenen Industrieausstellung werden rund 40 Hersteller von Arbeits- und Gesundheitsschutzprodukten in der Schwabenlandhalle ihre neuesten Entwicklungen präsentieren. Weitere Infos und die Möglichkeit zur Anmeldung gibt es im Internet.

www.dguv.de/landesverbaende

Richtlinien für Brandschutzbeauftragte aktualisiert

Neue Information der DGUV beschreibt Aufgaben und Anforderungen

Brandschutzbeauftragte erfüllen eine wichtige Funktion in den Betrieben und sind der zentrale Ansprechpartner des Arbeitgebers für alle brandschutzrelevanten Themen. Ihre Ausbildung und Tätigkeit ist durch Richtlinien geregelt, die nun überarbeitet wurden. Die neue DGUV Information beschreibt die Mindestanforderungen an die Qualifikation, Ausbildung und Bestellung von Brandschutzbeauftragten, definiert die Aufgaben im Betrieb und hilft bei der Umsetzung der Anforderungen.

In der DGUV Information 205-003 werden die drei bisher vorhandenen Veröffentlichungen zur Ausbildung von Brandschutzbeauftragten (BGI/GUV-I 847, vfdb 12-09/01, VdS 3111) zusammengeführt. An der Überarbeitung waren alle relevanten Fachverbände beteiligt.

Die gemeinsame Textfassung der Schriften ersetzt die bisherigen Ausgaben. Die neue DGUV Information 205-003 und das Dokument zur „Bestellung von Brandschutzbeauftragten“ sind auf den Internetseiten der DGUV im Bereich Publikationen abrufbar.

Feuerlöscher werden regelmäßig gewartet.

© RioPatuca Images/Fotolia

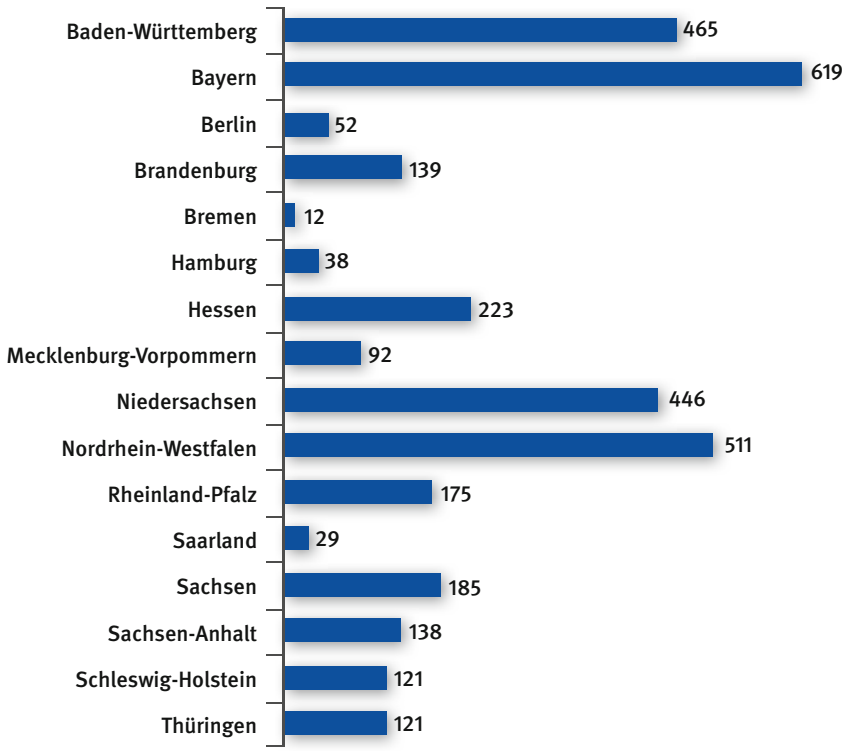
www.dguv.de

Mehr Tote im Straßenverkehr

Statistisches Bundesamt veröffentlicht Zahlen für 2014

3.368 Menschen starben im Jahr 2014 auf deutschen Straßen, das waren 29 Getötete oder 0,9 Prozent mehr als 2013. Insgesamt lag die Zahl der Getöteten immer noch auf dem zweitniedrigsten Stand seit 1950. Die Zahl der Personen, die verletzt wurden, erhöhte sich 2014 gegenüber dem Vorjahr um 4,0 Prozent auf etwa 389.000. Parallel stieg die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 3,8 Prozent auf rund 302.000 an.

Getötete bei Straßenverkehrsunfällen im Jahr 2014



© Quelle: destatis

Neu erschienen

DGUV Jahrbuch Prävention 2014/2015 Das Jahrbuch gibt unter dem Motto „Vision Zero: Eine Welt, eine Vision“ einen Überblick über ausgewählte Präventionsaktivitäten. Im Fokus steht der „XX. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit 2014: Globales Forum Prävention“. Es informiert über nationale, europäische und internationale Kooperationen und Konzepte sowie über zahlreiche Aktivitäten in den Bereichen Präventionskultur, Gesundheitsgefahren, Beschäftigungsfähigkeit und neue Technologien. **www.dguv.de**

Broschüre für Radfahrer In einer neuen Broschüre informieren das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) über Verkehrsregeln für Radfahrer und geben Tipps für den Kauf und die technische Sicherheitsausstattung. Die 30-seitige Broschüre behandelt Elektrofahrräder ebenso wie das klassische Fahrrad ohne elektrische Unterstützung. Die Broschüre „Sicher Rad fahren – mit und ohne Elektroantrieb“ ist kostenlos beim DVR erhältlich. **www.dvr.de**

DR. CHRISTIAN FELTEN

PRÄVENTION AKTUELL

Geeignete Mittel

Mit allen geeigneten Mitteln soll die Unfallversicherung Arbeitsunfälle, Berufskrankheiten und arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren verhüten. Das hört sich gut an: Mit allen geeigneten Mitteln – man kann also aus dem Vollen schöpfen! Am besten wäre allerdings, wenn es gar keine Unfälle mehr gäbe. Oder – seien wir realistisch – wenn wenigstens schon heute keine tödlichen Unfälle mehr passieren würden und keine mit bleibenden Folgen. Dann müsste man ins Sozialgesetzbuch schreiben: „Die Berufsgenossenschaften sollen mit allen geeigneten Mitteln mit allen Beteiligten daran arbeiten, dass auch weiterhin keine schweren Unfälle mehr verursacht werden.“ Die Arbeitswelt ist seit der Gründung der Unfallversicherung deutlich komplexer geworden. Aber auch die Zahl der „geeigneten Mittel“ hat sich glücklicherweise millionenfach erhöht. In unserem Gewerbe gibt es viele technische Möglichkeiten, die die Arbeit sicherer machen. Doch im Mittelpunkt steht immer der Mensch, der die Mittel auswählt. Wenn wir es schlau anfangen, brauchen wir sie mit einer vernünftigen Strategie in einer Kultur der Prävention nur richtig zu kombinieren. Dann wird diese „Vision Zero – eine gesunde Arbeitswelt ohne schwere Unfälle und Krankheiten“ – zur Realität für uns alle.

Leiter Hauptabteilung Gesundheitsschutz

Gesunde Pause?

Zum Präventionsauftrag der BG Verkehr gehört auch, die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Berufskraftfahrer zu verbessern. Die Gestaltung der Rastplätze an Autobahnen und die Verfügbarkeit der Stellplätze spielen dabei eine wesentliche Rolle. In einem fiktiven Dialog ziehen wir eine Zwischenbilanz.

Markus, Berufskraftfahrer: Jetzt mal Klartext – was tut die BG Verkehr, damit wir endlich an Deutschlands Autobahnen genug Plätze in vernünftiger Qualität finden?
Holger, Aufsichtsperson der BG Verkehr: Um bereits in der Planungsphase die Arbeitssicherheit und die Lebensbedingungen der Berufskraftfahrer positiv zu beeinflussen, arbeitet die BG-Verkehr im Arbeitskreis „Rastanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) mit. Der Arbeitskreis erstellt Empfehlungen für die Bedarfsplanung, Standortermittlung für neue Rastanlagen, den straßenbaulichen Entwurf und die Ausstattung von Rastanlagen. Aber dabei gibt es natürlich auch Schwierigkeiten, die sich aus unterschiedlichen Interessen ergeben: Nehmen Sie den Neubau von Parkplätzen: Jeder Pkw-Fahrer sieht die vollen Plätze an den Autobahnen , aber trotzdem wird die Planung von Neubauten und Erweiterung bestehender Anlagen häufig von Anwohnerprotesten blockiert. Auf Bürgerversammlungen versuchen wir aufzuklären und um Verständnis zu werben.

Markus: Jeden Abend die leidige Suche nach einem vernünftigen Parkplatz. Einfach Mist, dass es nie genug davon gibt!
Holger: Aber in den letzten Jahren hat sich schon eine Menge getan. Im Oktober 2008 hat das Verkehrsministerium einen Fehlbestand von 14.000 Parkplätzen für Lkw festgestellt – der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik legte fest, 11.000 Lkw-Parkstände bis Ende 2012 zu schaffen. Und es geht noch weiter: Bis Ende 2015 sollen weitere zehntausend Stellplätze fertiggestellt werden. Dazu kommen intelligente Systeme der Parkraumbewirtschaftung mittels Telematik. Kennen Sie MDM, den Mobilitäts Daten Marktplatz oder die prämierte und kostenlose Android-App PREPARK? Diese Systeme verhindern, dass das Ansteuern eines Rastplatzes zum Lotteriespiel wird.

ARBEITSKREIS „RASTANLAGEN“

Neben der Verfügbarkeit (Anzahl, Zeit, Ort) ist insbesondere die Qualität des Stellraums für die Lkw-Fahrer (Sicherheit, Lärm, Hygiene, Versorgung) von Interesse. Die Grundlagen werden im Arbeitskreis „Rastanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definiert, in dem die BG Verkehr mitarbeitet. Der Arbeitskreis erstellt Empfehlungen für die Bedarfsplanung, Standortermittlung für neue Rastanlagen, den straßenbaulichen Entwurf und die Ausstattung von Rastanlagen. Der aktuelle Stand der Erkenntnisse wurde in den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen – ERS R2“, Ausgabe 2011 zusammengefasst. Gegenwärtig diskutierte Themenschwerpunkte, die die Präventionsarbeit der BG Verkehr berühren, betreffen

- zusätzliche Lkw-Parkstände
- Lärmschutz für Lkw-Fahrer während der Pausen (Schallschutz, Aufstellung von Kühlfahrzeugen)
- Telematik auf Parkplätzen (Informationsbereitstellung und Parkraumzuweisung)
- LED-Beleuchtung
- Nachtabschaltung von Teilen der Beleuchtung

© Patrick Pleul/Picture alliance

Markus: So ein stockfinsterer Fußweg vom Stellplatz zum Gasthaus ist auch eine Zumutung.
Holger: Ja, da muss sich noch viel ändern. Im Arbeitskreis Raststätten planen wir ganz konkret die Beleuchtung und die Trennung von Fußgänger- und Fahrzeugverkehr. Aber auch Lärmschutzmaßnahmen und die Bepflanzung der Zwischenräume mit Bäumen werden dort geregelt. Neu gebaute Rastanlagen und Rastplätze sind großzügiger, heller, sauberer und häufig mit Lärmschutz von der Autobahn abgetrennt.

Markus: Als Profi am Steuer kann man eigentlich gar nicht gesund leben ...
Holger: Es ist schwer, stimmt. Andererseits: Viele Fragen entscheidet jeder für sich selbst: Was kommt auf den Teller, was trinke ich unterwegs und in der Pause? Wie sieht mein Wochenende aus und wann bewege ich mich mal. Es gibt Fahrer, die haben immer Laufschuhe dabei und schaffen es fast täglich, sich für eine halbe Stunde auszupowern. Ein anderer hat ein Klapprad mit und fährt eine Runde durch den Wald oder in den nächsten Ort. Es gibt einfache Übungen für den Rücken, die man in der Pause machen kann. Sprechen Sie uns im Zweifelsfall einfach direkt an – die Aufsichtspersonen der BG Verkehr beraten Sie gern. **Jens Becker**

- Lang-Lkw
- Übergabestellen für Großraum- und Schwertransporte.

Die BG Verkehr unterstützt zukünftig bei zwei Schwerpunkten:

1. Bei Erörterungsterminen mit Anwohnern zu Neubauvorhaben, damit diese die Anliegen der Lkw-Fahrer verstehen und respektieren.
2. Bei einer Bedarfsermittlung des prozessbedingten Nutzungsverhaltens wie z.B. Lenkung der Fahrzeugströme im Suchverkehr nach freien Parkständen, Kompatibilität von Lang-Lkw und Schwer- oder Sondertransporte zu vorhandenen Parkständen und optimaler Parkplatz-Belegung.

INFOS ÜBER FREIE PARKPLÄTZE

MOBILITÄTS DATEN MARKTPLATZ: Das Verkehrsministerium beschäftigt sich seit Jahren mit Methoden, um die Auslastung des vorhandenen Parkraums zu optimieren. Versuchsweise wurden vor ausgewählten Rastplätzen elektronische Anzeigetafeln installiert, die freie Stellplätze ausweisen. Zählsysteme, die nur den Zu- und Ablauf detektieren, sind allerdings zu ungenau. Fehler summieren sich auf und führen in wenigen Stunden zu wertlosen Informationen. Auszählung und Korrektur durch Personal ist zu teuer; auch verschlingen Wartung und Betrieb der Tafeln mehr, als man denkt. Daher wird dieses System nicht weiter ausgebaut.
Mit dem „Mobilitäts Daten Marktplatz“ als Teil der Innovationsinitiative der Bundesregierung, verfolgt das BMVBS eine andere, vielversprechende Strategie. Flächendeckend werden Messwerte aus Verkehrs- und Umfelddetektoren gewonnen und daraus Daten z. B. zur Verkehrslage und Reisezeiten, Informationen über Parkraum, Gefahren- und Ereignismeldungen wie Stau, Unfall oder Sperrung erzeugt und zum Abruf bereitgestellt.

In Bezug auf die Parkrauminformation bedeutet dies: Jeder einzelne Stellplatz wird zuverlässig direkt detektiert, die gewonnenen Daten können auf dem MDM von externen Dienstleistern abgerufen und verarbeitet werden. Diese bieten die Information zur Belegung der Lkw-Parkflächen innerhalb ihrer telematischen Dienste an. Die passenden Endgeräte finden sich bereits heute in den Fahrerhäusern (Fleetboard, Navigation, Smartphone etc.). 2013 ging MDM vom Projekt- in den langfristigen Betrieb über.

www.mdm-portal.de

PREPARK: Ist eine kostenlose Smartphone-App, die von der Mithilfe ihrer Nutzer lebt. Fahrer, die einen Parkplatz gefunden haben, melden die aktuelle Parkplatzbelegung mit zwei Clicks. Nachfolgende Kollegen können dank der Parkplatzansage die Anfahrt der nächsten Parkplätze gut von unterwegs aus planen, ohne ihr Handy zu benutzen. Die App ist konsequent auf die Unterstützung während der Fahrt optimiert. Es wurden bereits rund 2.800 Parkplätze mit mehr als 50.000 Stellplätzen in Deutschland und Österreich erfasst.

www.prepark.de

© FM2/Fotolia (1)

Jumbos
in Meck-Pomm

Der Flughafen Rostock-Laage ist mit 60 Angestellten ein eher kleines Unternehmen in der Provinz. Trotzdem landete hier sogar die Maschine des amerikanischen Präsidenten. Regelmäßig stehen neben deutschen Linienflügen auch Teneriffa, Antalya, oder Nordafrika auf dem Flugplan. Wie funktioniert das?

EXIT
EO

Kurz vor neun Uhr an einem kalten Wintersonntag betreten die ersten Mitarbeiter in Arbeitskleidung und gelben Warnwesten das Gelände des Regionalflughafens Rostock-Laage. Der mit grauen Wolken bedeckte Himmel hängt tief und ungemütlich über der weiten Landschaft Mecklenburg-Vorpommerns. Früh morgens herrscht eine gedämpfte Stille am Flughafen, nichts deutet auf das geschäftige Treiben hin, das in wenigen Stunden folgen wird.

Internationale Standards

Der Begriff Regionalflughafen ist rechtlich nicht definiert. Die Unterschiede zu einem internationalen Verkehrsflughafen liegen letztendlich nur in der Größe. In Rostock-Laage ist man deshalb stolz auf modernste Technik und den sehr hohen „Lufthansa-Standard“, den der Flughafen hinsichtlich Leistung und Ausstattung erfüllt. Verkehrsleiter Oliver Damer beschreibt das Unternehmen so: „Bei uns gibt es kaum Outsourcing wie bei den großen Airports. Durch den sehr persönlichen Kontakt untereinander herrscht ein fast familiäres Arbeitsklima. Die persönliche Motivation der Mitarbeiter ist sehr hoch.“ Motiviert sind die Mitarbeiter auch deshalb, weil jeder Einzelne ein großes Arbeitsspektrum erledigt, was für Abwechslung und somit mehr Begeisterung sorgt. „Kein Tag ist wie der andere“, erklärt Betriebsleiter Jan Martin. „Viele unserer Mitarbeiter erledigen mehrere Aufgaben. Wer bei uns zum Beispiel die Flugzeuge abfertigt, der fährt den Push-Back-Schlepper und die Treppen, hilft beim Catering, dem Laden der Koffer, macht aber auch Trinkwasser- und Toiletten-Service oder betankt anschließend das Flugzeug. Die Mitarbeiterin vom Check-in arbeitet zu anderen Zeiten auch an der Kaffeebar oder im Duty-Free-Shop. Das geht nur mit hoher Qualifizierung und Schulung.“

Wir machen alles!

Birger Krüger ist einer dieser multifunktionalen Mitarbeiter. Am frühen Morgen sieht man ihn an der Tankstelle im östlichen Teil des Flughafengeländes. Ein kleines Privatflugzeug hat sich soeben zum Betanken angemeldet, kurz darauf steuert der Pilot die Beechcraft an die Zapfsäule. Sogleich schlüpft Birger Krüger in seine persönliche Schutzausrüstung – feste Sicherheitsschuhe, Kopfschutz, Handschuhe, Gehörschutz und Brille sowie die auf dem Vorfeld obligatorische neongelbe Kleidung – und betankt über die Tragflächen das Flugzeug mit 230 Litern Flugbenzin. Die großen Passagiermaschinen werden erst am Nachmittag erwartet, noch ist es recht ruhig, weshalb Birger Krüger von der Tankstelle in die nahe Werkstatt wechselt, um seiner Aufgabe als Elektriker nachzugehen. Am Airport gibt es immer irgendwelche Reparaturen, die erledigt werden müssen. „Langeweile kenne ich hier nicht“, sagt er zufrieden.

Vorteile durch Zusammenarbeit

Der zivile Luftverkehr in Rostock-Laage begann 1992, vorher wurde der Flugplatz ausschließlich militärisch genutzt. Heute mietet die Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH die Flächen vom nördlich der Start- und Landebahn liegenden Taktischen Luftwaffengeschwader 73 „Steinhoff“. Die gemeinsame Nutzung des Flugplatzes rechnet sich für beide Seiten. „Wir teilen uns zum Beispiel die Feuerwehr, die vom Luftwaffengeschwader bereitgestellt wird“, erklärt Oliver Damer. „Die Bundeswehr betreibt auch den Tower und die Air Traffic Control. Auf der anderen Seite bieten wir zum Beispiel die Abfertigung von größeren Maschinen an, das kann die Bundeswehr selbst nicht leisten.“ Ein weiterer Pluspunkt ist die Zusammenarbeit mit der Pilot Training Network, einer Tochtergesellschaft der Lufthansa Flight Training GmbH, die in Rostock-Laage einen Teil ihres Ausbildungsbetriebs angesiedelt hat. Etwa 170 Flugschüler jährlich haben hier die Möglichkeit, die Ausbildung zum Verkehrsflugzeugführer zu absolvieren. Hierfür stehen ihnen elf ein- bzw. zweimotorige Flugzeuge sowie zwei Simulatoren zur Verfügung.

„Der ganz große Vorteil unseres kleinen Flughafens ist, dass wir alles selber machen.“

Mit dem Flieger an die Ostsee

In einer Region, die größtenteils vom Tourismus lebt, wundert es kaum, dass die meisten Passagiere am Airport Urlauber sind. Die Linienverbindungen der Germanwings und der Lufthansa bedienen regelmäßig die Ziele München, Stuttgart und Köln/Bonn und sind so angelegt, dass Urlauber aus dem Süden ein erholsames Wochenende an der Ostsee verbringen können. Darüber hinaus fliegt die Germania mit sonnenhungrigen Urlaubern gen Südeuropa und auf die Kanaren. Der Charterverkehr ist wirtschaftlich von besonderer Bedeutung für den Airport und soll weiter ausgebaut werden. Ebenso fordern und nutzen die Wirtschaftsunternehmen in Mecklenburg-Vorpommern die Anbindung an den Flugverkehr. Stolz ist man aber auch auf etliche außerplanmäßige Landungen: Als 2007 die Staats- und Regierungschefs der G8-Länder in Heiligendamm zusammenfanden, diente der Airport in Rostock-Laage

Der Urlaubsflieger wird vom Follow-Me-Wagen zum Terminal geführt.

Werkstatt: Elektriker Birger Krüger hat immer etwas zu tun.

Betriebsleiter: Am kleinen Airport packt Jan Martin auch selbst mit an.

Schutzkleidung: Die PSA für verschiedene Einsätze hängt stets griffbereit.

Betanken: Um eine Passagiermaschine zu betanken, braucht man eine hohe Qualifizierung. Birger Krüger ist bestens geschult.

Gepäck entladen: Birger Krüger hilft den Kollegen, die Koffer auf die Gepäckwagen zu wuchten.

Marco Demant mit den Piloten im Cockpit der Boeing (o.), angehender Verkehrspilot im Simulator des Pilot Training Network (u.).

als zentraler Flughafen. Überall an den Wänden im Gebäude finden sich heute Fotos, auf denen vor allem die Air-Force-One des US-amerikanischen Präsidenten Bush zu sehen ist. Jan Martin schwärmt auch nach Jahren noch vom Besuch des riesigen Jumbos.

Spannende Abwechslung

Natürlich können große Flugzeuge des Typs Boeing 747 oder Airbus A340 in Rostock abgefertigt werden. Häufiger jedoch sind es die etwas kleineren Maschinen, wie die Boeing 737 der Germania, die in wenigen Minuten landen wird. Ramp-Agent Marco Demant bereitet sich auf die eintreffende Maschine vor. Seine Aufgaben: Kommunikation mit den Kollegen am Gate, mit der „Passage“ (dem Bereich, in dem die Passagiere einchecken) und der Flugzeug-Crew. Außerdem wird er die Maschine auf die Parkposition winken. In einer weiteren Rolle als Verkehrsleiter übernimmt Marco Demant Vorfeldkontrolle und Bodenfunk oder stellt Dokumente für die Piloten-Crew zusammen. „Ein toller Job“, sagt er über seine verschiedenen Aufgaben. „Mal drinnen, mal draußen, immer Abwechslung. Das ist schon spannend!“

Zur gleichen Zeit wartet am Ende der Landebahn Winfried Möller im Follow-Me-Wagen auf den eintreffenden Flieger. Der Schichtleiter des Bodenverkehrsdienstes ist eigentlich gelernter Heizungsbauer, doch nach einer Berufsausbildung zum Flugzeugabfertiger mittlerweile schon seit 15 Jahren am Flughafen beschäftigt. „Am Großflughafen macht jeder exakt seine Aufgabe. Wir hier hingegen machen alles, was rund ums Flugzeug passiert“, erklärt er stolz.

Es geht los

Als kurz darauf die Lichter der anfliegenden Maschine am Himmel erscheinen, kommt Bewegung in das bisher ruhige Geschehen am Flughafen. Möller schaltet das Follow-Me-Schild und die gelb blinkenden Leuchten auf dem Dach des grünen Wagens ein. Sobald die Maschine nach der Landung eingeschwenkt ist, fährt er über die Piste zum Terminal. Das Flugzeug folgt ihm wie geheißen und steuert auf den Taxiway zu.

Möller fährt den Wagen zur Seite und übergibt das Einweisen an seinen Kollegen Demant, der mit leuchtenden Einweiser-Stäben dem Piloten die exakte Position an der Fluggastbrücke weist. Sofort sammeln sich hier verschiedene Vorfeld-Fahrzeuge – ebenfalls dabei sind Birger Krüger und Winfried Möller: Zuerst helfen sie den Kollegen beim Entladen des Gepäcks, kurz darauf steuert Möller den Trinkwasserwagen an das Flugzeugheck, anschließend kümmert er sich um den Toiletten-Service, genau in der Reihenfolge und stets mit einsatzgemäßer PSA. Währenddessen positioniert Birger Krüger den Tankwagen am Flugzeug, zieht den schweren Schlauch hinüber und befestigt ihn mit sicherer Hand am Stutzen der Tragfläche. Gut 6.000 Liter Flugbenzin werden in den nächsten 15 Minuten getankt. Im Innenraum der Germania-Maschine sorgen im selben Moment die Reinigungskräfte für sau-

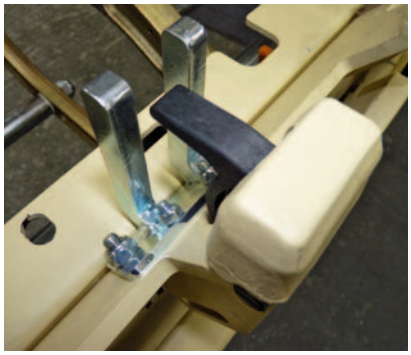
Flugzeug schieben: Im Schlepper, dem so genannten Push-Back-Fahrzeug, schiebt Winfried Möller die Boeing zurück aufs Rollfeld. Ramp-Agent Marco Demant ist über Kopfhörer mit den Piloten der Maschine verbunden.

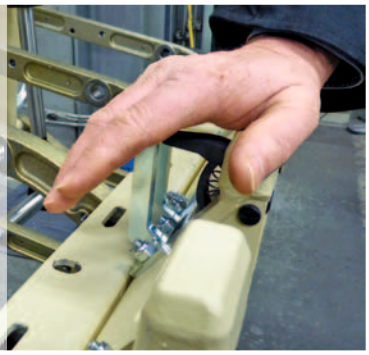
bere Sitzplätze. Ramp-Agent Marco Demant bespricht mit der Crew im Cockpit die Details zum bevorstehenden Flug.
In der Halle des Flughafengebäudes haben die Passagiere bereits den Check-in bei Rita Voß und Supervisor Gabriele Sandkühler erledigt. Gepäck und Koffer wurden aufgegeben und bahnen sich nun ihren Weg durch mehrere Sicherheitsschleusen. Nach der obligatorischen Sicherheitskontrolle werden die Passagiere weiter zum Wartebereich geführt. Nur wenige Minuten später tönt es aus den Lautsprechern: „Ihr Flug nach Las Palmas ist nun zum Einsteigen bereit.“ Die Stimme gehört Rita Voß – nach der Ansage kontrolliert sie die Bordkarten und zeigt den Passagieren den Weg zur Fluggastbrücke.
Derweil setzt sich Winfried Möller in das Push-Back-Fahrzeug. Der 320-PS-starke Schlepper wird die Boeing rückwärts von der Parkposition schieben. „Um den Schlepper zu fahren, braucht man eine spezielle Schulung“, sagt er. „Würde ich zum Beispiel die Achse des Flugzeugs zu weit einschlagen, kann das den Flieger schwer beschädigen.“ Inzwischen sind die Gepäck-, Tank- und Service-Wagen vom Flugzeug abgerückt. Birger Krüger schließt die Flugzeugtür von außen und fährt sogleich die Fluggastbrücke zurück.
Der Tower erteilt die Startfreigabe. Schichtleiter Winfried Möller startet den Schlepper und schiebt den Flieger zurück. Ramp-Agent Marco Demant läuft nebenher, über Kopfhörer und Sprechfunk mit dem Cockpit verbunden. Sobald die Maschine ihre Position erreicht hat, koppelt Demant das Flugzeug vom Schlepper ab und geht einige

Rita Voß hat trotz der vielen Aufgaben Zeit für die persönliche Betreuung der Fluggäste.

Meter zurück hinter eine rote Linie, die auf dem Vorfeld ausreichende Sicherheit und Abstand zum lauten Flugzeug garantiert. Er reckt den Daumen in die Höhe: „Alles okay, es kann losgehen.“ Die Turbinen dröhnen, als das Flugzeug mit gut 300 Stundenkilometern abhebt in die Sonne Südeuropas. Wenige Minuten später wird ein Airbus aus Köln landen. Ein abwechslungsreicher Tag für Birger Krüger, Winfried Möller, Marco Demant und ihre Kollegen – so wie immer auf diesem kleinen Flughafen.

Text und Fotos: Christoph Papsch





Moderne Technik hilft, Unfälle zu vermeiden: Not-Halt (links) und ein Schutzbügel zur Nachrüstung an der Kammleiste der Automatikschüttung verhindern, dass ein Mitarbeiter versehentlich die Sensoren betätigt.

Tödlicher Unfall am Abfallsammelfahrzeug

Die Maschinenrichtlinie stellt hohe Anforderungen an die Sicherheit von Maschinen, aber dennoch gibt es ein Restrisiko. Das muss dem Maschinenbediener bewusst sein – leichtsinniges Fehlverhalten führte bei der Abfallsammlung erneut zu einem tödlichen Unfall an einer Automatikschüttung.

Es gab zwar keine direkten Unfallzeugen, der Unfall konnte aber rekonstruiert werden. Demnach war Folgendes passiert: Gegen Ende einer Papiersammeltour hatte der Abfallwerker die entleerten Papiertonnen wieder zurück an den Straßenrand gestellt. Danach begab er sich zurück an das Abfallsammelfahrzeug, das mit einer sogenannten Automatikschüttung ausgerüstet ist. Er beugte sich über die Schüttung und löste mit seinem Körper unbeabsichtigt den Hubvorgang aus. Dabei wurde er zwischen Hubwagen und Kammverriegelung eingeklemmt und in die Ladewanne befördert. Er verstarb noch an der Unfallstelle an den Folgen seiner Verletzungen.

Sensoren ungewollt betätigt

Die Automatikschüttung hat den Vorteil, dass sie die Abfallbehälter automatisch aufnehmen, entleeren und wieder absetzen kann. Sie erkennt, wenn ein Abfallbehälter an den Schüttungshubwagen geschoben wird und hebt den Behälter dann um etwa 40 Zentimeter an. Das Heranschieben des Behälters wird dabei durch einen sogenannten Klappenschalter (siehe Foto rechts) erkannt. Wenn nach dem Anheben der Behälter vollständig auf dem Schüttungskamm sitzt, wird durch den Behälterrand ein zweiter, sogenannter Quittungsschalter betätigt. Dadurch erfolgt die Freigabe für das weitere Anheben, das Verriegeln, das automatische Einkippen, das Entleeren und das Absetzen des Behälters.

Der Abfallwerker muss sich bei dem geschilderten Unfall an die Schüttung gelehnt haben. Dabei betätigte er unbeabsichtigt mit seinem Körper den Starttaster des Hubwagens. Im Laufe der Hubbewegung berührte er dann auch ungewollt den Quittungstaster in der Kammleiste.

Warum der Mitarbeiter sich an die Schüttung lehnte, ist nicht bekannt. Durch überfüllte Behälter gibt es immer wieder Störungen, so dass vereinzelt Papier oder Pappe danebenfällt und auf der Schüttung hängen bleibt. Wahrscheinlich wollte der Lader herausgefallenes Papier entfernen: Er griff in den Hubwagen und berührte dabei unbeabsichtigt den Startschalter. Beim Hochfahren des Behälters erreichte er dann mit dem Ärmel oder der Hand den Quittungsschalter, wodurch der verhängnisvolle Automatikstart ausgelöst wurde.

Leider kann man immer wieder beobachten, dass Mitarbeiter auf den Schüttungskamm klettern, um in die Ladewanne zu schauen. Dabei besteht das Risiko, dass man abrutscht und bei dem Versuch sich festzuhalten, den Starttaster und den Quittungstaster betätigt. Auch dies wäre ein möglicher Unfallablauf.

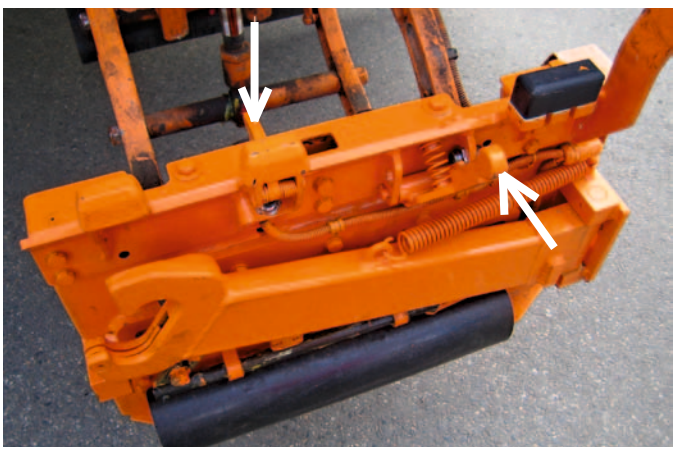
Maschine zuerst sicher stillsetzen

Wie hätte der Unfall vermieden werden können? Grundsätzlich gilt, dass vor Arbeiten wie Störungsbeseitigungen oder Kontrolltätigkeiten die Maschine sicher stillgesetzt werden muss. Das weitere Vorgehen muss dann klar und deutlich mit den Kollegen abgestimmt werden.

Im vorliegenden Fall hätte mindestens der Not-Halt betätigt werden müssen, damit die Schüttung sicher gestoppt ist. Diese Vorgehensweise gilt im Übrigen nicht nur für Schüttungen, sondern für alle Maschinen, die gefahrbringende Bewegungen ausführen.

Besteht die Gefahr, dass die Maschine ungewollt wieder eingeschaltet wird, muss sie während der Arbeiten auch gegen Wiedereinschalten gesichert werden, z.B. durch Betätigung des Hauptschalters.

Nachgestellte Unfallsituation: Vermutlich beim Versuch, Papier aus dem Hubwagen zu entfernen, löste ein Mitarbeiter den automatischen Hubvorgang aus und wurde in der Ladewanne eingeklemmt.



Automatikschüttung im Detail: Der linke Pfeil weist auf den Klappenschalter, der rechte auf den Quittungsschalter.

Schutzbügel zur Nachrüstung

Der Hersteller der Automatikschüttung (Zöller-Kipper) hat in Zusammenarbeit mit Fachleuten aus Entsorgungsunternehmen, der BG Verkehr und der Unfallkasse Berlin in einem Arbeitskreis den Unfall eingehend analysiert und daraus verschiedene Möglichkeiten zur Unfallverhütung abgeleitet.

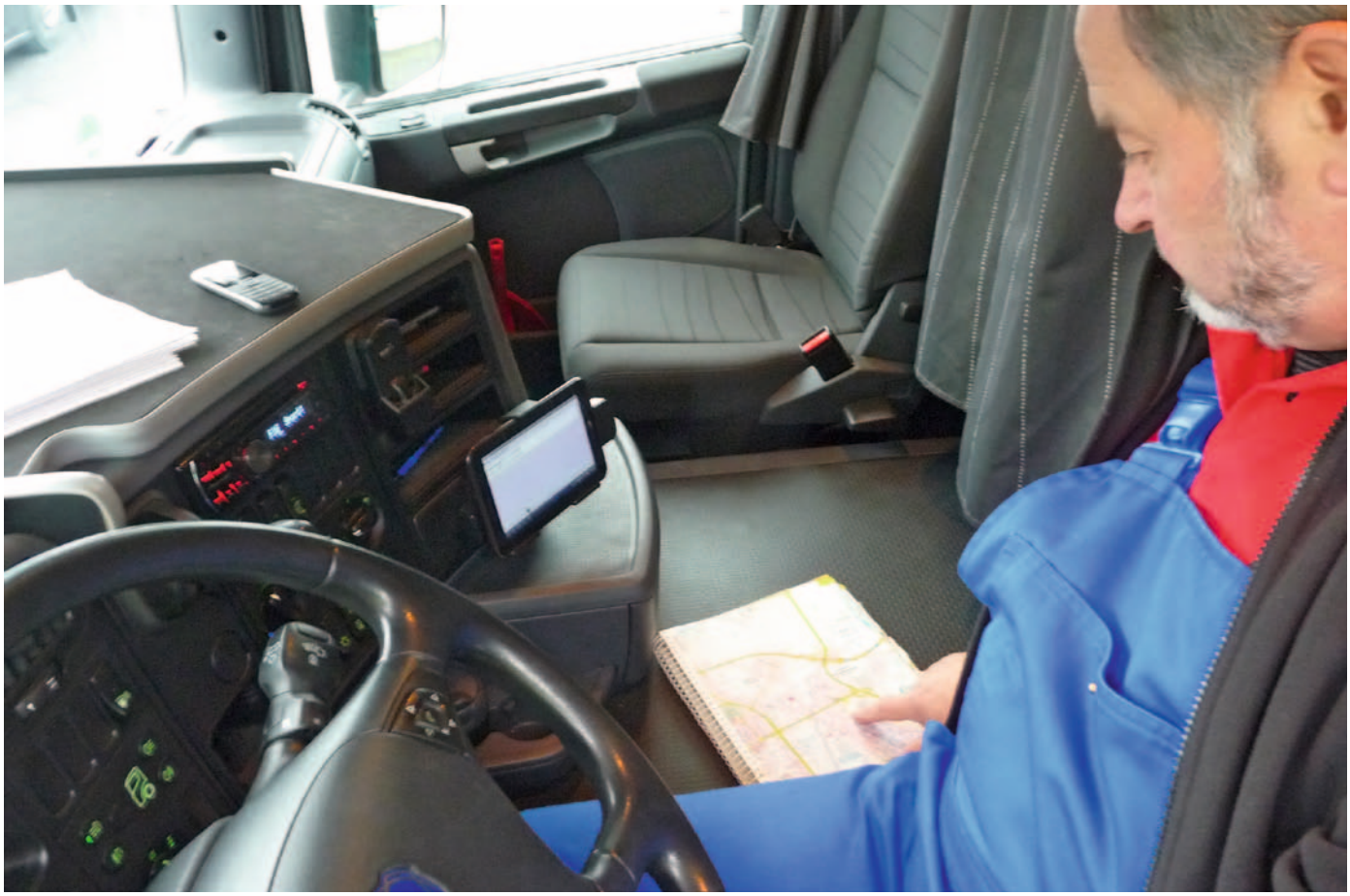
Als technische Maßnahme bietet die Firma Zöller jetzt für Schüttungen des „Typs Delta“ einen Schutzbügel zur Nachrüstung an, der das unbeabsichtigte Betätigen des Quittungstasters weitestgehend verhindert. Der Hersteller hat seine Kunden bereits über die Nachrüstmaßnahme informiert. Der Arbeitskreis befürwortet die Nachrüstung und wird darin auch durch das Sachgebiet Abfallwirtschaft im DGUV Fachbereich Verkehr und Landschaft gestützt.

Der beschriebene Unfall ist kein Einzelfall: Auch Automatikschüttungen anderer Hersteller sind mit ähnlichen Start- und Quittungssensoren ausgerüstet, bei denen ein vergleichbares Restrisiko bestehen kann. Dieses muss im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung vom Betreiber bewertet werden. Wenn technische Verbesserungen erforderlich sind, muss bei der Lösungsfindung immer der jeweilige Hersteller mit eingebunden werden. Die technische Nachrüstung des Herstellers Zöller ist auf jeden Fall ein guter Lösungsansatz – aber jeder sollte wissen, dass auch damit ein gewisses Restrisiko bestehen bleibt.

Unfallopfer war gut informiert

Erstaunlich ist, dass der tödlich Verletzte schon mehrere Jahrzehnte als Lader tätig war und nachweislich regelmäßig unterwiesen wurde. Die Funktionsweise und der Umgang mit Automatikschüttungen war ihm auf jeden Fall bekannt. Er galt auch als fleißiger und routinierter Mitarbeiter. Möglicherweise hat er jedoch zuviel Routine entwickelt und sich deshalb unvorsichtig verhalten. Die Vorgesetzten müssen nach der Unterweisung regelmäßig beobachten, ob sich die Beschäftigten vereinbarungsgemäß verhalten. Eine gute Unterstützung bieten hierbei die Sicherheitsbeauftragten im Unternehmen, die ihre Kollegen bei falschem Verhalten direkt ansprechen können.

Heinz-Peter Hennecke



Ein Moment entscheidet

Fehlende Aufmerksamkeit im Straßenverkehr halten viele für ein Kavaliersdelikt – man hat ja schließlich genug Erfahrung. Diese verhängnisvolle Fehleinschätzung betrifft gelegentlich auch Berufskraftfahrer, die damit sich und andere gefährden, wie ein aktuelles Unfallbeispiel zeigt.

Eine Meldung aus der Presse: Auf der A 66 kam es zu einem Auffahrunfall, bei dem ein mit Lebensmitteln beladener Lkw auf einen anderen Lkw auffuhr. Das vorausfahrende Fahrzeug hatte seine Geschwindigkeit verkehrsbedingt auf ca. 25 km/h reduziert. Der Unfallfahrer reagierte darauf jedoch erst unmittelbar vor dem Aufprall. Er wurde, da er nicht angeschnallt war, aus dem Fahrerhaus geschleudert und verstarb an der Unfallstelle. Der Fahrer des vorausfahrenden Lkws kam mit Verletzungen an der Wirbelsäule in eine nahe gelegene Klinik.

Ein routinierter Fahrer, gute Witterungsbedingungen, der andere Lkw als leicht erkennbares Hindernis – warum übersah der Profi am Steuer, dass der Wagen vor ihm langsamer wurde? Bei der Unfalluntersuchung durch die BG Verkehr konnte die Unfallursache sicher nachgewiesen werden – sie war ebenso tragisch wie vermeidbar. Auf dem beim Unfallfahrer gefundenen Smartphone war zu erkennen, dass er während der Fahrt Nachrichten las und bis kurz vor dem Zusammenstoß auch schrieb. Dabei ging es um die schwere Erkrankung eines Verwandten, die den Verunglückten sicherlich emotional belastete.

Damit ergibt sich als Unfallursache „Ablenkung“, oder anders ausgedrückt „fehlende Aufmerksamkeit im Straßenverkehr“. Zahlreiche Studien belegen, dass diese Unfallursache keineswegs ein Einzelfall ist (siehe „Fakten“). Warum glauben trotzdem viele Menschen, dass man beim Fahren auch andere Aufgaben erledigen kann?

Reaktionszeit verlängert sich

Routinierte Fahrer erledigen Tätigkeiten wie Lenken, Schalten und Bremsen, anders als Fahranfänger, fast unbewusst. Das Gefühl der Unterforderung stellt sich ein und man sucht sich, teils auch unbewusst, neue Aufgaben. Manchmal treten diese „Nebentätigkeiten“ sogar in den Vordergrund und man wundert sich, dass man zum Beispiel über die letzte Viertelstunde der Fahrt nichts mehr weiß. Wer trotz „Nebentätigkeiten” problemlos am Ziel ankommt, fühlt sich sicher. Dabei wird ignoriert, dass sich unser Gehirn nur auf eine Sache voll konzentrieren kann. Versucht man trotzdem, gleichzeitig mehrere Aufgaben zu bewältigen, wird die Reaktionszeit länger.

Reagiert ein Fahrer mit einer Verzögerung von nur drei Sekunden, entspricht das bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h einem zurückgelegten Weg von rund 70 Metern (so lang sind etwa vier hintereinanderstehende Lkw mit Sattelaufliegern).

FAKTEN

Ablenkung: Wegwendung der Aufmerksamkeit von der Hauptaufgabe des sicheren Fahrens.
Jeder siebte schwere **Lkw-Unfall** ist laut Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) auf Ablenkung zurückzuführen.
Das **Unfallrisiko** steigt um das

- 10fache beim Greifen nach bewegten Gegenständen, zum Beispiel einer wegrollenden Wasserflasche
- 2 bis 5fache bei CB-Funknutzung und Telefonieren (auch mit Freisprecheinrichtung)
- 1,5fache beim Essen, Trinken oder Rauchen während der Fahrt

Die Verringerung der **Leistungsfähigkeit** bei der Handynutzung ist vergleichbar mit 0,8 Promille Blutalkohol.
Laut amerikanischen Untersuchungen waren bei **80 Prozent** der Unfälle die Fahrer drei Sekunden vor einem Unfall abgelenkt.
Im Jahr 2013 gab es **2.414.011** polizeilich erfasste Unfälle, die Unfallzahlen steigen seit Jahren weiter an.
90 Prozent der **Lkw-Unfälle** beruhen auf menschlichem Versagen.
Einige Arbeitgeber verbieten die Nutzung von **Mobiltelefonen** während der Fahrt. Es stehen heute auch Fahrzeuge zur Verfügung, die eine Nutzung technisch unmöglich machen, z.B. für Gefahrguttransporte.

Wodurch werde ich abgelenkt?

In modernen Nutzfahrzeugen fühlen sich viele Fahrer wie in einer Kombination aus mobilem Arbeits- und Wohnzimmer mit allen Möglichkeiten der Technik. Grundsätzlich werden drei Arten von Ablenkungen unterschieden:

- Gedanken, z.B. beim Telefonieren oder der CB-Funknutzung, beim Grübeln über private oder berufliche Probleme
- Blickabwendung, beim Bedienen von Navigations-, Radio- und Mautgeräten, Lesen von Fahraufträgen oder durch Werbeplakate entlang der Fahrtstrecke
- Bewegung, beim Greifen nach Gegenständen, beim Essen und Trinken oder dem Gurtanlegen während der Fahrt.

Oft treten diese Ablenkungsarten auch in Kombination auf, was besonders gefährlich ist. Je größer die Ablenkung beim Fahren ist, desto größer ist auch das Sicherheitsrisiko.

Praxistipps für sicheres Fahren

1. Bereiten Sie Ihre Fahrt gut vor

- Bei der Fahrzeugübergabe führen Sie zunächst eine Abfahrtkontrolle durch. Verstauen Sie alle losen Gegenstände im Fahrzeug, damit nichts herumfliegen kann, und halten Sie das Blickfeld, also die Front- und Seitenscheiben, frei.
- Stellen Sie Spiegel und Fahrersitz richtig ein (weitere Informationen hierzu erhalten Sie bei der BG Verkehr).
- Informieren Sie sich über die Fahrerassistenzsysteme im Fahrzeug und nutzen Sie diese. Lesen Sie alle Informationen zum Fahrauftrag vor dem Antritt der Fahrt. Auch die Eingabe von Kundenadressen und Einstellungen an Navigationsgeräten sollten vor dem Start erfolgen.
- Nach dem Anlegen des Sicherheitsgurtes kann es losgehen.

2. Bleiben Sie konzentriert

Das Grübeln über schwierige Themen lenkt stark ab. Nutzen Sie das Handy und CB-Funk nur in den Pausen. Telefonate mit Freisprechanlagen sind zwar während der Fahrt erlaubt, der Grad der Ablenkung sinkt dabei allerdings nur unwesentlich. Entscheidend ist vielmehr der Inhalt des Gesprächs. Je stärker die Konzentration auf das Gespräch gelenkt wird, desto höher ist die Ablenkung. Auch konfliktbeladene Gespräche mit Beifahrern sollten während der Fahrt vermieden werden. Bleiben Sie mit Ihren Gedanken im Straßenverkehr und mit den Händen am Lenkrad.

3. Machen Sie regelmäßige Pausen

Ein paar Schritte an der frischen Luft und Bewegung tun dem Körper gut. Anschließend ist man wieder aufmerksamer. Notwendige Telefongespräche, das Lesen von Dokumenten sowie Essen und Trinken sollten ebenfalls während einer Fahrpause erledigt werden.

Fazit: Nicht alle Ablenkungen können vermieden werden. Doch jeder Fahrer sollte sein eigenes Verhalten überprüfen. Das Lenken eines Lkw oder Transporters erfordert auch vom Profi die volle Aufmerksamkeit! Ihre Sicherheit und die anderer Verkehrsteilnehmer liegt in Ihrer Hand.

Horst Schramen

BG Verkehr
Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

Allgemein
A9

Aufmerksamkeit im Straßenverkehr

Eine aktive Teilnahme am Straßenverkehr erfordert jederzeit die volle Konzentration auf das Verkehrsgeschehen. Bereits kurze Unaufmerksamkeiten führen häufig zu schlimmen Unfällen.

Im Folgenden werden Risikofaktoren beschrieben und Hinweise zum richtigen Verhalten gegeben:

1 Radio und andere Unterhaltungsmedien
Verzichten Sie, besonders beim Befahren und im Stadtverkehr, auf zu laute Musik sowie das Anhören von anspruchsvollen Radiobeiträgen.
Geräusche aus Ihrer Umgebung, wie z. B. Warnsignale, müssen Sie jederzeit rechtzeitig wahrnehmen können.

2 Mobiltelefon
Erledigen Sie Telefonate in den Fahrpausen, da die Aufmerksamkeit auf das Telefonat und nicht auf den Verkehr gerichtet ist, selbst wenn eine Freisprecheinrichtung genutzt wird.

Tipp 1:
Prüfen Sie vor der Abfahrt, ob alle Geräte, Sitze und Spiegel richtig eingestellt sind.
Verstauen Sie lose Gegenstände und befindern Sie mögliche Störfaktoren, wie z. B. Insekten, nach draußen.

Info:
Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h werden ca. 15 Meter pro Sekunde zurückgelegt.
Mit Bremskonzept von einer Sekunde startet das Fahrzeug bei einer Gefahrenbremsung nach ca. 28 Metern.
Ist der Fahrer nur eine Sekunde abgelenkt, verlängert sich der Anhalteweg um weitere 15 Meter.

INFOS

Zu dem Thema „Aufmerksamkeit im Straßenverkehr“ ist die gleichnamige Unterweisungskarte A 9 erschienen. Alle Unterweisungskarten stehen im Medienkatalog der BG Verkehr zum Herunterladen und zum Bestellen zur Verfügung.
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Gemeinsam für den Rücken

Beim Thema Rückengesundheit ziehen Bund, Länder, Unfallversicherungsträger, Krankenkassen und Sozialpartner an einem Strang: Mit der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie sagen sie der „Volkskrankheit“ Rückenschmerzen den Kampf an.

Der Arbeitsschutz in Deutschland ruht auf zwei Säulen: dem staatlichen Arbeitsschutz, umgesetzt durch die Arbeitsschutzbehörden der Länder, und dem selbstverwalteten Arbeitsschutz der Präventionsdienste der Unfallversicherungsträger. Diese Konstellation ist ein Garant für einen hohen Standard im Arbeits- und Gesundheitsschutz. Aber auch Gutes kann man noch besser machen. Deshalb haben sich die Beteiligten zusammengetan, um eine Strategie für den Arbeitsschutz der Zukunft zu entwickeln: die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie, kurz GDA.

Prävention macht stark

Das GDA-Arbeitsprogramm Muskel-Skelett-Erkrankungen (Arbeitsprogramm MSE) hat das Ziel, arbeitsbedingte Gesundheitsgefährdungen und Erkrankungen im Muskel-Skelett-Bereich zu verringern. Sie sind eine der Hauptursachen für Arbeitsunfähigkeit: Etwa jeder zehnte Krankheitstag geht auf das Konto von „Rückenleiden“. Betroffene fallen meist plötzlich aus, ihre Behandlung ist oft langwierig – und nicht immer erfolgreich. So müssen aufgrund von Muskel-Skelett-Erkrankungen jedes Jahr rund 26.000 Menschen in Deutschland ihren Beruf vorzeitig aufgeben. Dies sind fast 15 Prozent der gesundheitlich begründeten Frühberentungen. Da von solchen Beschwerden zumeist ältere Beschäftigte betroffen sind, gehen den Unternehmen Fachkräfte mit wertvoller Berufserfahrung verloren.
Das Arbeitsprogramm soll Betriebe dabei unterstützen, die Arbeitstätigkeiten und -bedingungen gesundheitsgerecht zu gestalten. Die Beschäftigten werden dazu ermutigt, selbst mehr für ihre Gesundheit zu tun und zum Beispiel die betrieblich geförderten MSE-Präventionsangebote zu nutzen. Das Motto „Prävention macht stark – auch Deinen Rücken” richtet sich direkt an Unternehmer und Beschäftigte und fördert damit eine neue Präventionskultur. Unternehmer, betriebliche Multiplikatoren, Berater, Beschäftigte und Versicherte können sich umfassend informieren und qualifizieren. Die Institute für Arbeitswissenschaft und Arbeitsmedizin begleiten das Programm mit verschiedenen Forschungsprojekten.

Konkrete Ziele

Das Arbeitsprogramm MSE will erreichen, dass

- die Anzahl der Betriebe mit ergonomisch optimierten Arbeitsplätzen, -stätten und -abläufen erhöht wird,
- mehr Betriebe ein Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM) installieren,
- die Arbeitsorganisation und Führungskompetenz mit Blick auf das Thema MSE verbessert wird,
- mehr Gefährdungsbeurteilungen zu physischen und psychischen Belastungen durchgeführt werden und
- die Wahrnehmung der arbeitsmedizinischen Vorsorge erhöht wird.

Das Programm konzentriert sich auf Tätigkeiten, bei denen die Gefährdung besonders hoch ist. Das sind in erster Linie schweres Heben und Tragen, sich wiederholende Arbeitsabläufe, Zwangshaltungen und Bewegungsmangel. Diese Belastungen sind auch in vielen Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr ein Thema, zum Beispiel langes Sitzen im Lkw, Transporter oder Taxi, schweres Heben und Tragen bei den Fachkräften für Küchen-, Möbel- und Umzugsservice, Gepäckabfertigern, Frachtladern oder Fachkräften für Kreislauf- und Abfallwirtschaft. Die BG Verkehr unterstützt interessierte Mitgliedsunternehmen mit einer Reihe von Angeboten.

ZWEI KAMPAGNEN – EIN ZIEL

Das richtige Maß an Belastung hält den Rücken gesund – das ist die Botschaft der bis Ende 2015 laufenden Präventionskampagne „Denk an mich. Dein Rücken“. Erkennen Sie Rückenbelastungen und finden Sie rückenfreundliche Lösungen: **www.deinruecken.de**

Thematisch erweitert wird die Kampagne im Arbeitsprogramm „Prävention macht stark – auch Deinen Rücken“ der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA). Zusätzlich zur Rückengesundheit stehen hier Muskel-Skelett-Erkrankungen im Fokus. Das Arbeitsprogramm läuft bis Ende 2017.
www.gdabewegt.de

Auch die im Rahmen der Kampagne entwickelte BG Verkehr Schrittzähler-App, die zu mehr Bewegung im Alltag anregt, kann helfen, Muskel-Skelett-Erkrankungen vorzubeugen, denn sie motiviert ihre Nutzer dazu, das gesunde Bewegungsmaß von 10.000 Schritten pro Tag zu erreichen. Erhältlich in den entsprechenden App-Stores oder unter
www.bg-verkehr.de/schrittzaehler

Rückenschmerzen sind in der Regel die Folge von Fehl- und Überbelastungen. Diese Gefahr besteht auch für viele Beschäftige in unseren Mitgliedsunternehmen. Einfache Maßnahmen wie die richtige Haltung beim Heben und Tragen oder eine aktive Pause tragen viel dazu bei, Muskeln, Sehnen und Gelenke zu stärken und Rückenschmerzen vorzubeugen.

DIE GEMEINSAME DEUTSCHE ARBEITSSCHUTZSTRATEGIE

Die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA) ist eine von Bund, Ländern und Unfallversicherungsträgern gemeinsam getragene, bundesweite Strategie zur Verbesserung der Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz. Die Kernelemente werden von allen Beteiligten gemeinsam ausgefüllt, über Ländergrenzen hinaus und branchenübergreifend. Die Schwerpunkte der GDA sind

- Entwicklung gemeinsamer Arbeitsschutzziele, darunter die Verringerung von arbeitsbedingten Gesundheitsgefährdungen und Erkrankungen im Muskel-Skelett-Bereich
- Erstellung gemeinsamer Standards und Arbeitsprogramme nach einheitlichen Grundsätzen
- Einheitliche Bewertung der gemeinsamen Arbeitsschutzziele, Handlungsfelder und Arbeitsprogramme
- Abgestimmtes, arbeitsteiliges Vorgehen von staatlichen Arbeitsschutzbehörden und Unfallversicherungsträgern bei der Beratung der Unternehmen
- Herstellung eines transparenten, überschaubaren und abgestimmten Vorschriften- und Regelwerks ohne Doppelregelungen

Besichtigung und Beratung

Seit Herbst 2014 führen die Aufsichtspersonen der Arbeitsschutzbehörden und der Unfallversicherungsträger, darunter auch die BG Verkehr, abgestimmte Betriebsbesichtigungen durch. Unternehmen werden vor Ort mit Informationen und Empfehlungen unterstützt, um die Gesundheit ihrer Beschäftigten zu erhalten und zu stärken. Das Arbeitsprogramm MSE knüpft thematisch an die bereits seit 2013 laufende Präventionskampagne zur Rückengesundheit „Denk an mich. Dein Rücken“ an, für die sich die BG Verkehr mit verschiedenen Aktionen und Messeauftritten bereits im dritten Jahr engagiert.

Das Thema Rückengesundheit wird auf Veranstaltungen der BG Verkehr auch in den nächsten Jahren wiederholt im Vordergrund stehen. Mit Hilfe verschiedener Module, wie zum Beispiel dem CUELA-Rückenmonitor oder dem Pedalo-Parcours, erhalten die Mitgliedsbetriebe Tipps und Anleitungen für gesunde Bewegung. Diese und weitere Kampagnenmodule werden auch in den nächsten Jahren kostenlos ausleihbar sein. Den aktuellen Flyer zum Arbeitsprogramm erhalten Sie über Ihre Aufsichtsperson.

Regina Neukranz

Vorsicht, frisch gestrichen!

Renovierungsarbeiten auf und an Fahrgastschiffen
Bald ist es wieder soweit. Frisch gestrichen und poliert warten die Schiffe der „Weißen Flotten“ in der Frühlingssonne auf ihre Fahrgäste. Davor liegt noch einiges an Arbeit. Damit sie sicher gelingt, gibt es einiges zu beachten.

Wichtig ist eine gute Planung. Zu fragen ist zunächst, ob die Arbeiten selbst durchgeführt oder von einer Fremdfirma oder einer Werft erledigt werden? Was wird an Material benötigt? Sind die Mitarbeiter in der Ausführung dieser für sie ungewohnten Aufgabe unterwiesen? Werden Persönliche Schutzausrüstungen (PSA) benötigt und falls ja, welche? Alle diese Fragen klärt man am besten mit Hilfe einer Gefährdungsbeurteilung.

Werden Arbeiten auf einer Werft durchgeführt, sprechen Sie mit der Werft ab, wer wann welche Arbeiten ausführt. Sie als Fahrgastschiffer sind zwar auf ihrem Schiff „zu Hause“, aber auf der Werft sind Sie sozusagen „ein Gast“! Das gilt auch für Ihre Lieblingswerft. Informieren Sie sich über die Besonderheiten auf dem Werftgelände, um Gefahrensituationen für alle Beteiligten zu vermeiden. Manche Besatzungen übernachten auf dem Schiff, um nicht täglich erneut zur Werft anreisen zu müssen. Und oft nutzen sie die Zeit (und das günstige Wetter), wenn die Werftarbeiter zum Feierabend nach Hause fahren, um die Konservierungsarbeiten noch fertigzustellen. Dagegen ist überhaupt nichts einzuwenden. Denken Sie dann aber an einen „Türschlüssel“ der Werft, um im Bedarfsfall Hilfe herbeiholen zu können.

Auf der Werft

Die Bedingungen bei der Ausführung von Malerarbeiten außen am Schiff auf der Helling ist nicht zu vergleichen mit den Arbeiten auf dem Wasser. Das Schiff steht dann quasi „aufgebockt“ auf der Helling und die Arbeiten müssen in luftiger Höhe erledigt werden. Dazu ist eine Absturzsicherung erforderlich, am besten ein sicheres Gerüst mit einem oder mehreren Aufgängen, dessen Laufflächen ausreichend Rutschhemmung bieten. Eine schnell gebaute laienhafte Aufstiegshilfe aus Böcken mit einzelnen Brettern, die dann eventuell mit Zwingen notdürftig befestigt werden, ist nicht statthaft. Die etwas teure Vorbereitung durch die Beschaffung und Aufstellung eines Gerüsts erspart nicht zuletzt auch Geld.

Ein Großteil der Arbeiten an Bord sind Malerarbeiten. Bevor gestrichen wird, muss die alte Farbe runter. Dies erfolgt in der Regel mit einem mechanischen Schleifgerät. Vor Aufnahme aller Arbeiten sollten Sie prüfen, ob die Elektrogeräte in Ordnung sind – und eventuell die Prüfung durch eine Elektrofachkraft veranlassen – und ob alle erforderlichen Zusatzgeräte vorhanden sind.

Schutz der Mitarbeiter

Damit die feinen Stäube nicht in der Umwelt verteilt werden, sollte ein geeigneter Staubsauger genutzt werden. Die Hersteller haben dafür extra einen Anschluss vorgesehen. Wird darauf verzichtet, dann sieht die Umgebung oft wie eine Winterlandschaft aus; alles ist mit kleinsten Farbpartikeln bedeckt. Ebenso die Mitarbeiter. Sie nehmen über die Atemwege diese Stäube auf, wenn sie sich nicht ausreichend schützen. Persönliche Schutzausrüstung ist deshalb Pflicht.

Welche PSA im konkreten Fall erforderlich ist, ermittelt man vor Beginn der Arbeiten in der Gefährdungsermittlung. Dort ist auch zu prüfen, welche Farbe eingesetzt werden soll. Farben können Gefahrstoffe enthalten und erfordern einen sorgfältigen Umgang und die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften. Hier hilft ein Blick in das Sicherheitsdatenblatt des Herstellers der jeweiligen Farbe. Hieraus kann man Angaben zur Verarbeitung und natürlich auch zum Schutz bei der Verarbeitung entnehmen. Beim Lieferanten der Farben – und auch im Baumarkt ihrer Wahl – werden auf Nachfrage die Sicherheitsdatenblätter ausgehändigt – fragen Sie danach! Wichtig ist auch, dass bei Malerarbeiten am Schiff auf dem Wasser, keine Farbreste ins Wasser gelangen.

Flammschutz beachten

Einen Rat zur Farbe selbst müssen Sie unbedingt beachten: In der Binnenschiffsuntersuchungsordnung wird gefordert, dass für die Oberflächen der Decken und Wände im Fahrgastbereich schwer entflammbare Farben und Lacke verwendet werden müssen. Wenn Sie also außen eventuell wunderschön glänzende Ein- oder Zweikompo-

Damit das Schiff in der Frühlingssonne strahlt, sind die Arbeiten gut zu planen.

nentenlacke auftragen, weil dort eine Brandklasse nicht vorgeschrieben ist, so ist in den Innenräumen neben dem Gesundheitsschutz auch die weitere Verkehrszulassung zu beachten. Für den neuen Farbanstrich in den Innenräumen ist also Farbe erforderlich, die schwer entflammbar ist und die keine außergewöhnlichen Mengen an Rauch oder giftigen Stoffen erzeugt.

Den Farbbehälter zu kaufen, der mit dem bekannten „BLAUEN ENGEL“ gekennzeichnet ist, ist zwar zur Umweltverträglichkeit und zur Verarbeitung lobenswert, jedoch muss damit die Forderung zum Verkehrsrecht nicht erfüllt sein! Lassen Sie sich im Bedarfsfall von Fachleuten beraten!

Lassen Sie Arbeiten durch Firmen ausführen, so heben Sie sich die Belege hierzu auf! Das erspart u. U. viel Ärger bei der nächsten Nachuntersuchung zur Verlängerung der Gültigkeit der Verkehrszulassung. Sollten im Schiff kleinere oder etwas größere Umbauten geplant werden, so sollten Sie sich unbedingt vorher beraten lassen. Nicht zuletzt, um „den Besitzstand“ in der Verkehrszulassung nicht zu verlieren, besonders wenn Sie für Ihr Fahrgastschiff eine Verkehrszulassung nur für außerhalb des Rheins haben.

Gut geplant lassen sich die Verschönerungsarbeiten sicher ausführen. Denn ein Unfall könnte den bevorstehenden Saisonstart unter Umständen sprichwörtlich ins Wasser fallen lassen.

BEURTEILUNG DER GEFÄHRDUNG BEIM UMGANG MIT GEFAHRSTOFFEN

Gefahrstoffe werden in Binnenschifffahrtsbetrieben z.B. bei Anstricharbeiten, vorausgehenden Schleifarbeiten oder Reinigungsarbeiten mit kennzeichnungspflichtigen Reinigungsmitteln freigesetzt. Vor Beginn solcher Arbeiten muss der Unternehmer oder eine durch ihn ernannte Person eine etwaige Gefährdung der Beschäftigten ermitteln und Maßnahmen treffen, um diese wirksam zu verhindern, das Stichwort dazu lautet: Gefährdungsbeurteilung.

Wie geht man dabei vor?

Hier kann die Technische Regel TRGS 400 „Gefährdungsbeurteilung für Tätigkeiten mit Gefahrstoffen“ dem Durchführenden (Unternehmer, FASI und Betriebsarzt) eine sinnvolle Hilfe sein. Kernpunkte dieser TRGS sind die Informationsermittlung, das Gefahrstoffverzeichnis, das Vorgehen ohne vorgegebene Schutzmaßnahmen sowie die Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung.

TRGS als Hilfestellung

Zu ihrem Inhalt gehören mindestens

- der Zeitpunkt und die Personen, die die Gefährdungsbeurteilung durchgeführt haben,
- der Arbeitsplatz und die konkreten Tätigkeiten mit Gefahrstoffen,
- die am Arbeitsplatz durch die Gefahrstoffe auftretenden Gefährdungen,
- die getroffenen Maßnahmen, hierzu gehört insbesondere die Ersatzstoffprüfung, sowie das Ergebnis ihrer Wirksamkeitsprüfung,
- der Nachweis der durchgeführten Unterweisung der Beschäftigten.

In dieser Unterweisung werden die Beschäftigten mit den durchzuführenden Arbeiten vertraut gemacht, sie lernen die Anwendung der technischen Schutzmaßnahmen, wie auch die Nutzung der persönlichen Schutzausrüstung. Wichtig ist auch die körperliche Eignung.

Ein Hinweis zum Schluss: Nach § 7 Abs. 5 GefStoffV sind die Beschäftigten verpflichtet, die ihnen zur Verfügung gestellte Schutzausrüstung zu verwenden, solange die Gefährdung besteht!

Unfälle auf Schleppern

In den vergangenen Jahren gab es auf Schleppern mehrere Unfälle, die im Zusammenhang mit den Schleppleinen oder Schleppdrähten standen. Einige führten zu schweren Verletzungen der Besatzungsmitglieder. Die folgenden Beispiele zeigen exemplarisch, wo Gefährdungen bestehen.

Die wesentlichen Unfallursachen waren brechende Recker und Leinen, ungeeignete Verbindungsmittel zwischen den Bestandteilen des Schleppgeschirrs, „zweifelhafte Qualitäten" von Schleppleinen und deren Zertifikaten sowie seemännisches Fehlverhalten auf den assistierten Schiffen.

Recker gebrochen

Bei einem Schleppvorgang brach der Recker einer Schleppverbindung etwa in der Mitte. Die zurückschnellende Schleppleine verletzte ein an Deck befindliches Besatzungsmitglied schwer an den Beinen. Bei der Untersuchung des Unfalls wurde festgestellt, dass das Schleppgeschirr im Verhältnis zum Pfahlzug des Schleppers unterdimensioniert war. Das galt sowohl für die verwendete Schleppleine als auch für den Recker.

Nach den anerkannten Regeln soll das Schleppgeschirr so dimensioniert werden, dass die Bruchlast des Schleppgeschirrs dem Dreifachen des Pfahlzuges des Schleppers entspricht. So können plötzlich auftretende Kräfte aufgefangen werden, die zum Beispiel durch Wellengang, ungünstige Stellungen des Schleppgeschirrs oder die Fahrmanöver des Schleppers entstehen. Außerdem wird bei dieser Berechnung ein gewisser Verschleiß berücksichtigt. Recker sollen aufgrund ihres Einsatzes als Schockdämpfer eine nochmals 25 Prozent höhere Bruchkraft aufweisen.

Bei der Überprüfung der Zertifikate der Bestandteile des Schleppgeschirrs stellte sich heraus, dass die Zertifikate der Leinen nicht zu den verwendeten Leinen passten. So stimmten beispielsweise die Durchmesser der verwendeten Leinen nicht mit den in den Zertifikaten angegebenen Leinen überein – die tatsächlichen Durchmesser waren geringer. Damit war natürlich auch die Bruchlast des Schleppgeschirrs herabgesetzt!

Vorläufer gebrochen

In einem anderen Fall brach der aus synthetischen Fasern hergestellte Vorläufer des Schleppgeschirrs im Befestigungsauge zum Schleppdraht. Das zurückschnellende Ende des Schleppdrahtes, an dem sich noch der verbindende Fairleadschäkel (ein besonders geformter Spezialschäkel) befand, durchschlug ein Brückenfenster in Höhe des Fahrstandes des Schleppers. Der Kapitän konnte sich nur durch einen geistesgegenwärtigen Sprung aus dem Einschlagbereich retten, wurde aber durch umherfliegende Glassplitter an den Augen verletzt und brach sich bei der Aktion außerdem einen Arm.

Die Ursache dieses Unfalls war wahrscheinlich ein im Verhältnis zum Vorläufer unterdimensionierter Fairleadschäkel, der möglicherweise durch eine zu geringe Auflagefläche zum Bruch des Befestigungsauges geführt hat.

Schleppgeschirr richtig dimensionieren

Beide Unfälle zeigen auf ihre Art die Bedeutung der richtigen Dimensionierung aller Bestandteile des Schleppgeschirrs, denn jedes Schleppgeschirr ist nur so stark wie sein schwächstes Glied! Alle Bestandteile des Schleppgeschirrs müssen deshalb bereits im Vorwege durch die Unternehmensleitung festgelegt werden. Unternehmensleitung und Schiffsführung müssen unbedingt darauf achten, dass die Angaben in den Zertifikaten mit den tatsächlich vorgefundenen Daten übereinstimmen und dass jedes Zertifikat jederzeit einem bestimmten Teil oder einer bestimmten Leine des Schleppgeschirrs zugeordnet werden kann. Diese Angaben müssen der Schiffsführung an Bord zur Verfügung stehen.

Fehler beim Loswerfen der Schleppverbindung

Ein anderer Unfall, bei dem ein Besatzungsmitglied schwer verletzt wurde, entstand aus mangelnder Seemannschaft heraus. Nach dem Festmachen eines Schiffes an der Pier sollte der assistierende Schlepper losgemacht werden. Dazu nähert sich normalerweise der Schlepper dem Schiff und nimmt dabei das Schleppgeschirr auf. Das Ende des Schleppgeschirrs wird dann von der Besatzung des assistierten Schiffes langsam auf den Schlepper heruntergelassen.

In diesem Fall wurde von dem Schiff das Ende des Schleppgeschirrs losgeworfen und fiel in das Wasser (dieser Vorgang wird an Bord als „Ausrauschen lassen“ bezeichnet). Das Ausrauschen ist normalerweise zwar ärgerlich für die Schlepperbesatzung, führt aber in der Regel nicht zu Problemen, da der Schiffspropeller sich nicht dreht. In diesem Fall war jedoch das Schiff mit einem so genannten Verstellpropeller ausgerüstet: Wenn er auf keine Steigung eingestellt ist, erzeugt er theoretisch auch keinen Schub. Theoretisch deshalb, weil Verstellpropeller in der Regel selbst in Neutralstellung immer etwas Schub voraus oder zurück produzieren. Auch in diesem Fall erzeugte der Propeller noch „Rückwärtsschub“, mit dem er eine Vorläuferleine des Schleppgeschirrs angesogen hat. Die Vorläuferleine verfing sich in dem immer noch drehenden Propeller und wickelte sich mitsamt dem noch im Wasser befindlichen Schleppdraht auf. Dabei wurde auch der Teil des Drahtes heruntergerissen, der sich noch an Bord des Schleppers befand. Das umherschlagende Ende dieses Drahtes verletzte ein Besatzungsmitglied schwer an den Beinen.

Dieser Unfall wäre nicht passiert, wenn die Besatzung des Handelsschiffes sorgfältig und kundig gearbeitet hätte. Jeder an Bord sollte wissen, dass er beim Loswerfen von Schleppverbindungen darauf achten muss, die Kollegen auf dem Schlepper unter keinen Umständen zu gefährden. Besondere Aufmerksamkeit ist erforderlich, wenn Schiffe mit Verstellpropelleranlagen ausgerüstet sind. Wenn möglich sollten Schlepper in der Nähe des Achterschiffes erst dann losgeworfen werden, wenn der Propeller gestoppt ist und sich nicht mehr dreht. Beim Loswerfen von Schleppgeschirren ist es wichtig, darauf zu achten, dass das Schleppgeschirr geordnet an den Schlepper zurückgegeben wird, ein Ausrauschen lassen sollte dabei unbedingt vermieden werden.

Stephan Schinkel

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Beim Springen umgeknickt

Ein Festmacher war auf dem Weg zum Anlegeplatz eines Seeschiffes, als er bemerkte, dass die Zufahrt nicht gewährleistet war. Um trotzdem in den abgesperrten Bereich zu kommen, setzte er das Mooringfahrzeug rückwärts an eine dort stehende Mauer. Über den hinteren Teil des Fahrzeugs kletterte er auf die etwa 2,5 Meter hohe Mauer und sprang von dort aus auf die andere Seite. Bei der Landung auf dem gepflasterten Boden knickte er mit dem Fuß um und verstauchte sich den Knöchel.

Ins Wasser gefallen

Ein Maschinist wollte mit einem großen Schritt von der Pier auf sein Schiff übersteigen. Er verschätzte sich, rutschte aus und fiel ins Wasser. Der Mann versuchte reflexhaft, sich mit der Hand an der Scheuerleiste des Schiffes festzuhalten. Bei dieser heftigen Bewegung verstauchte er sich die Schulter.

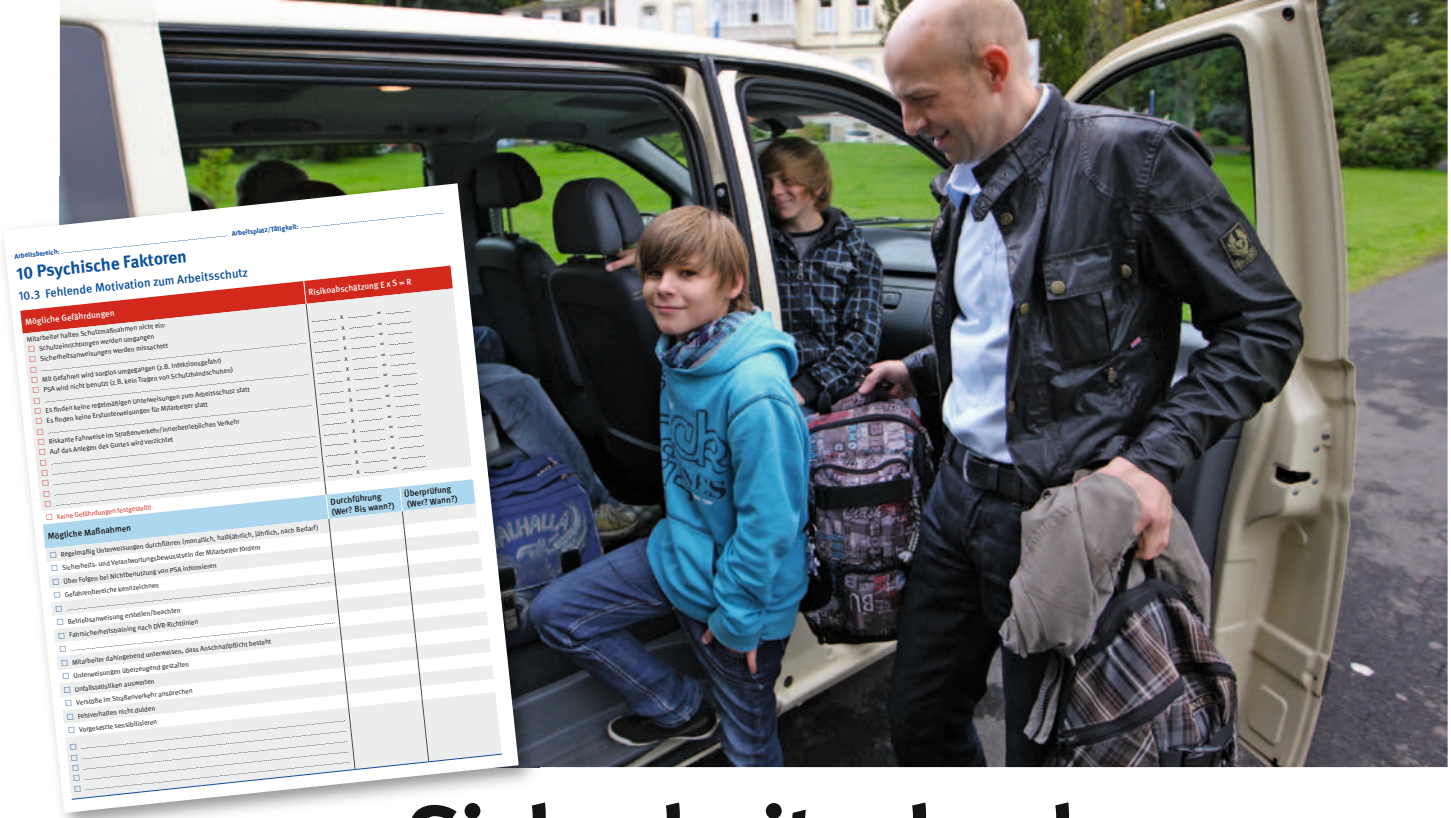
Am Pier gestolpert

Ein leitender Ingenieur machte kurz nach Mitternacht einen Kontrollgang an der Pier. Er stolperte in der Dunkelheit und stürzte so unglücklich, dass er mit dem Kopf auf einen Poller aufschlug. Der Aufprall verursachte eine Schädelprellung und Verletzungen im Gesicht. Wegen immer wieder auftretender Schwindelgefühle und Konzentrationsstörungen war der Seemann mehrere Wochen lang nicht zur Arbeit an Bord fähig.

Im Laderaum gefallen

Ein Schiffsmechaniker befand sich im Laderaum, als er bei einer plötzlichen Schiffsbewegung den Halt verlor. Er fiel nach hinten und schlug mit dem Rücken auf einen Palettenstapel. Bei dem heftigen Aufprall wurde ein Wirbel angebrochen.

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



Sicherheitscheck Personenbeförderung

Alle Betriebe, die bei der BG Verkehr versichert sind, haben eine Gemeinsamkeit: Sie bringen ein Gut von A nach B. Transportiert werden kann heutzutage alles – aber das wertvollste „Transportgut“ bleibt nach wie vor der Mensch. Die BG Verkehr unterstützt dabei mit dem Sicherheitscheck-Personenbeförderung.

Abgesehen von den allgemeinen Gegebenheiten, die für alle Berufskraftfahrer gelten, gibt es beim Transport von Personen einige Besonderheiten: Die Beschäftigten müssen speziell dafür geeignet und ausgebildet sein. Die Arbeit erfolgt oft unter der Beobachtung durch die Fahrgäste, die einen freundlichen Umgangston, Hilfsbereitschaft und Service erwarten. Das kann die Beschäftigten psychisch belasten. Enge Zeitpläne, Behinderungen und Staus führen nicht nur zu Verzögerungen des Betriebsablaufs, sondern erzeugen oft auch bei den Fahrgästen Unmut, der sich wiederum in unfreundlichem Verhalten gegenüber den Fahrerinnen und Fahrern auswirken kann. All dies müssen die Verantwortlichen im Auge behalten, wenn sie ihren Taxi- oder Busbetrieb organisieren und im Hinblick auf die mit der Arbeit auftretenden Gefahren analysieren. Die BG Verkehr macht dazu zwei Angebote: Für Klein- und Kleinstbetriebe gibt es sogenannte Infomaps, das sind Handlungshilfen zur Beurteilung der Arbeitsbedingungen, zum Beispiel für Taxi- und Mietwagenunternehmen. Für größere Firmen eignet sich der Sicherheits-Check „Personenbeförderung“.

Interaktive Gefährdungsbeurteilung

Anhand dieses Leitfadens kann der Unternehmer:

1. Die Organisation seines Betriebes beschreiben.
2. Die Arbeitsplätze oder Arbeitsabläufe erfassen.
3. Arbeitsplätze oder Arbeitsabläufe beschreiben.
4. Gefährdungen erkennen.
5. Gefährdungen beurteilen und Maßnahmen zur Verhinderung festlegen.

Der Leitfaden beginnt mit einem Überblick über den Nutzen der Gefährdungsbeurteilung, das konkrete Vorgehen und den rechtlichen Grundlagen. Im folgenden Formularteil gibt es Vorlagen zur Beschreibung des Arbeitssystems und zum Erkennen sowie Beurteilen von Gefährdungen. Auf diese Weise gewinnt man auch eine Unterlage zur Dokumentation seiner Überlegungen und Maßnahmen. Wer den Leitfaden nicht handschriftlich in der Papierversion ausfüllen will, trägt alle relevanten Daten in der elektronischen Variante am Rechner ein.

Die Gefährdungsfaktoren, die für den jeweiligen Arbeitsbereich oder Arbeitsplatz zutreffen, wählen Sie in der Online-Version durch einfaches Anklicken aus. Selbstverständlich bleibt genügend Raum für die in Ihrem Betrieb anzutreffenden besonderen Umstände. Mit dem kleinen Rechentool für die Risikoabschätzung verschaffen Sie sich schnell einen Überblick darüber, ob und wie schnell Maßnahmen notwendig werden. Auch dafür bietet die interaktive Gefährdungsbeurteilung Vorschläge an, die Sie auswählen oder durch eigene Maßnahmen ergänzen können. Zuletzt legen Sie fest, wer bis wann die Maßnahme durchzuführen hat und wer die Wirksamkeit überprüft. **(rb)**

INFOS

Der Sicherheits-Check Personenbeförderung steht auf dem Kompendium Arbeitsschutz in der Rubrik „Handlungshilfen zur Gefährdungsbeurteilung“ zur Verfügung. Wer lieber mit der Papierversion arbeitet, kann diese im Medienkatalog bestellen.
kompendium.bg-verkehr.de
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Ausbildung zum Ersthelfer neu geregelt

© Johanniter/_Bert_Löwenherz; Robert Schlesinger/Picture Alliance

Das Konzept für die Aus- und Fortbildung von Ersthelfern im Betrieb wurde geändert. Die wichtigsten Neuerungen: Der Zeitaufwand für die Ausbildung reduziert sich auf einen Tag und der Praxisanteil wird gestärkt.

Das oberste Ziel aller Präventionsbemühungen ist es, die Arbeitsplätze so sicher zu gestalten, dass es gar nicht zu Unfällen kommt. Aber eine hundertprozentige Sicherheit gibt es nicht. Auch medizinische Notfälle wie ein Herzinfarkt oder ein Schwächeanfall kann niemand ausschließen. Unternehmer sind deshalb verpflichtet, Vorkehrungen für diesen Fall zu treffen, Ersthelfer auszubilden und zu benennen, das Meldewesen zu regeln und Erste-Hilfe-Material in ausreichender Menge vorzuhalten.

Kompetent helfen

Die Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“, DGUV Vorschrift 1 schreibt vor, dass im Unternehmen in ausreichender Zahl Ersthelfer zur Verfügung stehen. Sie müssen von einer ermächtigten Stelle ausgebildet sein. Bisher sah das Konzept für diese Ausbildung vor, dass die Ersthelfer in einem zweitägigen Kurs zum Ersthelfer ausgebildet werden und dann im Abstand von zwei Jahren an einem Wiederholungskurs teilnehmen, um ihr Wissen aktuell zu halten. Im Grundkurs wurde dabei umfangreiches Detailwissen vermittelt. Neuere wissenschaftliche Erkenntnisse zeigen nun, dass dies im Einzelfall kontraproduktiv sein kann. Wichtig sind vor allem grundlegende Kenntnisse über lebenserhaltende Maßnahmen und die Bereitschaft, überhaupt aktiv zu werden. Diese Bereitschaft und das Abrufen des elementaren Wissens fallen leichter, wenn man in der Ausbildung grundlegende Erkenntnisse erworben hat und weiß, was für den Verunglückten unmittelbar lebensnotwendig ist. Hinzu kommt, dass sich in den letzten Jahren auf verschiedenen Themenfeldern, u.a. im Bereich der Reanimation, deutliche Vereinfachungen ergeben haben. Deshalb wird die Aus- und Fortbildung in Erster Hilfe zum 1. April 2015 geändert.

Im Zentrum der Ausbildung steht die Vermittlung der lebensrettenden Maßnahmen und einfacher Erste-Hilfe-Maßnahmen. Außerdem lernen die Teilnehmer Grundsätzliches zur Eigensicherung, der Absicherung der Unfallstelle oder Maßnahmen zur psychischen Betreuung. Die Inhalte der Seminare werden zudem stärker als bisher an die Bedürfnisse der jeweiligen Teilnehmer angepasst, die aus einer Reihe von Themen Schwerpunkte auswählen und sich dadurch mit den jeweils branchentypischen Problemen intensiver befassen können (z.B. Amputationsverletzungen, Vergiftungen, Brandwunden, Unterkühlung oder Verletzungen durch elektrischen Strom). Das neue Ausbildungskonzept sieht sowohl für die Aus- wie für die Fortbildung je neun Unterrichtseinheiten vor. Die Fortbildung wird weiter in Zeitabständen von zwei Jahren erfolgen.

Wer im Notfall die lebenserhaltenden Maßnahmen kennt, hilft am besten.

Die Abrechnung der Aus- und Weiterbildung erfolgt direkt durch die jeweiligen Ausbildungsträger. Sie schicken dazu die Rechnung mit einer unterschriebenen Teilnehmerliste an die zuständige Regionalabteilung. **(rb)**

Zur Anmeldung steht auf den Internetseiten der DGUV im Fachbereich Erste Hilfe ein Formular zur Verfügung: www.dguv.de/fb-erstehilfe/Ausbildungsstellen

DAS WICHTIGSTE AUF EINEN BLICK

- Beratung und Unterstützung erhalten Sie jederzeit von Ihrer Sachbearbeiterin bzw. von Ihrem Sachbearbeiter in unseren Bezirksverwaltungen.
- Abfindungen kommen für Renten auf unbestimmte Zeit in Frage.
- Sie müssen für die Abfindung einer Rente einen Antrag stellen.
- Für die Abfindung der unterschiedlichen Renten gibt es jeweils eigene Bedingungen sowie Vor- und Nachteile.

Abfindung statt Rente?

Eine monatliche Unfallrente kann die BG Verkehr auch als einmaligen Betrag auszahlen. Gerade wer größere Investitionen plant, zieht die Rentenabfindung oft als Alternative zum Kredit heran. Lesen Sie hier, welche Voraussetzungen für die Auszahlung erfüllt sein müssen.

Rund 44.000 Renten zahlt die BG Verkehr derzeit an Versicherte mit Gesundheitsschäden aus einem Arbeitsunfall oder einer Berufskrankheit. Die Möglichkeit sich eine Rente abfinden zu lassen, nutzen erfahrungsgemäß Versicherte, die lieber mit dem Betrag aus der Abfindung größere Anschaffungen finanzieren wollen, anstatt auf einen Bankkredit angewiesen zu sein. Wohin das Geld fließt ist vielfältig. Das können behindertengerechte Umbauarbeiten im und am Haus, ein neues Auto oder auch der Aufbau einer neuen beruflichen Selbstständigkeit sein.

Gibt es finanzielle Einbußen?

Was Sie mit Ihrer Abfindung vorhaben, bleibt Ihre Angelegenheit. Die Gründe müssen Sie uns nicht mitteilen. Ob Sie sich eine monatlich gezahlte Rente auf einen Schlag abfinden lassen, sollten Sie gut überlegen. Zwar haben Sie mit der Abfindung erst einmal einen gewissen Betrag auf dem Konto – haben Sie aber keine weiteren regelmäßigen Einkünfte, kann der Wegfall der monatlichen Rentenzahlung im schlimmsten Fall eine Sozialhilfebedürftigkeit nach sich ziehen. Die BG Verkehr prüft daher in jedem Einzelfall, ob die Voraussetzungen für eine Abfindung vorliegen.

Die BG Verkehr prüft für jeden Einzelfall, ob die Voraussetzungen für eine Abfindung vorliegen.

Welche Abfindung wird für meine Rente gezahlt?

Haben Sie vor, sich Ihre Rente von der BG Verkehr abfinden zu lassen, wenden Sie sich an die zuständige Bezirksverwaltung. Hier erhalten Sie eine umfangreiche Beratung, die speziell auf Ihren Fall und Ihre Bedürfnisse zugeschnitten ist. Denn je nach Art der Rente gelten andere Bedingungen und Abfindungssätze.

Für die Abfindung von Renten auf unbestimmte Zeit ist ein Antrag der erste Schritt. Neben der Prämisse, dass sich die Folgen aus dem Unfall oder der Berufskrankheit voraussichtlich nicht bessern werden, wird in der Regel Ihre Lebenserwartung berücksichtigt. Damit nicht die Gefahr besteht, dass Sie nach der Auszahlung Ihre Grundausgaben nicht mehr decken können, ist eine Auskunft über Ihre laufenden Einkünfte notwendig. Im Falle eines frühen Todes darf die BG Verkehr die Abfindung nicht zurückfordern.

Für die Berechnung der Abfindung ist die Höhe der verminderten Erwerbsfähigkeit ausschlaggebend. Beziehen Sie eine Rente nach einer Minderung der Erwerbsfähigkeit von unter 40 Prozent, erhalten Sie die Abfindung als vollumfängliche Einmalzahlung. Welche Summe gezahlt wird, legt eine Rechtsverordnung der Bundesregierung fest, wobei Ihr Alter zum Unfallzeitpunkt und die seither vergangenen Jahre eine Rolle spielen. Besonders wichtig für jüngere Versicherte ist die Tatsache, dass sie maximal das 20,5-Fache der Jahresrente erhalten. Sie sollten gut abwägen, ob eine einmalige Auszahlung einer womöglich lebenslangen Rente vorzuziehen ist, denn für den abgefundenen Rentenanspruch kann keine Rente mehr gezahlt werden.

Beispiel: Stolperfalle auf dem Recyclinghof Peter Seifers (37) arbeitete auf einem Recyclinghof, als er über ein herumliegendes Blech stolperte und sich beim Sturz das Handgelenk brach. Seit dem Unfall sind mehr als drei Jahre vergangen und er bezieht bei einer Minderung der Erwerbstätigkeit von 30 Prozent eine Jahresrente von 4.000 Euro. Der Abfindungsbetrag berechnet sich nach der Rechtsverordnung in diesem Fall aus dem 17-Fachen der aktu-

© Tetra Images/Bildagentur-online

ellen Jahresrente. Herr Seifert erhält somit eine Abfindung in Höhe von 68.000 Euro.

Liegt die Minderung der Erwerbsfähigkeit bei 40 Prozent oder darüber zahlt Ihnen die BG Verkehr höchstens die Hälfte Ihrer Rente für einen Zeitraum von zehn Jahren aus. Sie müssen dafür mindestens 18 Jahre alt sein. Beachten Sie, dass für die Abfindungssumme maximal die Hälfte der Jahresrente mit Neun multipliziert wird und dieser Teil der Rente nicht an den jährlichen Rentenanpassungen teilnimmt. Während des zehnjährigen Zeitraums erlischt der Rentenanspruch auf den abgefundenen Teil. Der andere Teil läuft als monatliche Zahlung ganz normal weiter. Nach Ablauf von zehn Jahren erhalten Sie dann wieder die gesamte Rente in monatlichen Beträgen. Sie können nun erneut eine Abfindung beantragen.

Beispiel: Unfall mit dem Taxi Gabriele Kleinow (53) zog sich ausgedehnte Quetschungen am Oberkörper zu, als sie mit ihrem Taxi im Dienst unverschuldet von der Straße abkam und gegen einen Baum prallte. Sie bezieht eine jährliche Rente von 12.000 Euro bei einer Minderung der Erwerbsfähigkeit von 60 Prozent. Bei einer Abfindung bis zur Hälfte der Jahresrente ergibt sich ein Abfindungsbetrag von 54.000 Euro (= 9 x 6000 Euro).

Kann ich nach der Abfindung keine Leistungen mehr erwarten?

Die Auszahlung einer Abfindung hat keinen Einfluss auf andere Leistungen aus dem Versicherungsfall. Anders als im privaten Versicherungsrecht steht Ihnen die BG Verkehr auch weiterhin zur Seite, zum Beispiel mit ärztlichen Behandlungen bei Wiedererkrankung oder mit Leistungen zur Teilhabe am Berufsleben. Wenn sich nach der Abfindung die Unfallfolgen verschlimmern sollten und die Minderung der Erwerbsfähigkeit mindestens um zehn Prozent steigt, zahlt Ihnen die BG Verkehr bei der Rente auf unbestimmte Zeit mit einer verminderten Erwerbsfähigkeit von unter 40 Prozent den entsprechenden Anteil als Rente weiter oder stockt bei einer verminderten Erwerbsfähigkeit ab 40 Prozent die weitergezahlte Rente um diesen Betrag auf.

Welche Regelungen gelten für vorübergehend gezahlte Renten?

Renten, die Sie als vorläufige Entschädigung erhalten und die nicht länger als drei Jahre nach dem Unfall gezahlt werden, kann die BG Verkehr als Gesamtvergütung auszahlen. Sie müssen hierfür keinen Antrag stellen. Die Vergütungssumme ergibt sich aus dem zu erwartenden Rentenzeitraum, der nach Erfahrungswerten festgelegt wird. Die Rente beginnt immer mit dem Ende der Arbeitsunfähigkeit.

Beispiel: Sturz von der Leiter Thomas Baumann (31) brach sich das linke Sprunggelenk, als er bei Ladearbeiten von der Leiter abrutschte und stürzte. Nach den allgemeinen medizinischen Erfahrungswerten geht man hier von einer Minderung der Erwerbsfähigkeit von 20 Prozent für die Dauer von sieben Monaten aus. Herr Baumann verdient im Jahr 27.000 Euro. Die monatliche Rente beträgt damit 300 Euro. Multipliziert mit der Rentendauer von sieben Monaten ergibt sich eine Gesamtvergütung von 2.100 Euro.

Haben Sie für eine vorübergehend gezahlte Rente eine Gesamtvergütung erhalten und die Gesundheitsschäden sind nach wie vor unverändert, sollten Sie uns umgehend informieren. Wir prüfen dann, ob die Rente weitergezahlt werden kann. **Tina Ende**

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

DIE ZAHL

57.683

Mal wurde die Schrittzähler-App der BG Verkehr im Playstore bereits heruntergeladen.

NEU IM NETZ

Ein gesunder Rücken ist auch Kopfsache

Tag der Rückengesundheit am 15. März 2015

Dem Schmerz den Rücken zuzukehren fällt oft schwer. Wer jedoch seine Rückenschmerzen als Anlass nimmt, seinen Alltag zu verändern, auf mehr Bewegung zu achten und sich dabei kleinen Stolpersteinen aktiv in den Weg stellt, kann langfristig einen rückenfreundlichen Lebensstil entwickeln.

Rund um das Motto „Sie haben es in der Hand – Rückenschmerzen bieten Chancen“ haben ärztliche und therapeutische Praxen, Rückenschulen und Apotheken und viele andere bundesweit ein umfangreiches Programm zum Tag der Rückengesundheit vorbereitet. Das Aktionsportal der Aktion Gesunder Rücken (AGR), die den Tag der Rückengesundheit gemeinsam mit dem Bundesverband deutscher Rückenschulen (BdR) initiiert, listet alle Veranstaltungen, Vorträge und Mitmachkurse auf und hält zahlreiche Tipps für einen gesunden Rücken bereit.

www.agr-ev.de/tdr2015

Sie fragen – wir antworten

Ich habe einen kleinen Kurierdienst aufgebaut, beschäftige aber keine eigenen Mitarbeiter. Warum muss ich trotzdem Beiträge zur gesetzlichen Unfallversicherung zahlen?

Zunächst einmal: Die Versicherungspflicht für Unternehmer ist keine Strafe, sondern eine sehr günstige Absicherung. Unsere Selbstverwaltung hat deswegen beschlossen, dass der Versicherungsschutz auch für Einzelunternehmer gilt, ebenso für die Gesellschafter einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts, einer offenen Handelsgesellschaft oder die Komplementäre einer Kommanditgesellschaft. Die Zugehörigkeit zur BG Verkehr ist also nicht davon abhängig, ob im Unternehmen Mitarbeiter beschäftigt werden. Selbst vollständig allein arbeitende Unternehmer

© LVDESIGN – Fotolia.com

sind versichert. Ihr Vorteil: Sie haben bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten Anspruch auf Leistungen aus der Unfallversicherung, die oft über die Leistungen der gesetzlichen Krankenversicherung hinausgehen.

In der Satzung der BG Verkehr ist für die Unternehmer eine einheitliche Versicherungssumme von derzeit 23.000 Euro festgelegt. Diese Versicherungssumme gilt unabhängig vom tatsächlichen Einkommen und ist Grundlage für die Beitragsberechnung sowie für etwaige Geldleistungen, die Sie von der BG Verkehr erhalten. Wer möchte, kann freiwillig eine Zusatzversicherung abschließen und hat so die Möglichkeit, die im Versicherungsfall zustehenden Geldleistungen an seine persönlichen Einkommensverhältnisse anzupassen.

Unter bestimmten Voraussetzungen ist für die Unternehmer eine Befreiung von der Versicherung möglich. Damit endet aber der Versicherungsschutz durch die BG Verkehr! Ein Antragsformular für die Befreiung von der Unternehmerversicherung finden Sie im Internet.

Ihr nächster SicherheitsProfi: 2.5.2015

FORTBILDUNG
Das neue Seminarprogramm

MITGLIEDSCHAFT
Beitragsberechnung 2015

Testen Sie Ihr Wissen

Jeder Führerscheininhaber muss wissen, wie er Erste Hilfe leistet. Trotzdem sind viele Menschen unsicher und haben Angst, Fehler zu machen, wenn sie als Erste am Unfallort sind. Können Sie unsere Fragen beantworten?

© benjaminnolte/fotolia

1. Wie soll sich jemand verhalten, der Angst hat, beim Helfen etwas falsch zu machen?

A Weiterfahren, um die Unfallstelle nicht zu blockieren.
B Im Fahrzeug bleiben, Fotos machen und abwarten, bis andere Fahrzeuge anhalten.
C Nach bestem Wissen und Gewissen handeln, denn nur unterlassene Hilfeleistung ist strafbar.

2. In welcher Reihenfolge handelt man am Unfallort?

A Rettungskräfte rufen, Überblick verschaffen, Unfallstelle absichern.
B Nach Verletzten schauen, eventuell Blutung stillen, Rettungskräfte rufen.
C Zuerst die Unfallstelle absichern, dann Überblick verschaffen, Notruf absetzen und Erste Hilfe leisten.

3. Wie oft sollten die Erste- Hilfe-Kenntnisse aufgefrischt werden?

A einmal jährlich
B alle zwei Jahre
C alle fünf Jahre

Unser Gesundheits-Tipp: Gedächtnistraining

Mit einfachen Tricks können Sie sich neuen Lernstoff besser merken: „Eselsbrücke“ – man denkt beim Lernen an ein bestimmtes Wort oder Bild. Reihenfolgen – die zu merkenden Dinge werden an Stationen eines bekannten Weges „gehängt“, der beim Erinnern quasi abgelaufen wird. „Bewegtes Lernen“ – Gehen und Ortswechsel beim Lernen fördern die Gedächtnishaftung. „Etwas tun“ – eine bewährte Methode ist das Aufschreiben und/oder laute Aufsagen des Lernstoffs. Bewegung, soziale Kontakte, Lesen, Musizieren, Sprachenlernen etc. halten geistig fit. Wichtig: Herz-Kreislauferkrankungen wie z.B. Bluthochdruck können die Hirnleistung mindern und müssen behandelt werden.

Auflösung: 1C, 2C, 3B

Kennen Sie schon unseren Newsletter?

Ein Klick und Sie wissen mehr:

Wir bieten kompakte Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, aktuelle Nachrichten aus der Verkehrsbranche, Termine und interessante Links zu Hintergrundmaterial.

© Romolo Tavani/Fotolia

Anmeldung: www.bg-verkehr.de