

SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

4 | 2015

DAS THEMA
Traumatische Erlebnisse

Seite 8



GESUND UND SICHER
Die neue Betriebsicherheitsverordnung

Seite 18



REPORTAGE

Das große Reinemachen

Seite 10



„Aggressionen und Gewalt im Verkehrsgewerbe sind für uns ein ernst zu nehmendes Thema.“

**Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr**

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn es um Gewalt und Aggressionen bei der Arbeit geht, wissen vor allem Taxifahrerinnen und -fahrer, wovon die Rede ist. 57 Prozent von ihnen waren schon einmal einem „Beinahe-Angriff“ ausgesetzt, 29 Prozent einem direkten körperlichen Angriff. Wir arbeiten deshalb seit vielen Jahren daran, diesen Gewaltsituationen präventiv zu begegnen. Zuletzt in einem Feldversuch unter Einsatz von Videokameras, der sich als sehr wirksam erwies. Seit vielen Jahren bieten wir darüber hinaus Seminare an, in denen die Fahrerinnen und Fahrer lernen, Gewaltsituationen richtig einzuschätzen und Strategien zu entwickeln, wie sie möglichst unbeschadet aus Überfallsituationen herauskommen.

Warum erzähle ich Ihnen das? Nun, in der letzten Zeit mehren sich Berichte aus den bei uns versicherten Branchen, die eine besorgniserregende Entwicklung zeigen. Vor allem Ladungsdiebstahl und Übergriffe auf Lkw-Fahrer nehmen zu und werden immer brutaler. Ähnlich wie im Taxigewerbe sind diese Überfälle kein deutsches, sondern ein internationales Phänomen. Es stellt sich deshalb die Frage, wie andere Länder damit umgehen. Gibt es Erfahrungen, die uns weiterhelfen? Sind unsere Erfahrungen für andere von Interesse? Im Herbst wird ein internationales Symposium zum Thema Gewalt im Verkehrsgewerbe hoffentlich Antworten auf diese Fragen bringen. Über den Erfahrungsaustausch werden wir ausführlich berichten.

Die Frage, warum wir diesen Themen großen Wert beimessen, lässt sich übrigens sehr einfach mit dem Hinweis auf einen weiteren Artikel aus diesem SicherheitsProfi beantworten. Auf den Seiten acht und neun berichten wir über die Arbeit unserer Traumatologen. Dabei handelt es sich um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus unseren Bezirksverwaltungen, die besonders geschult sind und immer dann tätig werden, wenn Versicherte unter den Folgen eines traumatischen Ereignisses leiden. Diese Fälle nehmen leider zu und haben oft mit dem Erleben von Gewalt und Aggressionen zu tun. Die Erfahrungen der Traumatologen zeigen, wie wichtig es ist, möglichst frühzeitig und mit professioneller Hilfe den psychischen Folgen eines traumatischen Ereignisses zu begegnen. Sie als Arbeitgeber können uns dabei unterstützen, indem Sie, wo immer es geht, Maßnahmen zur Gewaltprävention ergreifen.

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: Phönix Print GmbH, Würzburg

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



SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

Hauptverwaltung Hamburg

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

Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwierte 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
Fax: 040 36137-204
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
Internet: www.deutsche-flagge.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

ORDNUNGSHÜTER
 der besonderen Art sind täglich auf Deutschlands Straßen unterwegs und räumen das weg, was andere liegen lassen. Ohne sie wäre das Leben in der Stadt nicht halb so schön! Wir bedanken uns stellvertretend bei allen Kollegen mit einer Reportage über die Straßenreinigung in Krefeld.
 Seite 10



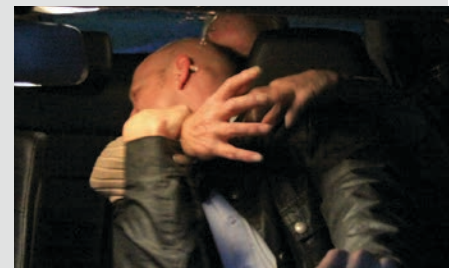
COOL BLEIBEN!

Seite 20



REINGEFALLEN

Seite 27



GEGEN GEWALT

Seite 28

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
 Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr

DAS THEMA

Traumatisiert
 Trauma-Lotsen der BG Verkehr bieten Hilfe an

REPORTAGE

Das große Reinemachen
 Zu Gast bei der Stadtreinigung Krefeld

GESUND UND SICHER

Unfallbericht
 Rücken verrissen
Neue Betriebssicherheitsverordnung rechtsgültig
 Worauf Unternehmer achten müssen

Cool bleiben!
 Tipps für heiße Sommertage

Reingefallen
 Arbeitsgruben gefahrlos nutzen

Gegen Gewalt im Transportgewerbe
 ISSA veranstaltet internationales Symposium

DER FAHRENSMANN

- 4 **Autokrane machen Binnenschiffer mobil** 22
- 5 Hinweise für den sicheren Betrieb von Autokranen
- 8 **Sicherheit und Komfort für Schleusen** 23
- Neue Norm für mehr Sicherheit

SEE & SICHERHEIT

- 10 **75 Jahre Seeärztlicher Dienst** 24
- Interview mit Dr. Philipp Langenbuch

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

- 16 **Neues Lohnnachweisverfahren** 26
- Elektronisches Verfahren für gesetzliche Unfallversicherung beschlossen

VERMISCHTES/RUBRIKEN

- 20 **Editorial / Impressum** 2
- 27 **Nachbestellung SicherheitsProfi / Neu im Netz / Die Zahl** 30
- 28 **Sie fragen – wir antworten** 30
- Vorschau / Testen Sie Ihr Wissen / Neu: Unser Gesundheitstipp** 31

Online-Check „Psychische Gesundheit“

Wie steht es um die psychische Gesundheit im Betrieb?

Ein neuer onlinebasierter Check will Arbeitgeber, Personalverantwortliche und Beauftragte für Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz dabei unterstützen, den Status quo am Arbeitsplatz zu analysieren und passende Maßnahmen zu entwickeln. Der Check wurde im Rahmen des Projekts Psychische Gesundheit in der Arbeitswelt (psyGA) entwickelt. Ihn durchzuführen, dauert etwa 30 bis

60 Minuten. Mit Hilfe eines einfachen Ampelsystems wird dabei zunächst der Handlungsbedarf in verschiedenen Themenfeldern eingeschätzt und Bereiche mit Handlungsbedarf übersichtlich dargestellt. Anschließend können die Punkte individuell priorisiert und für jedes Thema passende Maßnahmen festgelegt werden. Dabei unterstützt der Check mit vielen Hinweisen und praktischen Tipps zu möglichen nächsten Schritten.

 <http://psyga.info/start/check>



© goodtuz/Fotolia

Der Online-Check bietet einen guten Einstieg in Fragen zur psychischen Gesundheit.




Ein Seenotrettungsboot im Einsatz.

150 Jahre Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Die BG Verkehr gratuliert zum Jubiläum

Deutschland besitzt mit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) eine der modernsten Seenotrettungsdienste der Welt. Seit 150 Jahren sind die Lebensretter rund um die Uhr und bei jedem Wetter auf Nord- und Ostsee unterwegs. Mitglied der BG Verkehr ist die DGzRS bereits seit 127 Jahren. Die Flotte der DGzRS umfasst 60 Seenotkreuzer und Seenotrettungsboote. 1.000 Menschen, darunter 800 Freiwillige, die 50-jährige Bestehen der DGzRS wird von vielen Veranstaltungen begleitet, die Termine sind online abrufbar.

 www.150-jahre-seenotretter.de

© Horst Schmidt/Fotolia

BEKANNTMACHUNGEN

Der Ausschuss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zur Festsetzung der seemännischen Durchschnittsheuern in der KAUF-FAHRTEI hat in der Sitzung am 11. Dezember 2014 neue Durchschnittsheuern für Seeleute in der Kauffahrtei (Abschnitt A und G der Beitragsübersicht) beschlossen. Außerdem wurden mit Wirkung vom 1. Januar 2015 die Bruchteile des Durchschnittsjahreseinkommens der nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 SGB VII versicherten Ehegatten und Lebenspartner der Küstenschiffer, die Durchschnittsätze des Jahreseinkommens der nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 SGB VII versicherten Küstenschiffer und die ab 1. Januar 2015 geltenden monatlichen Durchschnittsätze für Beköstigung in der Seeschifffahrt beschlossen*).

Die Festsetzungen treten am 1. Januar 2015 in Kraft.

Das Bundesversicherungsamt hat die Festsetzungen am 25.03.2015 genehmigt.
421 – 69330.9 – 522/2015

Hamburg, den 18.05.2015, Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, im Auftrag, gez. Hanisch

*) Die Tabellen stehen unter www.bg-verkehr.de zum Download zur Verfügung.

1. Nachtrag zum 24. Gefahrarif für den Zuständigkeitsbereich der ehemaligen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen

Artikel I

1. In der Gefahrarifstelle 550 wird der Gewerbszweig „Güterverkehr“ wie folgt definiert: „(Transport von Gütern aller Art mit Kfz und Anhängern einschl. Kurier-, Express-, Paketdienste)“.
2. In der Gefahrarifstelle 515 werden die Gewerbszweige „Postdienste, Transportlogistik“ wie folgt definiert: „(Mobile und stationäre Briefdienste, Fahrradkurriere; Transportlogistik ohne Fahrtätigkeit)“

Artikel II

Dieser Nachtrag tritt am Tag nach seiner Bekanntmachung in Kraft.

Beschlossen in der Sitzung der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft am 13. Mai 2015 in Berlin, gez. Rachow, Vorsitzender der Vertreterversammlung

GENEHMIGUNG

Der vorstehende, von der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft am 13. Mai 2015 für den bisherigen Zuständigkeitsbereich der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen beschlossene 1. Nachtrag zum Gefahrarif zur Berechnung der Beiträge ab 1. Januar 2011 wird gemäß § 158 Abs.1 SGB VII genehmigt.
Bonn, den 27. Mai 2015 421 - 69330.50-1380/2010, Bundesversicherungsamt, im Auftrag, gez. Meurer

Vertreterversammlung tagte



Blick in die Vertreterversammlung. Die Mitglieder der Selbstverwaltung stimmen der Außerkraftsetzung der Unfallverhütungsvorschrift „Arbeitsmedizinische Vorsorge“ zu.

Themenschwerpunkt auf der Sitzung der Selbstverwaltung war die Prävention

Die Mitglieder der Selbstverwaltung trafen am 12. Mai 2015 zu einer Informationsveranstaltung zusammen, um einen aktuellen Überblick über den Stand der Präventionsarbeit zu erhalten. Präventionsleiter Dr. Jörg Hedtmann nahm die Gelegenheit wahr, einige Aspekte der Prävention der BG Verkehr intensiver zu beleuchten. So berichtete er unter anderem über laufende Forschungsprojekte, über die Verzahnung der Präventionsarbeit der Berufsgenossenschaften mit den Zielen der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA) und über die Arbeit der BG Verkehr in nationalen und internationalen Gremien.

Forschungsprojekt Abbiegeunfälle

Auf der Sitzung am Folgetag nahm der Vorstandsvorsitzende Klaus Peter Röskes noch einmal Bezug auf den Vortrag von Dr. Hedtmann und berichtete über den aktuellen Stand des Forschungsprojektes der BG Verkehr zu Abbiegeunfällen. „Der Königsweg, Unfälle beim Abbiegen zu vermeiden, ist unserer Meinung nach ein verlässlicher Abbiegeassistent. Nur so können wir unsere Fahrer wirksam entlasten. Wir halten engen Kontakt zu den Herstellern und

warten auf eine gute technische Lösung. Unsere Forderung wird dann sein, diese Funktion verbindlich für alle Fahrzeuge einzuführen.“

Fusionsvorbereitungen

Über den Stand der Fusionsvorbereitungen der BG Verkehr und der Unfallkasse Post und Telekom zum 1. Januar 2016 wurde ebenfalls ausführlich informiert. Es steht bereits fest, dass zur Verabschiedung der Satzung der neu zu bildenden Berufsgenossenschaft eine Sitzung der Vertreterversammlung notwendig sein wird. Man einigte sich auf einen Termin für die konstituierende Sitzung im Januar 2016.

Vorschriften und Gefahrarif

Die Mitglieder der Vertreterversammlung stimmten im Verlauf der Sitzung der Außerkraftsetzung der Unfallverhütungsvorschrift „Arbeitsmedizinische Vorsorge“ (DGUV Vorschrift 6, ehemals BGV A4) zu, da die Inhalte dieser Vorschrift zwischenzeitlich komplett in die Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMedVV) übernommen wurden. Beschlossen wurde auch der 1. Nachtrag zum 24. Gefahrarif der BG Verkehr. Die Änderungen waren ausschließlich redaktioneller Art und sollen Mißverständnissen und Abgrenzungsproblemen vorbeugen. (Die Bekanntmachung finden Sie auf Seite 4).

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Tödliche Folgen

Unfall beim Einweisen

Zwei Kraftfahrer waren mit dem Be- und Entladen von Wechselbehältern beschäftigt. Während der Fahrzeugführer den Lkw langsam rückwärts fuhr, stand sein Kollege auf der Fahrerseite am Fahrzeugheck, so dass er jederzeit im Rückspiegel zu sehen war. Als er den Ruf „Halt“ hörte, bremste der Fahrer und betätigte anschließend die Feststellbremse. Im selben Moment verließ sein Kollege seinen Standort, um eine Sackkarre zu holen, die auf der anderen Fahrzeugseite stand. Statt um den Lkw herumzugehen, versuchte er, schnell „hindurchzutauchen“. Dabei wurde er zwischen dem bremsenden Lkw und der abgestellten Wechselbrücke eingeklemmt und erlitt tödliche Verletzungen.



Beim Einweisen müssen grundlegende Sicherheitsregeln beachtet werden.

Beim amputiert

Unfall beim Entladen von Stahlträgern

Ein Auslieferungsfahrer fuhr drei Meter lange Stahlträger zu einem Metallbaubetrieb. Vor Ort sollten sie mit einem Brückenkran entladen werden. Der Kranführer schlug die Ladung mit Hilfe einer Rundschnur und eines Chemiefaserhebebandes am Kran an. Er wollte die Ware nach hinten vom Fahrzeug entladen. Der Versicherte versuchte gleichzeitig, die Stahlträger an einer weiteren Rundschnur zu führen, um Drehbewegungen zu verhindern. Als die Laufkatze gegen den Endanschlag fuhr, begann die Last zu pendeln. Die Stahlträger schlugen dadurch auf der Ladefläche des Lkw auf, dabei löste sich ein Träger aus der Umreifung. Er traf mit der Stirnseite Bein und Fuß des Versicherten. Sein Unterschenkel wurde noch am Unfalltag amputiert.

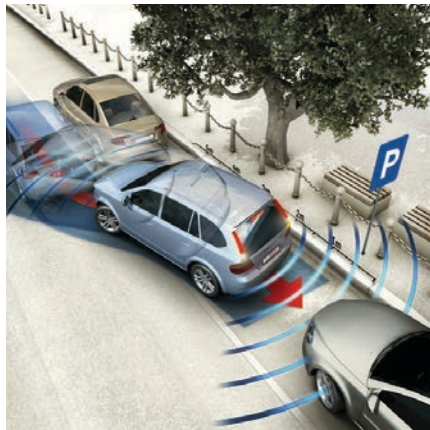
Assistenzsysteme

„Bester Beifahrer“ erklärt Abkürzungen und Begriffe

Wer kennt das nicht: Da will man sich vor dem Kauf eines Fahrzeugs informieren, welche Assistenzsysteme in dem Fahrzeug stecken und scheitert an der Beschreibung der Abkürzungen oder Fachbegriffe. Was ist zum Beispiel ACCIS, DCS oder Seitenwandtorsion? Erklärt werden die Begriffe leider nicht, und auch der Fachmann strauchelt bei der einen oder anderen Bezeichnung.

Um hier Abhilfe zu schaffen, hat die Kampagne „Bester Beifahrer“ ein Lexikon ins Netz gestellt. Unter „Schlaue Autos von A bis Z“ werden alle Abkürzungen und Begriffe erklärt. Hilfreich ist darüber hinaus eine Abfragebank auf der Kampagnenhomepage: Sie hilft mit einer typengenaue Verfügbarkeit von Fahrerassistenzsystemen.

Die Kampagne „Bester Beifahrer“ setzt sich seit 2016 für mehr Sicherheit auf den Straßen durch den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen ein. Sie liefert Informationen zu Nutzen, Funktionsweise und Ver-



Systemgrafik Parkassistent

fügarkeiten von Sicherheitstechnologien und Assistenzsystemen in Fahrzeugen. Die Informationen sind für Endverbraucher, aber auch für Fahrtrainer und Fahrlehrer gedacht. Von der EU-Kommission wurde die Kampagne für vorbildliche Verkehrssicherheitsarbeit ausgezeichnet. Zu den Partnern, die sie unterstützen, gehören auch die Berufsgenossenschaften.

+ www.bester-beifahrer.de

P.A.R.T.Y.

Einblick in eine Unfallklinik für junge Menschen

Das Präventionsprogramm P.A.R.T.Y. steht für „Prevent Alcohol and Risk Related Trauma in Youth“. Es wurde entwickelt, um junge Menschen für die Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren und will Jugendlichen vor Augen führen, welche Folgen Raserei, Alkohol am Steuer oder ein Moment der Unachtsamkeit haben können.

Im Rahmen einer Aktionswoche vom 15. bis 19. Juni 2015 wird das Präventionsprogramm P.A.R.T.Y. an zahlreichen Unfallkliniken in ganz Deutschland stattfinden. Am P.A.R.T.Y.-Tag verbringen junge Menschen einen Tag in einer Unfallklinik. Sie erhalten Einblick in die Abläufe bei der Versorgung Schwerverletzter und lernen akut verletzte oder ehemals schwerverletzte Patienten kennen. Begleitet werden die Eindrücke durch Vorträge von Polizisten und Unfallchirurgen.

+ Infos und Termine: www.party-dgu.de

Alkohol? Weniger ist besser!

Aktionswoche vom 13. bis 21. Juni informiert über Gefahren des Alkoholkonsums

Rund 90 Prozent der Bevölkerung trinken Alkohol. Und vielen ist nicht klar, dass bereits das erste Glas die Aufmerksamkeit beim Autofahren oder während der Arbeit senkt. Schon das zweite tägliche Glas Bier oder Wein erhöht das Risiko für die Gesundheit.

Um auf die Gefahren des Alkoholkonsums aufmerksam zu machen, engagieren sich neun Tage lang wieder viele tausend Menschen bei den vielen regionalen Veranstaltungen der Aktionswoche Alkohol. Sie kommen aus Selbsthilfegruppen, sind Apotheker oder Fachleute aus Beratungsstellen und Kliniken. Ihr Ziel ist es, Menschen dazu zu bewegen, über den eigenen Alkoholkonsum nachzudenken und sich der Gefahren des Alkohols bewusst zu werden.

Anlässlich der Aktionswoche Alkohol wird der Spot „Alkohol? Nicht im Stra-



© Andrey Popov/Fotolia

ßenverkehr!“ auf Facebook und deutschlandweit in U-Bahnstationen gezeigt. Der Kurzfilm soll darauf aufmerksam machen, dass Alkohol im Straßenverkehr nichts zu suchen hat. Die Internetseite www.aktionswoche-alkohol.de ist die zentrale Plattform für alle, die mehr über Alkohol wissen möchten. Sie informiert über die Veranstaltungen, ermöglicht Materialbestellungen, liefert Hintergrundinformationen

und bietet Menschen, die Hilfe suchen, Informationen und Adressen.

Die Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen (DHS) unterstützt alle Veranstalter in den Regionen. Breiten Zuspruch findet die Aktionswoche auch in der Schweiz und in Liechtenstein. 2015 beteiligen sich erstmals auch Österreich und Polen.

+ www.aktionswoche-alkohol.de

Doppelter Einsatz zum Tag der Verkehrssicherheit

BG Verkehr ist am 20. Juni in München und Kassel vor Ort

Zum Tag der Verkehrssicherheit am 20. Juni ist die BG Verkehr gleich auf zwei Veranstaltungen vor Ort: Auf der vom 18. bis 20. Juni in Kassel stattfindenden MöLo, der Internationalen Fachmesse für Neumöbellogistik, Umzugs- und Dienstleistung, sowie auf dem zentralen Verkehrssicherheitstag auf dem Münchner Odeonsplatz.

Auf beiden Veranstaltungen stellt die BG Verkehr die Verkehrssicherheit in den Vordergrund, denn viele ihrer Versicherten verbringen einen großen Teil ihrer Arbeitszeit im öffentlichen Straßenverkehr. Arbeitssicherheit und Verkehrssicherheit sind dadurch untrennbar miteinander verbunden. Das zeigt sich auch bei den Unfallmeldungen: Nahezu drei Viertel der gemeldeten tödlichen Unfälle werden im öffent-



lichen Straßenverkehr verursacht. An beiden Standorten kommt deshalb auch der Gurtschlitten der BG Verkehr zum Einsatz. Besucher können mit ihm unmittelbar erleben, welche Kräfte wirksam werden, wenn man mit dem Fahrzeug auf ein stehendes Hindernis auffährt. Auf der MöLo steht außerdem der Lkw-Überschlagsimulator zur Verfügung und zeigt, wie der Gurt den Fahrer auch beim Umkippen oder beim Überschlagen sicher im Sitz hält.

Wenn es um das Verhindern von Abbiegeunfällen geht, führt die BG Verkehr ihr Engagement ebenfalls fort. Auf dem Münchner Odeonsplatz haben alle Verkehrsteilnehmer die Gelegenheit, mit einem Multimedia-Quiz ihr Wissen zum Thema „Sicheres Abbiegen“ zu testen und zu aktualisieren. Besonders gefragt sind dabei Fahrradfahrer.



RENATE BANTZ

PRÄVENTION AKTUELL

Selbstverständlich gut informiert

Seit über zehn Jahren bin ich mit Überschlagsimulator und Gurtschlitten unterwegs. Vor Ort höre ich mittlerweile viele Argumente für den Sicherheitsgurt. Manchmal sehr persönliche, auf eigenen Erfahrungen beruhend, aber auch immer öfter die Aussage: „Bei uns im Unternehmen ist das einfach selbstverständlich!“ Offensichtlich betrifft das nicht nur die Gurnutzung: Dieselben Fahrer, aber auch Unternehmer, berichten, wie wichtig ihnen eine gute Ausstattung der Fahrzeuge ist, zum Beispiel mit Fahrerassistenzsystemen oder moderner Informationstechnologie. Im Gespräch zeigen sich die Mitarbeiter gut informiert und sie sind offen für die Medien, die wir mitbringen.

Warum? Vielen bedeutet die Arbeit als Berufskraftfahrer mehr als ein Job – sie sind stolz, als Profi unterwegs zu sein! Das zeigen sie auch gerne, etwa mit dem Namenszug der Firma auf ihrer Kleidung. Zum Gemeinschaftsgefühl tragen außerdem gemeinsame Fahrertage bei. Dort werden Unterweisungen oder die Weiterbildung mit einem Begleitprogramm gekoppelt, an dem auch die Familie ihren Spaß hat.

Mein Eindruck: Sicherheit und Arbeitszufriedenheit verbessern sich, wo es Wertschätzung, Informationsaustausch und die gemeinsame Suche nach Lösungen gibt. Dort heißt es: „Bei uns ist das selbstverständlich“.

R. Bantz

Leiterin Abteilung Medien und Veranstaltungen



+ www.moelo.de
www.tag-der-verkehrssicherheit.de

Darth Vader wirbt für den Fahrradhelm

Plakataktion in sechs Städten

Einer der wohl berühmtesten Helmträger des Universums – Darth Vader aus der Star-Wars-Saga – wirbt für das Tragen eines Helms beim Radfahren. Mit der neuen Plakataktion will das Bundesverkehrsministerium die Quote der Radfahrer, die mit einem Helm unterwegs sind, weiter erhöhen. Die Zahl der Helmträger nimmt zwar zu und bei Kleinkindern liegt die Helmtragequote sogar bei rund 70 Prozent, vor allem junge Erwachsene tragen aber höchst ungern einen Fahrradhelm. Die Tragequote liegt hier lediglich bei 7 Prozent, bei älteren Menschen beträgt sie 16 Prozent.



Mit der Plakatierung ist auch eine Selfie-Aktion verbunden. Über diese Aktion, bei der 1.000 Fahrradhelme verlost werden, informiert die Kampagnenhomepage.

+ www.runtervomgas.de/themen/fahradhelm



© Alexander Rathis/Fotolia

Traumatisiert

Die Betreuung von Unfallopfern nach traumatischen Erlebnissen hat in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht. Welche Erkenntnisse die BG gewonnen hat und worauf es für Betroffene ankommt, war Thema eines Treffens der Traumatologen der BG Verkehr.

Der Lkw-Fahrer Thorsten Linke* kam mit dem Lkw von der Straße ab, kippte um und rutschte eine Böschung hinab. Es dauerte mehr als drei Stunden, bis die Rettungskräfte ihn aus der Fahrerkabine befreien konnten. Die Verletzungen und Brüche verheilten zum Glück gut, genau sechs Monate nach seinem Arbeitsunfall war sein erster Arbeitstag. Schon beim Einsteigen in den Lkw hatte Thorsten Linke aber plötzlich mit starken Ängsten zu kämpfen. Angst, den Lkw zu fahren. Erst ein sechswöchiger stationärer Aufenthalt und eine mehrmonatige ambulante psychotherapeutische Behandlung halfen ihm, seine Ängste zu überwinden. Heute ist er wieder als Lkw-Fahrer unterwegs.

* Name von der Redaktion geändert

Der geschilderte Unfall ist nicht neu, er ereignete sich tatsächlich schon 2003. Dieser Fall ließ Claudia Hora und ihre Kolleginnen und Kollegen aus der Unfallabteilung in Dresden jedoch hellhörig werden. Warum hatte niemand bemerkt, dass der Fahrer Probleme hatte, den Unfall und die Folgen zu verarbeiten? Wer hätte darauf aufmerksam machen können? Und wie kann man rasch professionelle Hilfe organisieren?

Heute, zwölf Jahre danach, hat sich vieles geändert. Die BG Verkehr verfügt inzwischen über ein bundesweites Netzwerk, das in diesen Fällen aktiv wird. Welche Erfahrungen und Erkenntnisse dabei gesammelt werden konnten, fragten wir Claudia Hora, die sich seit vielen Jahren für die Versicherten mit traumatischen Erleb-

nissen engagiert und vor 12 Jahren zusammen mit weiteren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BG Verkehr an der Entwicklung des neuen Verfahrens beteiligt war.

Frau Hora, Sie haben sich in den letzten zwölf Jahren intensiv mit Fragen traumatischer Unfallereignisse befasst. Was waren für Sie wichtige Schritte?

Uns war es wichtig, bei traumatischen Ereignissen möglichst frühzeitig etwas unternehmen zu können. Dazu brauchten wir Kolleginnen und Kollegen, die sich mit dem Erkrankungsbild auskennen, die Kontakt aufnehmen zu Betroffenen, mit Arbeitgebern und Angehörigen sprechen und die Wege für eine Behandlung ebnen. Heute verfügen alle sieben Bezirksverwaltungen über sogenannte Traumalotsen, die diese Aufgabe wahrnehmen. Zusammen mit unseren Netzwerkpartnern gewährleisten wir eine intensive und vor allem kurzfristige Behandlung unserer Versicherten. Inzwischen sind die BG-Kliniken und andere Fachkliniken sowie ambulant arbeitende Psychotherapeuten in das Netzwerk eingebunden.

Im April haben sich die Traumalotsen der BG Verkehr zu einem Erfahrungsaustausch getroffen. Welche Erkenntnisse gibt es?

Wir mussten feststellen, dass die Therapeutendichte regional sehr unterschiedlich ist. Daraus ergeben sich Probleme für unsere Versicherten, die wir lösen müssen. Gerade in ländlichen Gebieten ist es oft schwierig, einen geeigneten Therapeuten zu finden. Das macht sich vor allem dann bemerkbar, wenn wir versuchen, kurzfristig einen Behandlungstermin zu organisieren. Aber es fehlt auch immer noch an dem Bewusstsein, dass traumatische Ereignisse psychische Folgen haben können. Oft liegt es nach wie vor an uns, diesen Fällen nachzugehen. Das ist wichtig, damit Betroffene möglichst früh Unterstützung erhalten.

Warum ist es so wichtig, früh etwas zu unternehmen?

Bei den Betroffenen machen sich psychische Beeinträchtigungen häufig durch Schlafstörungen, Konzentrationsstörungen, durch Wiedererleben der Bilder des Unfalls oder auch durch ein „In-sich-gekehrt-Sein“ bemerkbar. Für sie ist es wichtig, sich von den um sie kreisenden Gedanken und Bildern zu befreien. Warten zermürbt sie nur noch mehr. Unsere Erfahrungen bestätigen auch, dass sich Ängste nicht verfestigen, wenn eine Therapie frühzeitig beginnt. Wir haben festgestellt, dass in 70 Prozent aller Fälle ein Erstgespräch oder eine Behandlung im Rahmen von fünf Gesprächseinheiten ausreichen, um sich aus dem traumatischen Erlebnis zu lösen.

Wenden sich die Betroffenen selbst an die Traumalotsen?

In den meisten Fällen ist es der Arbeitgeber, der sich bei uns meldet. Oft erfahren wir von den Fällen aber auch über behandelnde Ärzte. Betroffene wenden sich eher selten an uns.

Welche Ereignisse lösen eine psychische Belastungsstörung aus?

Das ist ganz verschieden. Das kann ein Überfall, das Erleben eines Unfalls mit tödlich Verletzten oder auch eine bedrohliche Erfahrung sein, wie sie Thorsten Linke im eingangs geschilderten Fall erlebte. Auf derartige Erfahrungen reagiert jeder anders. Das bestätigt sich auch in unserer täglichen Arbeit, generalisieren lässt sich das nicht.

TRAUMALOTSEN DER BG VERKEHR

Berlin

Anna-Lena Westphal, 030 25997-166,
anna-lena.westphal@bg-verkehr.de
Sybille Windhausen, 030 25997-161,
sybille.windhausen@bg-verkehr.de

Dresden

Claudia Hora, 0351 4236-718,
claudia.hora@bg-verkehr.de
Annette Wasewitz, 0351 4236-820,
annette.wasewitz@bg-verkehr.de

Hamburg

Peggy Behnke, 040 325220-2668,
peggy.behnke@bg-verkehr.de
Martin Maurer, 040 325220-2614,
martin.maurer@bg-verkehr.de

Hannover

Thomas Kraatz, 0511 3995-721,
thomas.kraatz@bg-verkehr.de
Sebastian Nath, 0511 3995-728,
Sebastian.Nath@bg-verkehr.de
Astrid Vogel, 0511 3995-719,
astrid.vogel@bg-verkehr.de

München

Cornelia Brenninger, 089 62302-133,
cornelia.brenninger@bg-verkehr.de
Doris Ulbrich, 089 62302-134,
doris.ulbrich@bg-verkehr.de

Wiesbaden

Heiko Engelmann, 0611 9413-139,
heiko.engelmann@bg-verkehr.de
Thorsten Leicht, 0611 9413-291,
thorsten.leicht@bg-verkehr.de

Wuppertal


Marion Götze, 0202 3895-271,
marion.goetze@bg-verkehr.de
Ellen Teichmann, 0202 3895-238,
ellen.teichmann@bg-verkehr.de
Andreas Küllmar, 0202 3895-274,
andreas.kuellmar@bg-verkehr.de

Welche Aufgabe übernehmen die Traumalotsen?

Wir stehen als Ansprechpartner zur Verfügung, nehmen aber auch selbst Kontakt auf, wenn wir vermuten, dass einer unserer Versicherten unter einer traumatischen Erfahrung leiden könnte. Dabei machen wir immer wieder die Erfahrung, wie wichtig es ist, Vorurteile abzubauen und zu reden. Die Betroffenen und auch die Menschen in ihrem Umfeld können dadurch Reaktionen oder Verhaltensweisen besser verstehen und diese als eine normale Reaktion auf ein außergewöhnliches Ereignis einordnen. Davon abgesehen ist unsere Arbeit tatsächlich die eines Lotsen: Wir unterstützen den Versicherten während der gesamten Dauer der unfallbedingten Behandlung bis zur Rückkehr in den Arbeitsprozess.

(kr)





Fast alles, was man kaufen kann, landet irgendwann im Müll oder auf der Straße. Der SicherheitsProfi hat die Stadtreinigung in Krefeld begleitet.

Das große Reinemachen

Auf dem Betriebshof starten um fünf Uhr früh die ersten Motoren. Der wolkenlose, blaue Himmel verspricht einen sonnigen Frühsommertag. Klaus Ahrens ist auf dem Weg zu einem der orangefarbenen Fahrzeuge der GSAK, der Gesellschaft für Stadtreinigung und Abfallwirtschaft Krefeld. Der 59jährige ist seit mehr als 30 Jahren Kehrmaschinenfahrer aus Leidenschaft.

Drei Besen mit 160 PS

Die „Ravo“ vom niederländischen Hersteller Fayat ist eine sogenannte Kompaktkehrmaschine: Diese moderne Form der Großkehrmaschine hat einen 160 PS starken Iveco-Diesel-Motor und eignet sich bestens für den Einsatz im dichten Stadtverkehr und zwischen immer engeren Parklücken. Es gibt bei der GSAK zwar auch noch „echte“ Großkehrmaschinen auf einem Lkw-Chassis, mit den beiden neuen „Ravos“ allerdings modernisiert die Firma ihre Flotte. Klaus Ahrens ist das recht; lassen sich doch die kompakten Kehrmaschinen wesentlich leichter fahren und bedienen. Klaus Ahrens' Revier sind die Straßen im Stadtteil Uerdingen. Nach gut einem Kilometer Anfahrt hat er sein Einsatzgebiet erreicht: An der Kreuzung Alte Krefelder Straße – Lange Straße hält er an, schaltet die orangefarbene Warnleuchte auf dem Fahrzeugdach ein, fährt die Turbine für den Sauger hoch und lässt

Leise, wendige Fahrzeuge ersetzen die klassische Großkehrmaschine.

die Besen ab. Ein schwenkbarer Besen vor dem Fahrzeug reinigt die Straßenrinne, jeweils ein Besen rechts und links vor den Vorderrädern befördern den Kehrriech in die Mitte unter das Fahrzeug. Dort wird der Dreck aufgesaugt und in den Schmutzbehälter transportiert. 5,5 Kubikmeter Fassungsvermögen hat dieser Behälter; jetzt im Frühsommer reicht das aus. Im Herbst allerdings, wenn es ans große Laubkehren geht, muss der Fahrer mehrmals pro Schicht zum Entladen auf den Hof fahren. In einem 600 Liter fassenden Tank befindet sich zudem Wasser, das den Dreck der Straße beim Kehren anfeuchtet, um Staub möglichst zu vermeiden.

Ruhig durch den Stadtverkehr

Mit zehn Kilometern pro Stunde fährt Ahrens die Straßen ab – die Besen, die er mit zwei kleinen Joysticks bedient und einen der sechs Spiegel, um den Verkehr zu beobachten, hat er dabei stets fest im Blick. Keine einfache Arbeit, trotz der jahrelangen



Lebensqualität im Wohngebiet:
„Wir fegen alles weg!“



Abfahrtskontrolle auf dem Hof:
Klaus Ahrens überprüft die wichtigsten Funktionen der Kehrmaschine.



Hightech am Fahrersitz: Klaus Ahrens sitzt rechts, damit er diese Straßenseite und den Rinnstein besser einsehen kann. Besen und Sauger werden per Knopfdruck bedient. Das Kamerasystem liefert wahlweise Bilder vom Raum hinter dem Fahrzeug oder der Saugvorrichtung. So kann er zum Beispiel kontrollieren, ob dicke Äste aufgesaugt werden oder zwischen den Besen hängen bleiben. Die Klimaanlage sorgt für einen leichten Überdruck in der Kabine, damit aufgewirbelter Staub möglichst nicht nach innen dringt.



Gegen Tausende Stahl-Borsten hat der Dreck keine Chance.

Routine ist Ahrens hochkonzentriert bei der Sache. Auch wenn er im Straßenverkehr gewisse Sonderrechte hat, fährt er defensiv und vorausschauend. „Früher“, sagt er gelassen, „habe ich mich sehr über manche Autofahrer geärgert, die drängelten oder hupen. Doch heute kann ich mit dem Stress im dichten Stadtverkehr gut umgehen. Da muss man einfach ruhig bleiben.“

Die Kehrmaschine biegt rechts ab in ein Wohngebiet. Hier lässt der Verkehr zwar nach, doch gibt es eine andere Herausforderung: parkende Autos. Wie beim Slalom steuert Ahrens die kompakte Kehrmaschine um die Wagen herum. Entspricht der Platz zwischen den Pkw ungefähr der Länge zweier Autos, kann die Kehrmaschine den Zwischenraum reinigen. „Mit der großen Kehrmaschine kann man so nicht fahren“, erklärt Ahrens. „Damit komme ich nicht in so eine kleine Lücke, außerdem fehlt der dritte Besen.“

Auf der Tour durch das Wohngebiet stehen kleine Kinder stauend am Straßenrand, wenn die Kehrmaschine schnaubend vorbeifährt. Immer wieder wird Klaus Ahrens von Anwohnern begrüßt. Der Fahrer freut sich über die nette Geste und Holger Funke, der Fuhrparkleiter der GSAK, sieht die Zustimmung der Bürger als ein Zeichen dafür, dass die Dienstleistungen des Stadtreinigungsbetriebs bei den Krefeldern gut ankommen. „Natürlich gibt es auch immer wieder Autofahrer oder Anwohner, die sich ärgern, weil ihnen die Kehrmaschine zu langsam oder zu laut ist“, sagt er. „Auch deshalb setzt die GSAK auf immer mehr Hybrid- und Elektrofahrzeuge in der Betriebsflotte. Aber die allermeisten Bürger sind sehr zufrieden, dass wir die Straßen so sauber halten, denn das sorgt auch für ein gutes Klima in der Stadt.“

Handkolonnen unterwegs

Krefeld hat im Verhältnis zu seinen 235.000 Einwohnern eine recht große Fläche, 850 Kilometer Streckennetz gilt es zu reinigen. Die GSAK beschäftigt rund 190 Mitarbeiter, davon arbeiten 75 in der Straßenreinigung. Die drei großen Kehrmaschinen sind von Montag bis Freitag im Zweischichtsystem und samstags in einer Schicht im Einsatz. Zusätzlich halten sechs sogenannte Handkolonnen die Straßen sauber und beseitigen an sieben Tagen der Woche Schmutz und Unrat.

Eine dieser Handkolonnen trifft Klaus Ahrens auf seiner Tour im Krefelder Musikerviertel. Vorarbeiter Detlef Königs und sein Team reinigen heute ein Revier, das 45 Straßen umfasst und zur Reinigungs-kategorie IV gehört: Hier wird einmal pro Woche die Fahrbahn mit der Kehrmaschine gesäubert, den Gehweg übernimmt die Handkolonne. Die Männer sind mit Freischneidern, Laubbläsern, Handschaufeln und Besen unterwegs. Sie reinigen Gehwege, Straßenrinnen und „Begleitgrün“, entfernen Wildkräuter und leeren die öffentlichen Papierkörbe. Zu jeder Kolonne gehört zudem eine kleinere Kehrmaschine. Effektiv, gründlich und schnell ist diese Arbeitsweise.

An einem sonnigen Tag wie heute geht den Männern die Arbeit leicht von der Hand. „Ein leichter Regen ist aber auch nicht so schlecht“, erklärt Karl-Heinz Schley, „das bindet den Staub. Mit dem Laubbläser haben wir es dann leichter, gerade jetzt, wenn Blüten und Pollen von den großen Bäumen fallen.“ Die Firma GSAK stellt Warnkleidung für alle Wetterlagen zur Verfügung: Regenjacken und -hosen, T-Shirts und Polohemden, Schuhe und Handschuhe, Bund- und Latzhosen, alle in leuchtendem Orange



Slalom am Straßenrand: Sobald mindestens zwei Pkw-Längen Platz ist, steuert Ahrens die Kehrmaschine in die Parklücke.



Kleine Kehrmaschine: Daniel Jansen (28) steuert die kleine Kehrmaschine, eine Schmidt Swingo, mit der er Straßenrinnen, Radwege und Bürgersteige reinigt.

und mit den obligatorischen Reflektionsstreifen. Auch Sonnenschutzcreme und heiße oder gekühlte Getränke werden den Mitarbeitern gestellt.

Gegen Mittag ist auf dem Betriebshof der GSAK viel los. Für Kehrmaschinenfahrer Klaus Ahrens endet die Schicht um 12:30 Uhr. Ein Kollege wird das Fahrzeug anschließend übernehmen und ein neues Revier ansteuern, um dort die Straßen zu reinigen. Die Handkolonne um Detlef Königs ist um 14 Uhr mit der Arbeit im Musikerviertel fertig. Auf der kurzen Rückfahrt zum Betriebshof wird nur noch wenig gesprochen, die Männer genießen nach der

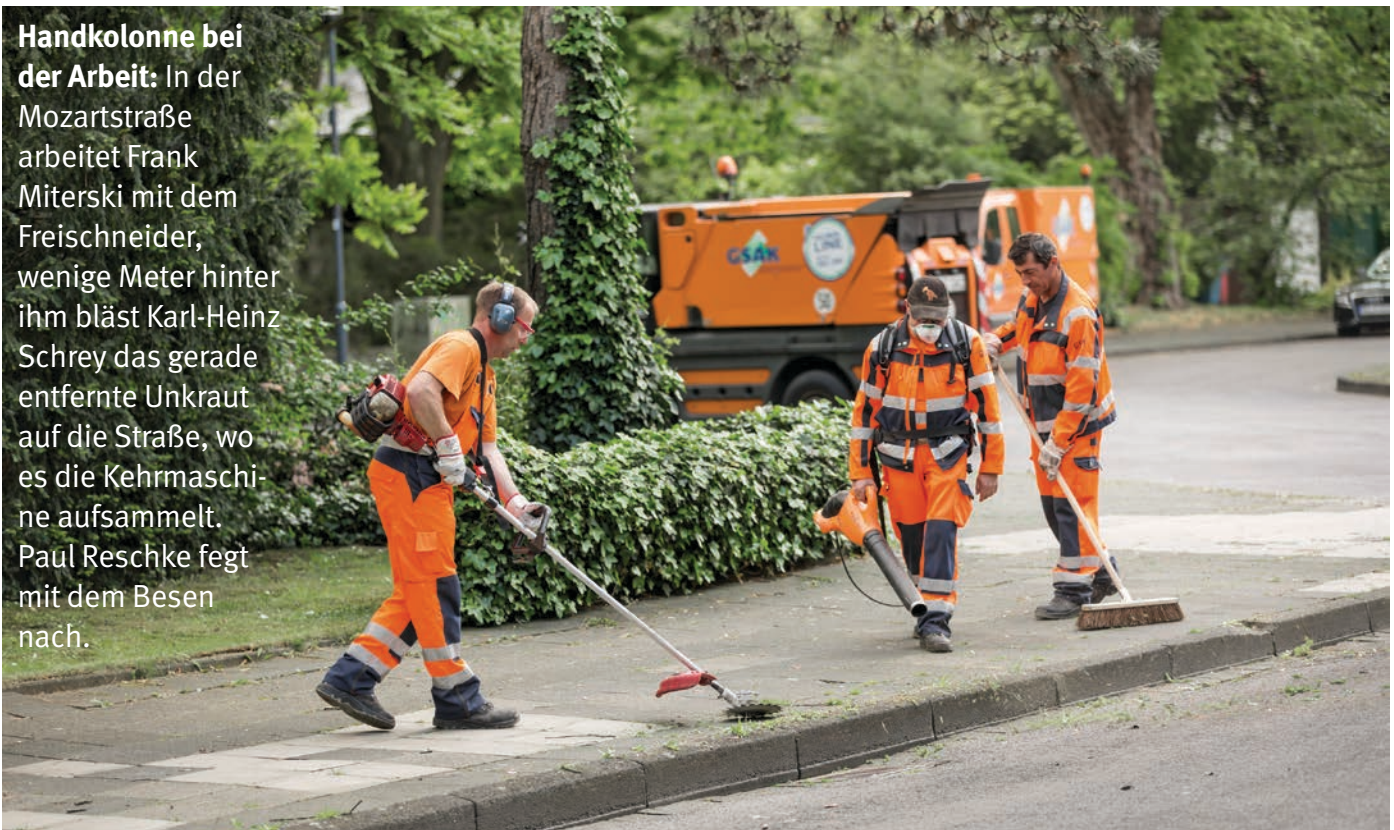
körperlichen Arbeit im Freien zufrieden die kleine Pause. Auf dem Hof werden der eingesammelte Schmutz und Abfall in Container zur Müllverbrennung entladen. Zum Abschluss der Schicht ist der Fahrer für die Reinigung seines Fahrzeugs zuständig, dann ist Feierabend.

Bevor Klaus Ahrens den Heimweg antritt, verabschiedet er sich mit einem bemerkenswerten Satz: „Zum Kehrmaschine fahren muss man geboren sein. Für viele mag das langweilig sein. Für mich ist es auch nach über 30 Jahren ein Traumberuf.“

Text und Fotos: Christoph Papsch

Handkolonne bei der Arbeit:

In der Mozartstraße arbeitet Frank Mitterski mit dem Freischneider, wenige Meter hinter ihm bläst Karl-Heinz Schrey das gerade entfernte Unkraut auf die Straße, wo es die Kehrmaschine aufammelt. Paul Reschke fegt mit dem Besen nach.



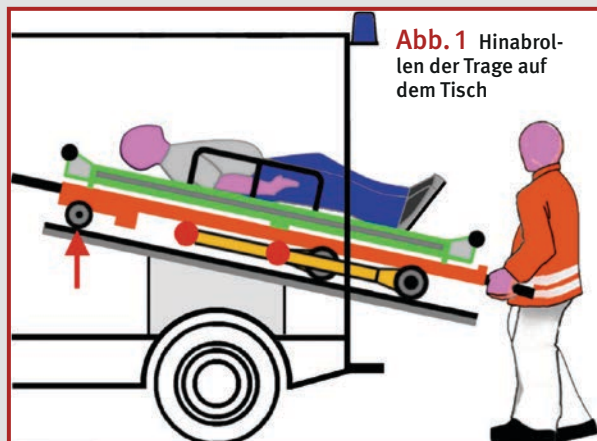


Abb. 1 Hinabrollen der Trage auf dem Tisch

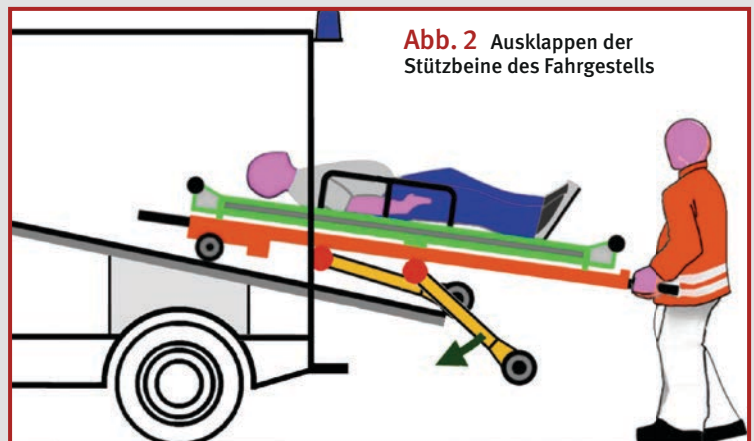


Abb. 2 Ausklappen der Stützbeine des Fahrgestells

Rücken verrissen

Es genügt die unkontrollierte Bewegung einer schweren Last. Die Folge: Rückenschmerzen der Sonderklasse und Engpässe bei der Personalplanung! Die Verantwortlichen sollten deswegen beharrlich darauf hinweisen, wie akute Belastungen des Rückens beim Heben und Tragen vermieden werden.

Das Heben und Tragen von schweren Lasten stellt immer eine erhebliche Beanspruchung des Muskel-Skelett-Systems dar: Abhängig von Art, Häufigkeit und Dauer der Bewegungen, Körperhaltungen und Lastgewichte können dabei chronische Gefährdungen der Gesundheit entstehen. Akute Probleme treten bei den Mitarbeitern oft auf, wenn eine Last plötzlich und unkontrolliert ihre Lage verändert. „Ich habe mir den Rücken verrissen“, heißt es dann bei der Krankmeldung. Die Ursachen sind bei den spezifischen Arbeitsbedingungen in unseren Mitgliedsbetrieben vielfältig – aber sie wären häufig vermeidbar, wie das folgende Unfallbeispiel zeigt.

Transport eines schwergewichtigen Patienten

Die Rettungssanitäter Ralf Krause* und Mathias Schulz* vom Betrieb Schmitt-Ambulanz* bringen einen Notfall-Patienten mit dem Rettungsfahrzeug zur Notaufnahme eines Klinikums. Der Mann wiegt 150 Kilo! Auf dem Vorplatz kümmert sich der Kollege Krause im Fahrzeugaufbau um den korpulenten Patienten, während Schulz bereits die Türen des Aufbaus öffnet.

Der Patient liegt in dem Aufbau auf einer Fahrtrage. Die Trage befindet sich noch auf dem kraftbetriebenen Ladetisch. Schulz betätigt die Steuerung, schwenkt den Ladetisch in Schräglage und fährt ihn aus. Anschließend löst er die Verriegelung zwischen Tisch und Trage, greift die Haltegriffe mit beiden Händen und rollt die Trage langsam auf dem schrägen Tisch abwärts. Die Trage bewegt sich dabei auf den Rollen am Rahmen (siehe roter Pfeil

in Abb. 1) bzw. auf den eingeklappten Stützbeinen des Fahrgestelles. Als die Stützbeine an der Tischkante abgleiten, klappen sie wie geplant aus (siehe Abb. 2). Der Kollege Krause stellt sich gegenüber von Schulz in Position.

Ralf Krause packt mit an den Haltegriff der Trage und spannt dabei den Oberkörper leicht an. Was er dabei übersieht: Das ihm zugewandte Stützbein an der Kopfseite der Trage ist nicht bis in die Endstellung ausgeklappt und somit auch nicht verriegelt. Für solche Situationen gibt es eine Schutzvorrichtung: Sollte das Stützbein nicht sicher in der Endstellung verriegelt sein, greift ein Sicherungshaken, der mit dem Stützbein gekoppelt ist, in einen Fangbügel auf dem Ladetisch. So kann die Trage nicht vollständig vom Tisch abrollen (siehe Abb. 3). Aber es kommt anders: Die Trage sackt auf der Seite von Krause plötzlich ab! Er versucht natürlich gegenzuhalten – die heftige akute Belastung verursacht eine starke und damit sehr schmerzhaft Muskelzerrung.

Schutzvorrichtung wirkt nicht immer

Leider kein Einzelfall: Schon mehrfach wurden dem Präventionsdienst der BG Verkehr Unfälle von Krankentransport- und Rettungsdiensten gemeldet, die wegen der Schutzvorrichtung an der Trage eigentlich gar nicht hätten passieren dürfen. Bei der Untersuchung des Unfalls von Ralf Krause ermittelte der Präventionsdienst die Ursache, nachdem er verschiedene Einsatzbedingungen der Trage simulierte. Dabei zeigte sich, dass unter bestimmten Bedingungen der Sicherungshaken des Stützbeins nicht von dem Fangbügel auf dem Ladetisch erfasst wird. Dies kann beispielsweise beim Abroll-

*Name von der Redaktion geändert



Abb. 3 Aktivierung der Schutzeinrichtung

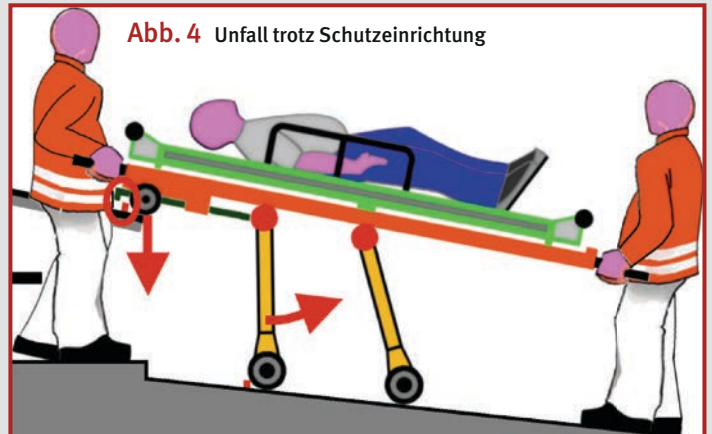


Abb. 4 Unfall trotz Schutzeinrichtung

len der Fahrtrage vom Tisch in einem Bereich mit Absatz (Bordstein etc.) und/oder Gefälle passieren. Durch die relative Schrägstellung der Trage zum Tisch bewegt sich dann nämlich der Haken ungehindert über den Bügel hinweg (siehe Abb. 4).

Der Hersteller hatte in der Bedienungsanleitung der Trage auf das Problem hingewiesen. Die Auswertung des Unfalls zeigt, wie Gefährdungen durch unkontrolliert und plötzlich auftretende Lageveränderungen von schweren Lasten beim Heben und Tragen von Arbeitsmitteln reduziert werden können.

Einfache Maßnahmen für mehr Sicherheit

- ▶ Sicherheitshinweise in der Bedienungsanleitung berücksichtigen
- ▶ Beinahe-Unfälle bei routinemäßigen Arbeiten erfassen und auswerten (z.B. Sicherheitsbeauftragter meldet an Betriebsleitung)
- ▶ Gefährdungsbeurteilung anpassen
- ▶ Mitarbeiter entsprechend unterweisen

Der Hersteller hatte in der Bedienungsanleitung der Trage auf das Problem hingewiesen.

Auf den Unfall des Sanitäters Krause hat die Geschäftsführung des Krankentransport- und Rettungsdienstes Schmitt-Ambulanz reagiert: In die Gefährdungsbeurteilung wurde für die Tätigkeit „Abrollen der Fahrtrage vom Ladetisch“ die Gefährdung „Unbeabsichtigte und plötzliche Lageveränderung der Trage wegen Nichtverriegeln des Stützbeins“ aufgenommen.

Bei der Unterweisung werden die Beschäftigten darauf hingewiesen, dass sie sich beim Kontrollieren der Verriegelung des Stützbeins vor dem Abrollen vom Tisch nicht am Kopfende (siehe Abb. 4), sondern an der Längsseite der Trage aufhalten sollen. Denn dann kann der Rettungssanitäter mit einer schnellen Fußbewegung die Stützbeine verriegeln.

Thomas Künzler

KAMPAGNE FÜR DEN RÜCKEN

Der Mensch hat ca. 650 Muskeln, mehr als 200 Knochen und über 100 Gelenke – wenn sie nicht alle reibungslos zusammenarbeiten, kommt es schnell zu Schmerzen. Wegen Muskel-Skelett-Erkrankungen (kurz MSE) müssen in Deutschland jedes Jahr ca. 26.000 Menschen ihren Beruf vorzeitig aufgeben, Rückenschmerzen gelten mittlerweile als Volkskrankheit Nr. 1. Trotzdem denken viele Menschen erst dann an die Gesundheit ihres Rückens, wenn es zu spät ist. Dagegen soll bundesweit etwas unternommen werden: Im Rahmen der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie wurde das Arbeitsprogramm MSE aufgelegt (siehe Bericht im Sicherheits-



Profi 2.15). Das Arbeitsprogramm knüpft thematisch an die Präventionskampagne zur Rückengesundheit „Denk an mich. Dein Rücken“ an. Die BG Verkehr bietet im Rahmen der Kampagne branchenspezifische Informationen für die Betriebe an. Dabei fließen auch Untersuchungsergebnisse des Präventionsdienstes mit ein.

Neue Betriebssicherheitsverordnung in Kraft

Sichere Arbeitsmittel spielen beim Arbeitsschutz im Betrieb eine zentrale Rolle. Die Betriebssicherheitsverordnung regelt die wichtigsten Anforderungen. Sie wurde reformiert, die neue Fassung gilt seit dem 1. Juni 2015.

Die Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) gilt für jede Tätigkeit, die mit Werkzeugen, Maschinen, Fahrzeugen, Geräten oder Anlagen durchgeführt wird. Darunter fällt fast alles: der Hammer in der Werkstatt, Telefon und Schreibtisch im Büro oder ein 60 Tonnen Autokran. Dieser Artikel gibt einen kleinen Einblick in die wichtigsten Regelungen, die für alle Arbeitsmittel gelten, geht aber z.B. nicht auf überwachungsbedürftige Anlagen ein. Neben den hier angesprochenen allgemeinen Bestimmungen enthält die Betriebssicherheitsverordnung eine Vielzahl konkreter Anforderungen: Die Prüfung von Kranen und von Druckbehältern ist zum Beispiel genau geregelt. Auch für den Betrieb von Fahrzeugen gelten besondere Vorschriften: Sie gehören wie Baumaschinen zu den mobilen, selbstfahrenden Arbeitsmitteln, auf die der Anhang 1 der Verordnung eingeht.

Gefährdungsbeurteilung überarbeiten ...

Die Gefährdungsbeurteilung ist der Dreh und Angelpunkt bei der Umsetzung der BetrSichV im Betrieb. Hier werden die Gefährdungen bei der Verwendung eines Arbeitsmittels erfasst und die erforderlichen Maßnahmen festgelegt. Dabei sollten Sie mit den Arbeitsmitteln beginnen, von denen größere Gefährdungen aus-

gehen, also Maschinen, Fahrzeuge, Leitern und größere Werkzeuge. Grundsätzlich soll der Arbeitgeber die Gefährdungsbeurteilung bereits vor der Auswahl und Beschaffung der Arbeitsmittel beginnen. Gleiche Arbeitsmittel und Fahrzeuge können natürlich zusammengefasst werden.

Oft genug stellt man erst nach einem Unfall fest, dass zum Beispiel Aufstiege ungünstig gestaltet sind, man von einer Arbeitsbühne das Planenverdeck kaum bedienen kann oder nur Akrobaten von den vorhandenen Laufstegen aus die Domdeckel eines Tankzuges erreichen. Mancher tödlich verunglückte Fahrer wäre noch am Leben, wenn sein Lkw mit einem Notbremsassistenten oder einem Spurverlassenswarner ausgestattet gewesen wäre. Alle diese Dinge werden nicht von der verkehrsrechtlichen Zulassung eines Fahrzeugs erfasst, sondern der Unternehmer muss die entsprechende Ausstattung vom Hersteller einfordern. Die Nachrüstung von Maßnahmen ist aufwändiger als deren frühzeitige Einplanung.

An der falschen Stelle zu sparen kann später umso teurer werden, denn ein Unfall verursacht zwar vor allem Schmerzen und Leid, aber auch Ausfallzeiten und Folgekosten! Neu ist, dass der Gesetzgeber diese altbekannte Anforderung jetzt unmissverständlich in die Verordnung geschrieben hat – die Missachtung gilt zu-

GEFÄHRDUNGSBEURTEILUNG UND PFLICHT ZUR DOKUMENTATION

In Bezug auf die Arbeitsmittel gehören folgende Punkte unbedingt in die Gefährdungsbeurteilung:

- ▶ Auswahl der Arbeitsmittel
- ▶ Sichere Verwendung der Arbeitsmittel und der Arbeitsgegenstände (siehe Seite 19)
- ▶ alle erforderlichen Prüfungen und die Prüffristen
- ▶ Verantwortung für die Durchführung der Prüfung
- ▶ Gestaltung von Arbeitsverfahren
- ▶ Festlegungen zur Qualifikation und Unterweisung von Beschäftigten

Die Fachkraft für Arbeitssicherheit und der Betriebsarzt können dabei unterstützen. Selbstverständlich dürfen nur fachkundige Personen eine Gefährdungsbeurteilung durchführen.

Pflicht zur Dokumentation

Die Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung für Arbeitsmittel muss mindestens folgende Angaben umfassen:

- ▶ Die Gefährdungen, die bei der Verwendung der Arbeitsmittel auftreten
- ▶ die zu ergreifenden Schutzmaßnahmen
- ▶ Art und Umfang der erforderlichen Prüfungen sowie die Fristen der wiederkehrenden Prüfungen
- ▶ Das Ergebnis der Überprüfung der Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen

Außerdem muss angegeben werden, wie die Anforderungen der Betriebssicherheit eingehalten werden, falls von den Technischen Regeln für Betriebssicherheit abgewichen wird.



Der Unternehmer soll für alle Arbeitsmittel überprüfen, ob sie eine Gefährdung darstellen.

künftig als Ordnungswidrigkeit! Die staatlichen Arbeitsschutzbehörden können ohne vorherige Ermahnung ein saftiges Bußgeld erlassen.

... und regelmäßig überprüfen

Die Gefährdungsbeurteilung soll regelmäßig überprüft werden. Dafür ist allerdings keine feste Frist vorgegeben. Letztlich kommt es darauf an, dass Arbeitsmittel und Schutzmaßnahmen dem Stand der Technik genügen. Falls es in dieser Hinsicht Veränderungen gibt, ist eine kurzfristige Prüfung erforderlich.

Im Alltag längst umgesetzt

Auch sogenannte Arbeitsgegenstände müssen beurteilt werden (darunter versteht man alles, was mit den Arbeitsmitteln bearbeitet oder transportiert wird). Das steht zwar neu in der Betriebssicherheitsverordnung, wurde aber im betrieblichen Alltag ohnehin meist so gehandhabt: Natürlich erfasst man in der Gefährdungsbeurteilung zum Beispiel seit jeher, wie schwere Ladung transportiert oder gesichert wird und welche Hilfsmittel dabei benutzt werden. Ähnlich verhält es sich mit der Berücksichtigung der Arbeitsumgebung, also zum Beispiel der Beachtung von Höhenbeschränkungen oder der Befahrbarkeit von Straßen und Zufahrten. Wenn Fahrzeugaufbauten angehoben oder teleskopiert werden, muss an die Stabilität und Standsicherheit gedacht werden, außerdem an Gefährdungen aus der Umgebung, etwa unter Spannung stehende Freileitungen.

Arbeiten verschiedene Arbeitgeber zusammen, müssen sie bei der Gefährdungsbeurteilung zusammenwirken und Schutzmaßnahmen abstimmen. Eine solche Situation ergibt sich für die Mitgliedsbetriebe der BG Verkehr sehr häufig, z.B. wenn Ladearbeiten

Selten ist eine Verordnung mit so viel öffentlicher Beteiligung entstanden. Beinahe 40 Entwurfsfassungen waren erforderlich, die immer wieder von Fachverbänden und Behördenvertretern kommentiert wurden.

in Fremdbetrieben durchgeführt werden, bei Kranarbeiten auf einer Baustelle oder bei der Abfertigung von Flugzeugen.

Service

Rat und Tat zur Umsetzung der neuen Betriebssicherheitsverordnung erhalten Sie von Ihrer Fachkraft für Arbeitssicherheit und dem Betriebsarzt, beispielsweise in der Betreuung durch den ASD der BG Verkehr. Weitere Informationen bieten die Seminare der BG Verkehr. Im Einzelfall können Sie auch gerne die Beratung unseres Präventionsdienstes in Anspruch nehmen (wenden Sie sich direkt an die zuständige Aufsichtsperson).

Die Qualifikation und Unterweisung der Beschäftigten gehört zu den drei Säulen, die nach der Vorstellung der Betriebssicherheitsverordnung die Sicherheit und den Schutz der Arbeitnehmer tragen – die anderen beiden sind die Auswahl geeigneter Arbeitsmittel und deren sichere Verwendung sowie die Gestaltung von Arbeits- und Fertigungsverfahren. In puncto Unterweisung bietet die BG Verkehr vielfältige Unterstützung an, etwa Unterweisungskarten oder die neuen Schiebeanimationen zum sicheren Abstellen und Kuppeln von Lkw. Im Internet unter www.bg-verkehr.de im Bereich Arbeitssicherheit → Brancheninfos Güterkraftverkehr → Sicheres Arbeiten am Fahrzeug.

Martin Küppers

Cool bleiben!

Grün lackierter Winter, spottete zwar Heinrich Heine über den deutschen Sommer – aber wir gehen optimistisch davon aus, dass es auch in diesem Jahr zeitweise richtig heiß wird. Da können ein paar Sommer-Gesundheits-Wohlfühl-Tipps nicht schaden.



Sonnenbrille Unsere Augen werden schneller durch UV-Strahlen geschädigt als die Haut. Darum sollte man unbedingt vermeiden, direkt in die Sonnen zu schauen und frühzeitig eine Sonnenbrille aufsetzen. Die Schutzwirkung wird in vier Kategorien eingeteilt, die Stärke steht auf der Innenseite der Bügel: Mit Stufe 3 sind Sie auf der sicheren Seite, sie hält bis zu 92 Prozent der Strahlung ab. Die Schutzstufe 4 ist für extreme Belastungen gedacht (z.B. Hochgebirge) und nicht für den Straßenverkehr zugelassen.

Trinken Ungekühltes Mineralwasser ohne Kohlensäure ist das ideale Sommergetränk, am besten trinkt man über den Tag verteilt mind. zwei Liter in

kleinen Mengen (ca. 0,25 Liter). Alkohol ist als Durstlöscher völlig ungeeignet, er fördert die Ausscheidung von Flüssigkeit und verstärkt das Durstgefühl.



Hautschutz

Obwohl eigentlich jeder weiß, dass zu viel Sonne der Haut schadet, landen jeden Sommer etliche Menschen mit schwerem Sonnenbrand beim Hautarzt. Darum unbedingt rechtzeitig eincremen (ungebräunte Haut mit UV-Schutzfaktor 30), dunkle, eher weite Kleidung aus Naturfasern anziehen oder Textilien mit Lichtschutzfaktor tragen.



Verpflegung Als Verpflegung für unterwegs eignen sich neben Obst und Gemüse gekochte Eier, Frikadellen oder Hartkäse. Vorsicht gilt bei Mettfleisch, Sushi (rohem Fisch) oder Mayonnaise, denn sie sind oft von Bakterien besiedelt. Ohne Kühlung verdoppelt sich deren Anzahl innerhalb von 30 Minuten.





Pausen Wird es im Büro zu warm (mehr als 26 Grad), sollte der Arbeitgeber Gegenmaßnahmen ergreifen – ab 30 Grad ist er dazu verpflichtet. Man kann zum Beispiel die Arbeitszeiten auf die kühleren Morgen- und Abendstunden verlagern, zusätzliche Pausen anbieten, Ventilatoren und Kaltgetränke bereitstellen oder Sonnenschutz an den Fenstern anbringen. Im Hochsommer sorgt selbstverständlich eine Klimaanlage wirksam für angenehme Temperaturen, allerdings haben die Mitarbeiter darauf keinen Rechtsanspruch, weder im Büro noch im Fahrzeug.

Arbeitskleidung Gehören feste Schuhe, Warnkleidung, Handschuhe oder Sicherheitshelm zur Persönlichen Schutzausrüstung, müssen sie auch im Sommer genutzt werden. Die meisten Müllwerker tragen z.B. wegen der Verletzungsgefahr das ganze Jahr über lange Hosen – dreiviertellang müssen sie auf jeden Fall sein. Beim Material für Schutz- und Warnkleidung gibt es Unterschiede, achten Sie auf „Sommer-Varianten“.



Kreislaufprobleme Je wärmer es draußen wird, desto anstrengender ist es für unseren Organismus, die Körpertemperatur konstant bei 37 Grad zu halten. Kopfschmerzen, Schwindelgefühl und Erschöpfung können deswegen auch bei an sich vollkommen gesunden Menschen auftreten. Wenn es heiß und schwül ist, sollte man deswegen alles etwas ruhiger angehen, genügend Pausen machen und auf leichtes Essen, genügend Schlaf und viel Flüssigkeit achten. Falls dennoch wiederholt deutliche Beschwerden auftreten, wird es Zeit, zum Arzt zu gehen: Eventuell weisen die Symptome auf eine bestehende Herz-Kreislauf-Erkrankung hin.



Autokrane machen Binnenschiffer mobil

Vorschriften für Einbau und sicheren Betrieb rund um die beliebten Fahrzeug-Hebeeinrichtungen

Der Autokran hat sich zu einer wichtigen Bordausrüstung entwickelt. Fast alle Schiffe sind mittlerweile damit ausgerüstet. Er dient dazu, die Pkw und andere Fahrzeuge der Besatzung an Bord zu heben und erhöht so die Mobilität und Lebensqualität im Schiffsbetrieb. Dabei ist ein Autokran nicht mit dem Fahrzeugkran aus dem Straßen- oder Schienenverkehr zu verwechseln.

Installation, Funktion und Betrieb

In der Regel handelt es sich bei einem Autokran um ein fertig hergestelltes Produkt, das von einer Werft in die Konstruktion eines Binnenschiffes eingebunden wird und über eine max. Tragkraft von ca. 1,5 t - 2,0 t verfügt. Die Auslegerlängen variieren zwischen 9 m - 24 m. Beim Einbau wird zunächst der Krankoker mit dem Antrieb für den Kranschaft installiert. Am Kranschaft ist der Ausleger gelenkig gelagert befestigt. Für die Hubbewegungen wird der Ausleger mittels eines Hydraulikzylinders bewegt. Der Kranhaken wird meistens mit einer elektrischen Winde über den Krandraht geführt. Die Bauweise, die Ausrüstung und der Betrieb der Autokrane unterliegt in Deutschland drei Rechtsgebieten:

- ▶ Dem Produktsicherheitsgesetz i.V. mit der neunten Verordnung (Maschinenverordnung),
- ▶ der DGUV Vorschrift 52 „Krane“ (alte BGV D6) sowie der
- ▶ Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) Anhang II, § 11.12.

Durch das Produktsicherheitsgesetz wird sichergestellt, dass alle Autokrane nach den Vorgaben der EG-Richtlinie 2006/42/EG beschaffen sind. Dies wird durch die CE-Kennzeichnung und die Konformitätsbescheinigung bestätigt. Vor der Inbetriebnahme hat der Hersteller die ordnungsgemäße Installation zu prüfen und zu bescheinigen. Die DGUV-Vorschrift 52 verweist bei ihren Bau- und Ausrüstungsvorschriften auf das Produktsicherheitsgesetz. Darüber hinaus enthält sie Vorschriften und Definitionen für die Prüfungen und den ordnungsgemäßen Betrieb von Kranen. Der Schiffeigner definiert in der Betriebsanweisung, deren Inhalte der Kranführer kennen muss, Schutzmaßnahmen und Verhaltensregeln für den Betrieb des Autokrane.

Danach sind beispielsweise die Not-Stopp-Einrichtungen vor dem Betrieb zu prüfen. Der Zustand der Anschlagmittel ist zu kontrollieren und das sachgerechte Anschlagen und Aufnehmen von Lasten sowie das sichere Arbeiten und Kommunizieren mit einer zweiten Person (Einweiser, Anschläger) ist zu gewährleisten.

Kein Betrieb ohne Gefährdungsbeurteilung

Für den speziellen Betrieb auf einem Schiff mit verkehrsrechtlicher Zulassung gelten die Vorschriften der BinSchUO. Die Bau- und Ausrüstungsvorschriften lehnen sich an das Produktsicherheitsgesetz an. Zusätzlich werden hier die verkehrsrechtliche Prüfung und ihre Dokumentation vorgeschrieben. Obwohl für den sicheren Betrieb eines Autokrane im Vorfeld bereits vieles geregelt ist, muss der Unter-



Autokran in Aktion: Viele Binnenschiffer nehmen ihren Pkw mit an Bord.

nehmer gemäß der Betriebsicherheitsverordnung §3 eine Gefährdungsbeurteilung für die Benutzung des Kranes durchführen. Diese bezieht neben dem Autokran auch den sicheren Einsatz von Anschlagmitteln (Kettengehänge, Hebebänder usw.) und Lastaufnahmemitteln (Traversen, Hebegabeln usw.) ein.

Damit sich die Gefährdungsbeurteilung auch an dem Stand der Technik orientiert, sind nachfolgend zu beachten:

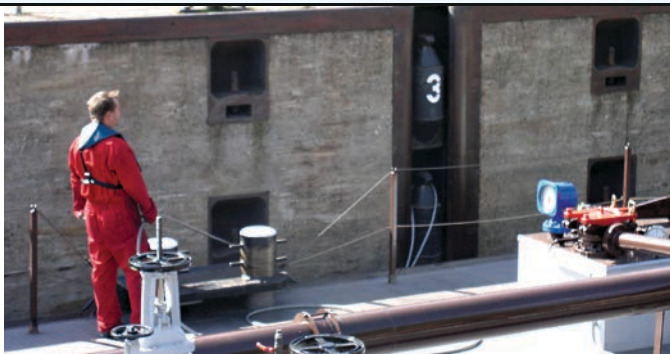
- ▶ Technische Regeln für Betriebssicherheit (TRBS, TRA, TRbF, TRD u.s.w.),
- ▶ Berufsgenossenschaftliche Regeln z. B. DGUV-Regel 100-500 - Betreiben von Arbeitsmitteln,
- ▶ Vorschriften, wie z. B. VDE 0165 oder VDI 2263
- ▶ DIN-EN-Normen.

Das Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung gehört dokumentiert und ist die Grundlage für Arbeitsanweisungen und Unterweisungen für das Bordpersonal. Damit wird Unfällen vorgebeugt und sichergestellt, dass die eigenen lieb gewonnenen Kraftfahrzeuge sicher an Bord und zurück an Land kommen.

45. CIPA Vollversammlung

Anfang Mai fand die 45. Vollversammlung der CIPA und ihres Technischen Ausschusses in Linz auf der Schiffswerft ÖSWAG statt. Auf ihr wurden vorrangig die Regeln 8, 11, 12, 16, 17, 18, 19 und 20 überarbeitet und von der Vollversammlung verabschiedet. Die überarbeiteten Regeln werden in Kürze auf der Internetseite www.cipa-online.org abrufbar sein. Des Weiteren hatten die Sitzungsteilnehmer die Möglichkeit sich vom Wasser aus ein Bild über die sicherheitsrelevanten Einrichtungen in den Linzer Häfen zu machen. Hierzu führten die Teilnehmer mit dem jüngst prämierten Neubau der ÖSWAG, dem Stromaufsichtsboot „Linz“, eine Besichtigungsfahrt durch alle Häfen durch.





Das Aussteigen über Leitern aus der Schleusenammer wird sicherer.

Sicherheit und Komfort für Schleusen

Die neue DIN-Norm 19703: 2014-06 optimiert Arbeitsschutz und Betrieb auf neuen Schleusenanlagen

Durch den Dauerbetrieb, raue Witterungseinflüsse und Anfahrungen durch Schiffe sind Schleusenanlagen generell einer hohen Belastung ausgesetzt. Die Folgen sind oft Verschleißerscheinungen, die zu Bauwerksmängeln führen. Um die Beschädigungen abzustellen, aber auch um die Kapazitäten und Abläufe an den zunehmenden Schiffsverkehr anzupassen, kommt es häufig zu Instandsetzungs-, Umbau- und Neubaumaßnahmen. Ein Beispiel hierfür sind die fünf in Planung befindlichen neuen Schleusen auf der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals (DEK).

Für neue Schleusen und solche, die grundsaniert werden sollen, gilt seit kurzem die neue Norm DIN 19703: 2014-06 mit dem Titel „Schleusen der Binnenschiffahrtsstraßen – Grundsätze für Abmessungen und Ausrüstung“. Der neue Standard führt gegenüber der Fassung aus dem Jahr 1995 einige wesentliche Verbesserungen für den Arbeitsschutz ein:

- ▶ Absturzsicherungen sind nun für den gesamten Schleusenbereich und nicht wie bisher nur für Teilbereiche vorgeschrieben. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die ausreichende Bewegungsfreiheit der Schiffsbesatzung gelegt, die Schiffe in der Schleuse wasserseitig der Geländer los- oder festmacht.
- ▶ Die Anforderungen an die Rettungsmittel wurden konkretisiert. Die Ausführung, Anzahl und Halterung der Rettungsringe ist nun festgelegt. Ebenfalls Pflicht geworden sind Aushänge mit Anweisungen zur „Rettung und Wiederbelebung Ertrinkender“ auf den

Rettungsringgehäusen und Rettungsstangen. Allerdings braucht jetzt auf der Schleuse nicht mehr ein Boot mit Davit vorgehalten zu werden.

- ▶ Leitern müssen zukünftig bis 1,5 m statt bisher 1,0 m unter den untersten schiffbaren Wasserstand im Unterwasser geführt sein. Dies erleichtert das Aussteigen eines in die Schleuse gefallenen Besatzungsmitgliedes und somit seine Rettung erheblich.

Aber auch Maßnahmen, die der Optimierung des Schiffsverkehrs dienen, sind eine Erleichterung für die Arbeit nicht nur der Besatzung an Deck, sondern auch für den Schiffsführer:

- ▶ Die Breite der Schleusen wird auf 12,5 m erhöht.
- ▶ Die Wassertiefe über dem Dremel muss weiterhin 4 m betragen, wird aber konkret auf den niedrigsten Schifffahrtswasserstand (NSW) bezogen. Bodenanfahrungen werden unwahrscheinlich.
- ▶ Die Schleusen sind mit Einfahrhilfemarkierungen auszurüsten.
- ▶ Die Kraft zum Öffnen der hochklappbaren Abdeckungen über den Leitern wird auf 150 N begrenzt. Beim Aussteigen aus der Schleusenammer über diese Leitern braucht somit nicht mehr eine zu schwere Klappe geöffnet werden.
- ▶ Der Abstand der ersten Pollerreihe zur Nutzlängenmarkierung muss 10 m betragen. Dies erleichtert bei langen Schiffen das Festmachen.
- ▶ Leitern haben links neben den Pollerreihen zu liegen statt bisher rechts. Das Tauwerk kann sich so nicht in der Leiter verfangen.
- ▶ Um eine ergonomisch günstige Arbeitshöhe zu erreichen, werden Nischenpoller künftig so angeordnet, dass die lotrechten Abstände zwischen den Pollern möglichst 1,3 m betragen.

Wichtig ist, dass die Schleusenbetreiber an den Wasserstraßen und Häfen die Verbesserungen aus der DIN 19703: 2014-06 bei den nächsten Grundinstandsetzungen umsetzen.

Die Norm gilt für Grundsaniierungsarbeiten, die seit Juni 2014 geplant wurden. Für Schleusenneubauten, die schon vor der Einführung der überarbeiteten Norm geplant waren und deren Baubeginn vor 2014 lag, greifen die neuen Regelungen nicht. Neue Schleusen, die u. a. nach der DIN 19703 geplant werden, wird es im bestehenden Wasserstraßennetz in den nächsten Jahren eher wenige geben.



V.l.n.r.:
Lindner/
BMASK,
Kapitän
Skorianc,
Koch/SUVA,
Braun/
BG-Verkehr,
Schwaighofer/
AUYA auf dem
Stromauf-
sichtsboot
„Linz“.



75 Jahre Seeärztlicher Dienst

Tauglich oder nicht – diese Frage steht am Anfang jeder Karriere auf See. Zuständig für diese Entscheidung ist seit 75 Jahren der Seeärztliche Dienst. Im Jahr 2014 wurden 10.826 befahrene Seeleute und 4.174 Neubewerber untersucht – nur 393 waren nicht tauglich für die Arbeit an Bord.

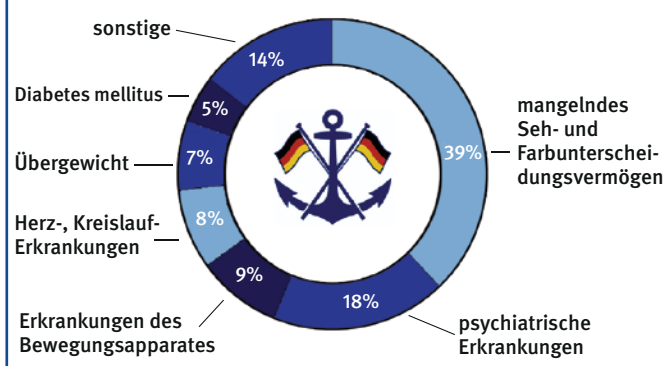
Herr Dr. Langenbuch, die Untersuchung der Seediensstauglichkeit dürfen nur Ärzte durchführen, die der Seeärztliche Dienst dafür zugelassen hat. Warum kann man dafür nicht einfach zum Hausarzt gehen?

Gegenfrage: Würden Sie es für ausreichend halten, dass ein Hausarzt die Tauglichkeit eines Astronauten für den Flug ins All beurteilt? Eine Reise nach Südamerika dauert länger als ein Flug zum Mond. Mal schnell den Notarzt rufen können Sie unterwegs nicht. Die Sicherheit der Mannschaft und des Schiffes hängt davon ab, dass jeder voll einsatzfähig ist – auch in extrem belastenden Situationen. Um das richtig beurteilen zu können, muss ein Arzt über fundierte fachliche Kenntnisse verfügen und die moderne Handelsschifffahrt in der Praxis erlebt haben.

Welche Qualifikation haben die Ärzte, die für den Seeärztlichen Dienst untersuchen dürfen?

Zunächst einmal brauchen unsere Ärzte eine Anerkennung als Facharzt für Allgemeinmedizin, Anästhesiologie, Arbeitsmedizin, Chirurgie oder Innere Medizin und mindestens vier Jahre praktische Erfahrung mit dem Schwerpunkt der Erkennung und Behandlung von Erkrankungen. Die Ärzte müssen außerdem mindestens vier Wochen auf einem Seeschiff gefahren sein und regelmäßig an den Fortbildungsseminaren des Seeärztlichen Dienstes teilnehmen, wo sie viele Fallbeispiele kennenlernen. Nur so kann

Gründe für die Seediensstauglichkeit (2014)



ein Arzt später sicher beurteilen, ob und wie zum Beispiel ein Diabetiker als Offizier eingesetzt werden kann, wenn ein Maschinist nach einer Herz-OP wieder an Bord geht oder ob ein Seelotse mit Bluthochdruck seinen Aufgaben gewachsen ist.

Wird auch die psychische Verfassung untersucht?

Selbstverständlich – aber Sie werden hier niemals hundertprozentig



Der Seeärztliche Dienst sorgt dafür, dass die Mannschaft im medizinischen Notfall handlungsfähig ist.

tige Klarheit gewinnen, das hat der Fall Germanwings auf tragische Weise gezeigt. Psychiatrische Erkrankungen, einschließlich Alkohol- und Drogenprobleme, sind bei uns allerdings ein häufiger Ablehnungsgrund.

Wer legt die Untersuchungskriterien fest?

Es gibt internationale Empfehlungen zur Beurteilung der Seediensstauglichkeit, deren Umsetzung jedoch nicht verpflichtend ist. Anders als in anderen Staaten haben wir in Deutschland diese Empfehlungen in der Verordnung für Maritime Medizin verpflichtend übernommen.

Viele Schiffe deutscher Reeder fahren unter ausländischer Flagge. Brauchen Sie dort das deutsche Tauglichkeitszeugnis?

Nicht zwingend, aber bei einem deutschen Zeugnis kann sich der Reeder auf die Qualität der Untersuchungen verlassen. Wir sind zertifiziert, beschäftigen nur qualifizierte Ärzte, garantieren deren regelmäßige Fortbildung und führen ein elektronisches Verzeichnis, in dem alle tauglich oder untauglich eingestuften Seeleute erfasst werden. Unsere Zeugnisse sind auf Schiffen unter allen Flaggen der Welt gültig. Selbstverständlich erfüllen wir alle internationalen Standards, teilweise gehen wir sogar über die Norm hinaus. Mit krankhafter Fettleibigkeit (BMI über 40) bekommen Sie bei uns zum Beispiel keine Tauglichkeitsbescheinigung mehr.

Der Seeärztliche Dienst feiert in diesem Jahr sein 75-jähriges Jubiläum?

Die Idee des Seeärztlichen Dienstes ist eigentlich noch älter, denn bereits 1903 wurde gesetzlich vorgeschrieben, dass Kapitäne, nautische Offiziere und Mannschaften des Decksdienstes auf ihre gesundheitliche Eignung untersucht werden. Seit 1940 durfte nur noch anmustern, wer eine Gesundheitskarte der See-BG vorweisen konnte, in der die Seediensstauglichkeitsuntersuchung bestätigt wird. Die Untersuchungen wurden dem vertrauensärztlichen Dienst der See-BG übertragen – das ist die Geburtsstunde des Seeärztlichen Dienstes. Seitdem haben wir noch viele weitere Aufgaben übernommen.

Welche zum Beispiel?

Unser Aufgabenbereich umspannt den gesamten Themenkomplex Medizin auf See und ergibt sich aus dem Seearbeitsgesetz und der

2014 in Kraft getretenen Maritimen-Medizin-Verordnung. Wir sind zuständig für die medizinische Ausstattung der Schiffsapotheke, die medizinische Ausbildung der nautischen Offiziere, die Registrierung unter deutscher Flagge fahrender Schiffsärzte oder auch für das Handbuch „Anleitung zur Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen“. Das Besondere an der maritimen Medizin ist, dass auf einem normalen Handelsschiff kein Schiffsarzt mitfährt und entweder der Kapitän oder ein nautischer Offizier für die medizinische Versorgung an Bord verantwortlich ist. Diese medizinischen Laien müssen viel mehr leisten als Erste Hilfe, das geht bis zum Nähen von Wunden oder dem Legen eines Harnwegkatheters. Der Seeärztliche Dienst stellt sicher, dass im Notfall möglichst alles reibungslos läuft.

Sie leiten den Seeärztlichen Dienst seit 2012. Wo setzen Sie inhaltliche Schwerpunkte?

Bei der Qualitätssicherung – und dieses Thema hat viele Facetten: Wir haben zum Beispiel viel Energie investiert, um die elektronische Vernetzung mit den Ärzten und die Erfassung und Auswertung der Untersuchungen zeitgemäß aufzustellen. Im Seeaufgabengesetz werden wir als der zentrale Ansprechpartner für alle maritim-medizinischen Fragestellungen genannt. Unsere Fachkompetenz wird unter anderem von den zuständigen Bundesministerien, der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, den Reedereien und nicht zuletzt von den Seeleuten genutzt. Fachlicher Austausch und Vernetzung mit Partnerorganisationen sind mir wichtig, darum engagiert sich der Seeärztliche Dienst unter anderem in der Expertengruppe Verletztenversorgung des Havariekommandos, der Deutschen Gesellschaft für Maritime Medizin sowie der International Maritime Health Association.

Das klingt nach einem vollen Terminkalender – und was machen Sie in der Freizeit?

Um meine praktische Erfahrung als Arzt nicht zu verlieren, praktiziere ich immer noch mit dem Schwerpunkt Sportmedizin. Aber wenn Zeit und Wetter zueinander passen, bin ich am liebsten auf dem Wasser, denn ich bin seit meiner Jugend leidenschaftlicher Segler.

Vielen Dank für das Gespräch.

(dp)

www.deutsche-flagge.de



Dr. Philipp Langenbuch, Facharzt für Chirurgie, Rettungsmedizin, Sportmedizin und Chirotherapie, ist seit 1997 beim Seeärztlichen Dienst beschäftigt und übernahm 2012 die Leitung.



Neues Lohnnachweisverfahren

Der Gesetzgeber hat beschlossen, ab 2017 für die gesetzliche Unfallversicherung ein neues elektronisches Lohnnachweisverfahren einzuführen. Nach einer Erprobungsphase soll es ab 2019 in Betrieb gehen.

Mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Vierten Buches Sozialgesetzbuch und anderer Gesetze (5. SGB IV-ÄndG) vom 15. April 2015 ist es beschlossene Sache: Für die gesetzliche Unfallversicherung wird ein neues elektronisches Lohnnachweisverfahren eingeführt. Grundlage des neuen Verfahrens wird nicht der Datenbaustein Unfallversicherung (DBUV) sein, den die Arbeitgeber seit 2009 mit ihren Entgeltmeldungen nach der Datenerfassungs- und -übermittlungsverordnung (DEÜV) an die Einzugsstellen melden. Dieses Verfahren hat sich nicht als sichere und fehlerfreie Alternative zum herkömmlichen Lohnnachweis erwiesen und wird eingestellt.

Das neue Verfahren wird 2017 und 2018 getestet, bevor es 2019 eingeführt wird. Für die Übergangszeit bis Ende 2018 wird es deshalb weiterhin einen summarischen Jahreslohnachweis der Unternehmer geben, der bei der BG Verkehr wie bisher als Papierlohnachweis oder über das Extranet eingereicht werden kann.

Während der Testphase werden die Unternehmen den Lohnnachweis sowohl nach dem alten als auch nach dem neuen Verfahren einreichen müssen. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass das bisherige Verfahren fehlerfrei abgelöst werden kann. Ab 2019 sollen Lohnnachweise dann nur noch elektronisch übermittelt werden. Für den Abgleich der Daten für die Veranlagung wird die gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) zwischenzeitlich eine Stammdatendatei aufbauen.

Das neue Verfahren – die wichtigsten Änderungen

1. Arbeitgeber melden nach Ablauf eines Kalenderjahres wie bisher die Arbeitsentgelte der Versicherten und die geleisteten Arbeitsstunden mit einem jährlichen Lohnnachweis. Ab 1. Januar 2017 muss die Meldung auch elektronisch an die zuständige Unfallversicherung erfolgen. Die Daten sind aus einem systemgeprüften Entgeltabrechnungsprogramm oder einer systemgeprüften Ausfüllhilfe zu übermitteln.
2. Der Datenbaustein Unfallversicherung als Bestandteil einer jeden DEÜV-Entgeltmeldung entfällt ab 1. Januar 2016. Stattdessen muss der Arbeitgeber ab diesem Zeitpunkt für jeden in einem Kalenderjahr Beschäftigten, der in der Unfallversicherung versichert ist, zum 16. Februar des Folgejahres im DEÜV-Verfahren eine „besondere Jahresmeldung zur Unfallversicherung“ (UV-Jahresmeldung) an die Einzugsstellen erstatten. Die Angaben sind ausschließlich für den Prüfdienst der Rentenversicherung.
3. Die Lohnnachweise für 2016 und 2017 muss der Unternehmer doppelt einreichen: Herkömmlich als Papier- oder Extranet-Lohnnachweis und elektronisch nach dem neuen Verfahren.

Norbert Lehner

- + Die BG Verkehr wird im Extranet „BGdirekt“ und im Internet unter www.bg-verkehr.de über die Folgen der Gesetzesänderung für ihre Mitgliedsunternehmen informieren.

Reingefallen

Öfter als man denkt, stürzen erfahrene Mitarbeiter in der Werkstatt in die Arbeitsgrube. Warum? Bei genauerer Betrachtung ist es meist eine Kombination aus verhaltensbezogenen, organisatorischen und baulichen Problemen, die zu Unfällen führen.

Die typische Unfallanzeige liest sich so: Der Mitarbeiter stand auf einem Abdeckrost. Als er einen Schritt zu weit rückwärts ging, stürzte er in die Arbeitsgrube. Oder: Der Kfz-Mechaniker ist vom Grubenrand abgerutscht und in die Arbeitsgrube gestürzt. Oder: Der Busfahrer wollte die Arbeitsgrube überspringen und stürzte hinein. Drei Unfallhergänge, bei denen man sich fragt: Wo konkret liegt das Problem?

Schauen wir uns den Fall mit der übersprungenen Grube einmal genauer an. Einfache Sache möchte man meinen: Ursächlich für den Unfall war, dass der Busfahrer die Arbeitsgrube überspringen wollte, statt um sie herumzugehen. Aber warum war die Arbeitsgrube überhaupt offen und nicht abgedeckt? War die Beleuchtung in der Halle ausreichend? War die Grube gut gekennzeichnet? Und war der Busfahrer über die Gefahren unterwiesen worden? Viele Fragen – Antworten gibt die jetzt überarbeitete Broschüre „Sicherheit in Arbeitsgruben“. Wer die baulichen Hinweise darin beachtet, schafft eine wichtige Voraussetzung für sicheres Arbeiten in der Werkstatt. In Kombination mit der Unterweisung der Beschäftigten und einer gut durchdachten Organisation der Arbeit sind die Voraussetzungen für sicheres Arbeiten gegeben.

Arbeitsgruben gefahrlos nutzen

Bau: Arbeitsgruben sind relativ langlebige Einrichtungen, die später nur noch schwer geändert werden können. Deshalb sollten bereits beim Bau und bei der Errichtung Sicherheitsfragen berücksichtigt werden. Dazu zählen die Abmessungen, der Zugang, die Beleuchtung und die Kennzeichnung.



Arbeitsgruben liegen unterhalb der Werkstattebene. Die größte Gefahr ist das Hineinstürzen. Aber auch Abgase, der Umgang mit bestimmten Stoffen oder Lärm können eine Gefährdung darstellen.

Betrieb: Auch beim Betrieb der Anlagen gelten die Sicherheitsvorgaben: Arbeitsgruben und Unterfluranlagen müssen so gesichert werden, dass niemand hineinstürzt.

Abdeckungen: Den besten Schutz vor einem Absturz bietet eine Abdeckung. Sie kann aus Bohlen oder Rosten bestehen. Auch kraftbetriebene Einrichtungen (z. B. Rolläden oder in die Grube

absenkbare Plattformen) sind zulässig. Wichtig ist die Organisation der Arbeiten, die dafür sorgt, dass wirklich nur der Teil der Grube offen bleibt, für den dies erforderlich ist.

Absperrung: Absperrungen können zum Beispiel aus Seilen oder Ketten bestehen. Sie sichern nicht gegen Absturz, sondern sie warnen vor der Absturzgefahr und erschweren den Zugang. Dazu müssen sie mindestens 0,5 Meter vom Rand der Grube angebracht werden.

Stege: Zum Überqueren von Arbeitsgruben müssen geeignete Übergangsstege vorhanden sein, soweit es die Länge der Arbeitsöffnung erfordert.

Treppen: Arbeitsgruben und Unterfluranlagen müssen mit mindestens zwei Treppen ausgestattet sein, die beide einen Neigungswinkel von höchstens 45 Grad haben. Bei Arbeitsgruben sollen die Treppen an den Enden der Grube liegen. (tb)

INFO

Weitere Informationen gibt die Broschüre „Sicherheit in Arbeitsgruben“ der BG Verkehr. Die DGUV-Regel 109-008, (bisherige BGR 157) „Fahrzeug-Instandhaltung“, enthält Angaben zur baulichen Ausstat-

tung und zu Bau und Ausrüstung sowie zum Betrieb von Werkstätten für die Fahrzeug-Instandhaltung. Beide erhalten Sie über den Medienkatalog der BG Verkehr: www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Gegen Gewalt

Häufiger als in vielen anderen Branchen erleben Arbeitnehmer in der Transport- und Logistikbranche Gewalt und Aggression am Arbeitsplatz. Im September findet zu diesem Thema ein internationales Symposium bei der BG Verkehr in Hamburg statt.

Mit einem Sack über dem Kopf und mit Kabelbindern gefesselt musste ein Fahrer erleben, wie sein Lkw gestohlen wurde. Ein anderer wurde auf seiner Fernstrecke in zwei Jahren vier Mal überfallen – die Täter leiteten Gas in das Führerhaus ein und raubten dem Ohnmächtigen alle Wertgegenstände. Eine Studie der BG Verkehr zur Gewalt gegen Taxifahrer zeigt, dass jeder zweite Fahrer bereits einen „Beinahe-Angriff“ erlebt hat und jeder Dritte in einen direkten körperlichen Übergriff verwickelt war. Jeder zehnte Arbeitsunfall der Beschäftigten in Verkehrsunternehmen wird durch „Übergriffe durch Dritte“ verursacht.

Erfahrungsaustausch

Das internationale Symposium „Gewalt, Attacken und Aggression im Transportwesen“ richtet sich vor allem an Präventionsexperten und Praktiker aus der Transport- und Logistikbranche. Die Veranstaltung steht unter dem Motto: „Erfahrungen austauschen – Aus Beispielen guter Praxis lernen“. An zwei Tagen schildern Experten ihre Erfahrungen und stellen Konzepte und Forschungsergebnisse im Umgang mit Gewalt und Aggression am Arbeitsplatz vor. Auf dem Programm stehen unter anderem ein Vortrag zur Forschung über Gewalt gegen Busfahrer in Australien, ein Praxisbericht aus der Taxibranche in Deutschland und Beispiele zur Schulung von Mitarbeitern in Busunternehmen, im Flugbetrieb und in der Seeschifffahrt. Die Teilnehmer erfahren mehr über die betriebliche Gewaltprävention am Beispiel der Berliner Verkehrsbetriebe und der Deutschen Bahn und über den Umgang mit Gewalt gegen Frauen im Transportgewerbe. Die Unfallkasse Post und Telekom stellt ein Betreuungskonzept vor und erläutert, wie Mitarbeiter nach einem traumatischen Erlebnis unterstützt werden können (siehe Programm auf der rechten Seite).

Neben den Vorträgen erwarten die Teilnehmer Workshops zum Thema Gewaltprävention, in denen sie mehr über das Training

von Arbeitnehmern im Taxi- und Busgewerbe und im Luftverkehr erfahren. Außerdem ist ein Besuch des Hamburger Flughafens mit Blick hinter die Kulissen geplant.

Internationale Vereinigung für Soziale Sicherheit

1927 wurde die Internationale Vereinigung für Soziale Sicherheit gegründet (IVSS, engl. International Social Security Association, ISSA). In der IVSS sind die Sozialversicherungen (gesetzliche Unfall-, aber auch Kranken- und Rentenversicherungen) auf internationaler Ebene organisiert. Sie hat das Ziel, die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz weltweit zu stärken.

Die Organisation ist nach Branchen gegliedert. Das Generalsekretariat der Sektion Transportwesen ist bei der BG Verkehr angesiedelt. Die Verantwortung des Generalsekretärs liegt seit 2013 bei Dr. Christian Felten, der die Hauptabteilung Gesundheitsschutz bei der BG Verkehr leitet. Im Hamburger Generalsekretariat werden die internationalen Aktivitäten koordiniert.

Warum eine zweitägige Veranstaltung zum Thema Gewaltprävention? „Oft arbeiten die Beschäftigten in der Transportbranche allein und sind nachts unterwegs. An ihren mobilen Arbeitsplätzen sind sie Gewalt und Aggressionen ganz besonders ausgesetzt“, antwortet Dr. Christian Felten. „Hier wollen wir einen interdisziplinären Erfahrungsaustausch anregen und Beispiele guter Praxis verbreiten.“

Carmen Dencker



INFOS

Weitere Informationen zur Sektion Transportwesen finden Sie auf der Webseite: www.issa.int/prevention-transportation



issa

INTERNATIONAL SOCIAL SECURITY ASSOCIATION

Section on Prevention in Transportation



Symposium „Gewalt, Übergriffe und Aggression im Transportwesen“

16. – 18. September 2015 in Hamburg

Vorläufiges Programm

Mittwoch 16.09.2015

Ab 18:00 Uhr Empfang mit finnischem Tango

Donnerstag 17.09.2015

9:00 - 14:00 Uhr

Formen und Ursachen von Gewalt

- ▶ Robyn Lincoln, Bond University Australia: Gewalt gegen Busfahrer in Australien
- ▶ Peter Zander, Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP): Praxisbericht – Gewalt im Taxigewerbe

Vorbeugen von Gewalt und Aggression

- ▶ Constance Ratazzi-Nelles, Condor Flugdienst GmbH: Attacken im Luftverkehr – Wie können Flugzeugbesatzungen vorbereitet werden?
- ▶ Holger Kähler, Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG): Konfliktbewältigung in Bus und Bahn
- ▶ Johannes Peters, Verband Deutscher Reeder (VDR): Best Management Practice zur Piraterieprävention

Kultur der Prävention

- ▶ Susann Kluge, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG): Gewaltprävention im öffentlichen Personen- und Nahverkehr am Beispiel der Berliner Verkehrsbetriebe
- ▶ Brigitta Paas, Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF): Gewalt gegen Frauen im Transportgewerbe

Ab 14:30 Uhr

- ▶ Workshop: Heinrich Kuhlmann, Trainer: Deeskalationstraining für Taxi / Minicar und Busverkehr (auf Deutsch)

- ▶ Workshop: Constance Ratazzi-Nelles, Condor Flugdienst GmbH: Suspicious Signs! A Profiling Concept – Training für Flugzeugbesatzungen (auf Englisch)

- ▶ Exkursion: Blick hinter die Kulissen – Hamburg Airport (auf Deutsch und Englisch)

Freitag 18.09.2015

9:00 - 14:00

Beispiele guter Praxis und Perspektiven der Prävention

- ▶ Prof. Gerd Neubeck, Deutsche Bahn AG: Ganzheitliche Sicherheitskonzepte setzen einen Schwerpunkt auf Prävention
- ▶ René Rühl, Result Group GmbH: Schutz vor Piraterie im Spannungsfeld von Sicherheit und Arbeitsschutz
- ▶ Dr. Elke Schneider, Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (EU OSHA)
- ▶ Prof. Dr. Thomas Görger, Deutsche Hochschule der Polizei: Raub im Handel – Phänomene und Perspektiven für die Prävention?

Was tun nach Vorfällen von Gewalt und Aggression?

- ▶ Dr. Fritzi Wiessmann, Unfallkasse Post und Telekom (UKPT): Betreuungskonzept für traumatisierte Mitarbeiter
- ▶ Patricia Murray, Health and Safety Authority Irland: Sorgfaltspflichten des Arbeitgebers – Prävention, Kontrollen und Versorgungssysteme für auf der Arbeit bedrohte Arbeitnehmer

Erfahrungsaustausch auf dem Marktplatz mit Postern, Filmen und Kurzpräsentationen

INFORMATION UND ANMELDUNG

Wo:	Hauptverwaltung der BG Verkehr, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg
Anmeldung:	E-Mail an secretariat@issa-transportation.org oder per Telefon: 040 3980-2200
Anmeldeschluss:	31.07.2015
Kosten:	Für Mitglieder der Sektion und Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr entfällt die Teilnahmegebühr.
Webseite:	www.issa.int/aggression
Sprachen:	Deutsch und Englisch

SicherheitsProfi

SicherheitsProfi
Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

4 | 2015

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

REPORTAGE

Das große Antriebsrad

DIE ZAHL

1.000

mittlere und schwere Unfälle untersucht der Präventionsdienst der BG Verkehr durchschnittlich pro Jahr.

NEU IM NETZ

Die große gemeinsame Mitmachaktion von: **AOK** **adfc**

Die große **Sommeraktion** vom 1. Juni bis 31. August

Mit dem Rad zur Arbeit 2015
Eine Initiative von AOK und ADFC

Der Aktionsverlauf im Überblick: **Jetzt registrieren!** → **AKTIV SEIN!** → **Chancen sichern!**

Startseite | Der Rad-Sommer 2015 steht vor der Tür - darum jetzt wieder ins neue Aktionsjahr starten, fit sein und gewinnen! | Jetzt schnell anmelden und ein tolles Fahrrad extra gewinnen!

Mit dem Rad zur Arbeit

Die Aktion für mehr Bewegung im Alltag geht in die nächste Runde

Schon 30 Minuten Fahrradfahren am Tag können das Krankheitsrisiko senken. Warum dann nicht den Weg zur Arbeit zum persönlichen Fitnessprogramm machen? Die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ läuft bis zum 31. August und verlost verschiedene Preise unter allen Teilnehmern, die mindestens an 20 Tagen zur Arbeit geradelt sind. Initiatoren sind die AOK und der Allgemeine Deutsche Fahrradclub ADFC. Teilnehmen können nicht nur Einzelkämpfer,

sondern auch Teams aus maximal vier Kolleginnen und Kollegen sowie Pendler, die ihren Arbeitsweg mit Bus oder Bahn kombinieren. Pro Unternehmen können sich auch mehrere Teams anmelden. Nach der Online-Registrierung erhalten die Radler einen Aktionskalender, in den sie ihre Leistungen eintragen und der später zur Gewinnverlosung eingesandt wird.

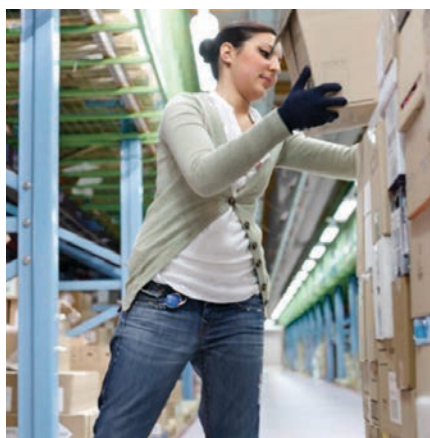
www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de



Sie fragen – wir antworten

? Im Sommer beschäftige ich oft Aushilfen im Betrieb. Muss ich für diese Mitarbeiter Beiträge bezahlen? Und brauchen sie für zwei Wochen wirklich eine Persönliche Schutzausrüstung?

! Aushilfen im Unternehmen haben vollen Anspruch auf die Leistungen der gesetzlichen Unfallversicherung, falls ihnen während der Arbeit oder auf dem Weg dorthin etwas zustößt oder sich eine Berufskrankheit entwickeln sollte. Das gilt auch für Praktikanten, Schüler und Studenten. Der Versicherungsschutz beginnt am ersten Arbeitstag und ist unabhängig von der Höhe des Verdienstes. Der Arbeitgeber muss im jährlichen Entgeltnachweis auch die Entgelte für Ferienjobber und kurzfristig Beschäftigte be-



rücksichtigen, es gilt grundsätzlich der gesetzliche Mindestlohn von 8,50 Euro pro Arbeitsstunde. Schulpraktika (meist in der 9. und 10. Klasse) sind als Teil der Ausbildung bei der Schülerunfallkasse versichert.

Die Persönliche Schutzausrüstung, zum Beispiel passende Sicherheitsschuhe, Sicherheitshelm, Gehörschutz oder die richtigen Handschuhe, wird dort zur Verfügung gestellt und getragen, wo sie gemäß Gefährdungsbeurteilung erforderlich ist. Das gilt selbstverständlich auch bei einem kurzzeitigen Arbeitsverhältnis.

Außerdem wichtig: Aushilfskräfte brauchen wie alle anderen Mitarbeiter eine persönliche Unterweisung, damit sie für die Gefahren an ihrem Arbeitsplatz sensibilisiert werden. Meist haben sie weniger Berufserfahrung und können gefährliche Situationen nicht richtig einschätzen. Vor Arbeitsbeginn muss der verantwortliche Kollege einem Ferienarbeiter zeigen, welche Risiken bei seiner Tätigkeit bestehen und wie er sich und andere vor Unfällen schützen kann.

Ihr nächster SicherheitsProfi: 31.7.2015

REPORTAGE
Börteboote auf Helgoland

GEUND UND SICHER
Be- und Entladen von
Tanklastzügen



Testen Sie Ihr Wissen

Das richtige Kuppeln von Anhängern sollte eigentlich jeder Berufskraftfahrer beherrschen. Dennoch kommt es immer wieder zu schweren Unfällen. Können Sie unsere Fragen richtig beantworten?



1. **Welches Verfahren ist beim Kuppeln zulässig?**
 - A Wenn ein Sicherungsposten dabei ist, darf man den Anhänger auflaufen lassen.
 - B Bei leichtem Gefälle lässt man unbeladene Anhänger auflaufen.
 - C Gekuppelt wird ausschließlich durch Zurücksetzen des Zugfahrzeuges.

2. **Während das Zugfahrzeug an den Anhänger herankommt ...**
 - A darf sich auf keinen Fall jemand zwischen den Fahrzeugen aufhalten.
 - B dürfen sich nur Personen mit gut sichtbarer Warnkleidung zwischen den Fahrzeugen aufhalten.
 - C dürfen sich nur nach Absprache mit dem Fahrer maximal zwei Personen zwischen den Fahrzeugen aufhalten.

3. **In welcher Reihenfolge schließt man die Verbindungsleitungen an?**
 - A Erst die Bremsleitung (gelb), dann die Vorratsleitung (rot).
 - B Ampelprinzip: Erst die rote Vorratsleitung, dann die gelbe Bremsleitung.
 - C Die Reihenfolge spielt bei modernen Fahrzeugen keine Rolle mehr.

Unser Gesundheits-Tipp: Reise-Impfungen

Wer eine Fernreise außerhalb Europas plant, sollte sich vorher mit einem reisemedizinisch erfahrenen Arzt darüber beraten, welche Impfungen und Schutzmaßnahmen nötig sind. Einfluss darauf

haben neben Reiseziel und persönlicher Konstitution auch die Reisezeit (Trockenzeit/Regenzeit), die Route (Stadt/Land) und die Reiseart (Pauschalreise/Individualurlaub). Durch rechtzeitige Vorbeu-

gung schützen Sie sich vor lebensbedrohlichen Krankheiten wie Cholera, Hepatitis, Typhus, Gelbfieber, Malaria, Tollwut und Entzündungen des Gehirns und der Hirnhäute.



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