SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

7 | 2015

DAS THEMA
Schutz vor Gewalt Seite 8

SEMINARE
Bei uns lernt man Prävention Seite 28

REPORTAGE

Pferde auf Achse Seite 10

„Wenn es um den Einsatz autonom fahrender Fahrzeuge geht, sind noch viele Fragen offen."

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Liebe Leserinnen und Leser,

in den letzten Wochen hat nahezu jede Zeitung und jeder Fernsehsender mit großer Faszination von den neuen technischen Möglichkeiten des autonomen Fahrens berichtet. Vor allem rund um die IAA war es das beherrschende Thema. Die neue Technik ist ja auch faszinierend: Fahrzeuge kommunizieren selbsttätig miteinander, halten Abstände ein, reagieren in Bruchteilen von Sekunden, die Technik wird niemals müde und braucht keine Pausen.

Für viele, die sich mit Fahr- und Verkehrssicherheit beschäftigen, sind das sehr positive Perspektiven. Auch für unsere Berufsgenossenschaft. Mir scheint aber, bei den Veröffentlichungen kommen zwei Dinge etwas zu kurz. Das ist zum einen die Frage, was die neue Technik für die Fahrerinnen und Fahrer mit sich bringt. Wir erhoffen uns eine Verminderung der physischen und psychischen Belastungen. Offen bleiben aber – gerade in der Anfangsphase – Fragen zur Verantwortung und Haftung, zu Eingriffsmöglichkeiten und zur Qualifikation der Fahrer.

Eher skeptisch bin ich auch bei den Prognosen, ab wann die neue Technik sich durchsetzen wird. Dass es lange dauern kann, wissen wir aus eigener Erfahrung. Vor rund acht Jahren, als die ersten Assistenzsysteme serienreif waren, haben wir noch sehr um die Anschaffung von Fahrzeugen mit dieser Technik geworben. Unsere eigene groß angelegte Studie hatte gezeigt, dass die Unfallbeteiligung von Fahrzeugen mit diesen Systemen signifikant niedriger lag als Vergleichsfahrzeuge ohne diese Systeme. Aber auch heute sind viele Fahrzeuge noch ohne diese inzwischen ausgereiften Assistenzsysteme unterwegs. Und den Einsatz autonom fahrender Fahrzeuge im innerstädtischen Verkehr schließen selbst Experten noch für lange Zeit aus.

So schnell, wie manche es sich vielleicht wünschen, wird sich das autonome Fahren also wohl nicht durchsetzen. Die Zeit bis dahin sollten wir nutzen, um die vielen offenen Fragen zu beantworten. Daran werden wir uns sicher beteiligen.

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.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

DER HENGST TOTILAS

dürfte wohl derzeit das berühmteste Pferd in Deutschland sein. Warum er und viele seiner „Sportskollegen“ schon oft vertrauensvoll in die grünen Lkw der Spedition Johannsmann einstiegen, lesen Sie ab **Seite 10**

TÖDLICHE UNFÄLLE

Seite 16

BESTANDSSCHUTZ

Seite 18

GELD ODER LEBEN

Seite 22

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 4

Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr 5

DAS THEMA

Schutz vor Gewalt 8
Symposium der ISSA in Hamburg

REPORTAGE

Pferde auf Achse 10
Zu Gast bei der Spedition Johannsmann

GESUND UND SICHER

Unfallbericht 16
Tödliche Unfälle 2013

Schluss mit dem Bestandsschutz 18
Anpassung von Arbeitsmitteln an den Stand der Technik

Schlaf am Steuer 20
Unfallgefahr durch übermüdete Fahrer

Geld oder Leben 22
Wie können sich Taxifahrer schützen?

Seminare: Bei uns lernt man Prävention 28
Interview mit der Leiterin des Referats Aus- und Fortbildung

SEE & SICHERHEIT

Sprechstunde 24
Ein „Gesundheitslexikon“ von A wie Abnehmen bis Z wie Zahnpflege

DER FAHRENSMANN

Gefährdungsbeurteilung für mehr Sicherheit 26
Unfallkette durch geeignete Maßnahmen verhindern

Eindeutige Hinweise für mehr Sicherheit 27

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

Ein Bürostuhl ist keine Leiter!

Neues Medienpaket der Aktion „Jugend will sich-er-leben“ für die Ausbildung

Die Berufsgenossenschaften stellen mit der Aktion „Jugend will sich-er-leben“ jedes Jahr ein Medienpaket für Lehrer und Ausbilder zur Verfügung, um bereits jungen Menschen Themen der Arbeitssicherheit nahezubringen. In diesem Jahr geht es darum, Arbeitsmittel ihrer Bestimmung gemäß zu verwenden.

Durch eine falsche, oder wie der Arbeitsschützer sagen würde „nicht bestimmungsgemäße“ Verwendung von Arbeitsmitteln ereignen sich täglich Arbeitsunfälle. Die Verletzungen sind oft klein, sie können aber auch schwer oder tödlich sein. Aber wie vermittelt man jungen Menschen eine Einstellung, die sie dazu bringt, an ihre Sicherheit zu denken und Arbeitschutzregeln einzuhalten? Und zwar auch dann, wenn selbst der erfahrene Kollege oder Vorgesetzte auf den Bürostuhl steigt, um an das Material ganz oben im Schrank zu gelangen. Wie können Auszubildende lernen, ihre Arbeit nicht nur gut, sondern auch im Sinne der Sicherheit „richtig“ zu machen?

Antworten auf diese Fragen findet „Die Azubi Formel = sicher + richtig + gut“, unter der die neue Aktion von „Jugend will sich-er-leben“ steht. Wie in den vergangenen Jahren erhalten Berufsschulen und Betriebe ein Informationspaket zur aktuellen Aktion. Es enthält neben einem Unterrichts- und Unterweisungskonzept den Aktionsfilm, eine Checkliste für Arbeitssicherheit, erklärende Videoclips und Arbeitsblätter. Ein Wettbewerb für Schülerinnen und Schüler an berufsbildenden Schulen rundet die Aktion ab. Jeder Landesverband der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung prämiert die besten und kreativsten Einsendungen mit bis zu 1.000 Euro. Verbindlicher Einsendeschluss ist der 29. Februar 2016.

www.jwsl.de

Präventionskultur und Vision Zero

Neue Kampagne der gesetzlichen Unfallversicherung

© vege/Fotolia

Ab 2017 werden die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen für eine bessere Kultur der Prävention werben. „Betriebe und Bildungseinrichtungen messen der Prävention zwar eine hohe Bedeutung zu, aber sie sind in der Mehrheit weit davon entfernt, das Thema systematisch in allen Entscheidungen und Arbeitsabläufen zu berücksichtigen“, erklärte Dr. Walter Eichendorf, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des Spitzenverbandes der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), im Zuge der Entscheidung für die neue Kampagne. Eine aktuelle Befragung der DGUV habe beispielsweise ergeben, dass lediglich in der Hälfte der Unternehmen finanzielle, personelle oder zeitliche Investitionen in Sicherheit und Gesundheit erkennbar seien. Im Durchschnitt gäben nur vier von zehn Betrieben an, dass das Thema in den Führungsleitlinien vorkommt. „Wir wollen dafür werben, dass sich das ändert“, so Eichendorf.

Das Thema Präventionskultur gilt in der internationalen Fachwelt als wegweisend für die Gestaltung der Lebens- und Arbeitsbedingungen. Experten zufolge bietet ein umfassender Ansatz, der Prävention auf allen Entscheidungs- und Handlungsebenen integriert, die Chance für weitere Verbesserungen von Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit. Die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) und die Internationale Vereinigung für Soziale Sicherheit (ISSA) haben bereits entsprechende Schwerpunkte in ihrer Arbeit gebildet. Das Fachkonzept zur neuen Kampagne ist im Internet abrufbar. Die aktuelle Diskussion rund um das Thema Präventionskultur und die damit eng verbundene „Vision Zero“ hatte die BG Verkehr auch in der Ausgabe 5/2015 des Mitgliedermagazins aufgegriffen.

www.dguv.de, Webcode: d1070162
www.bg-verkehr.de/medien/sicherheitsprofi

Versicherungsschutz bei der Flüchtlingshilfe

Wann sind ehrenamtliche Helfer versichert?

Viele Menschen unterstützen die Flüchtlingshilfe im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit. Die große Zahl an Flüchtlingen ist derzeit aber nur durch den Einsatz von ehrenamtlichen Helfern zu bewältigen. Im Zusammenhang mit dieser Hilfe kommt es immer wieder zu Fragen, wie der Unfallversicherungsschutz geregelt ist. Informationen dazu hat der Spitzenverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen im Internet zur Verfügung gestellt. Auch Fragen zum Versicherungsschutz bei der Beschäftigung von Asylbewerbern werden dort beantwortet.

www.dguv.de Stichwort Flüchtlingshilfe

© Bernd Settnik/Picture Alliance

Bei der Ankunft der Flüchtlinge sind viele ehrenamtliche Helfer im Einsatz.

Weihnachtsgrüße für den guten Zweck

Die „Aktion Kinder-Unfallhilfe“ bietet Weihnachtskarten an, deren Erlöse zu 100 Prozent verunglückten Kindern und Projekten zur Verkehrssicherheit zugutekommen. Die Motive entstanden als Ergebnis eines Kinder-Malwettbewerbs.

Mit den Erlösen aus den Karten und vielen weiteren Spenden unterstützt und realisiert der Verein Aktion Kinder-Unfallhilfe e.V. zahlreiche Projekte. Alle haben das Ziel, die körperlichen und seelischen Folgen von Kinderunfällen zu lindern, bzw. zur Vermeidung von Unfällen beizutragen. Die Weihnachtskarten – ein Set mit jeweils 10 Karten zum Preis von 12 Euro – können über das Internet bestellt werden. Eine Bescheinigung über den Spendenanteil wird der Rechnung beigefügt. Der Eindruck eigener Texte ist auf Anfrage möglich.

www.kinder-unfallhilfe-online.de

Neu erschienen

Pedelec25 Fahrrad, Transportmittel, Elektromobilität (DGUV Information 208-047) Pedelecs25 erobern den Markt und werden zunehmend auch gewerblich eingesetzt. Um sicher und unfallfrei mit dem Pedelec25 umzugehen, enthält diese Broschüre Tipps für die Auswahl, den Einsatz und den Umgang mit dem Pedelec25.
Die Information steht als PDF-Datei zum Herunterladen zur Verfügung:
http://publikationen.dguv.de

Sicherheit und Gesundheitsschutz beim Hufbeschlag (DGUV Information 209-076) In den letzten Jahren hat sich der Pferdebestand stark erhöht, und Technik und Chemie des Hufbeschlags haben sich sehr geändert. Für alle, die damit zu tun haben, wurden in dieser Broschüre praxisorientierte Tipps und Hinweise zum sicheren Arbeiten beim Hufbeschlag zusammengetragen.
Die Information steht als PDF-Datei zum Herunterladen zur Verfügung:
http://publikationen.dguv.de

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Wartungsarbeiten

Finger amputiert

Ein Arbeiter, der im Unternehmen regelmäßig Wartungs- und Reinigungsarbeiten ausführte, hatte den Auftrag, einen Radlader für den Verkauf vorzubereiten. Dafür war es erforderlich, auch den Ölstand des Lenkungsgetriebes zu kontrollieren. Der Hydraulikölbehälter befand sich bei dem Radlader im Heckbereich in der Nähe des Motorlüfterrades. Um sich an dem ölverschmierten Behälter nicht die Hände zu verschmutzen, benutzte der Arbeiter einen Putzlappen. Als er bei laufendem Motor versuchte, den Deckel des Behälters zu verschrauben, erfasste der drehende Lüfter blitzschnell den Putzlappen und damit die rechte Hand des Arbeiters: Ein Finger wurde abgerissen und die gesamte Hand schwer gequetscht.

Baustelle

Vom Bagger erdrückt

Auf einer Baustelle wurden Böden ausgehoben und abtransportiert. Der Fahrzeugführer eines Dreiseitenkippers wollte die Kante der Ladefläche an seinem Fahrzeug reinigen. Das Fahrzeug und ein Bagger standen Heck an Heck mit etwa zwei Meter Abstand voreinander. Zum Reinigen begab sich der Fahrzeugführer in den Gefahrenbereich zwischen seinem Fahrzeug und dem Bagger, der hinter ihm an der Grube beschäftigt war. Der Baggerfahrer setzte zurück, erfasste den mit dem Rücken zum Bagger stehenden Fahrzeugführer und drückte ihn mit großer Kraft gegen die Kante der Lkw-Ladefläche. Der Fahrzeugführer erlag noch am Unfallort seinen schweren Verletzungen.

© countrypixel/Fotolia

Viele Firmen, viele Fahrzeuge und Maschinen und ein oft unübersichtliches Gelände: Baustellen sind unfallträchtig.

Hauptuntersuchung: Fast jedes vierte Auto fällt durch

GTÜ stellt Mängel vor allem bei Bremsen, Beleuchtung und Umweltbelastung fest

Bei den Hauptuntersuchungen stagniert die Zahl der Mängel bei Pkw seit zwei Jahren auf hohem Niveau. Das stellt die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ) in ihrem neuesten Bericht fest. Rund 40 Prozent aller von der GTÜ überprüften Pkw kommen mit sicherheitsrelevanten Mängeln zur Hauptuntersuchung (HU). Fast jedes vierte Auto fällt wegen schwerwiegender Mängel durch und erhält im ersten Anlauf keine Prüfplakette.

Die erheblichen Mängel nahmen mit 22 Prozent (Vorjahr 22,7) leicht ab, die Zahl der Fahrzeuge mit geringen Mängeln stieg jedoch auf 17,8 Prozent (Vorjahr 16,5). Häufig beanstandet wurden Beleuchtungs-, Bremsund Abgasanlage sowie der schlechte Zustand der Reifen. Bei älteren Fahrzeugen nehmen die Mängel insgesamt weiter zu.

© allOver/Picture Alliance

Häufiger Mangel bei der Hauptuntersuchung: Die Beleuchtungsanlage.

Basis für die Zahlen sind rund 2,3 Millionen Pkw, die von den Prüfingenieuren im ersten Halbjahr 2015 unter die Lupe genommen wurden. Rechnet man die Ergebnisse auf den gesamten Fahrzeugbestand hoch, sind nach Angaben der GTÜ rund 10 Millionen der in Deutschland zugelassenen Pkw mit erheblichen Mängeln unterwegs und entsprechen nicht dem vom Gesetzgeber geforderten sicherheitstechnischen Standard im Straßenverkehr. Als Ursachen dafür werden neben vernachlässigter Wartung das Jahr für Jahr steigende Durchschnittsalter der Fahrzeuge vermutet. Aktuell liegt das Durchschnittsalter bei etwas über neun Jahren – Tendenz weiter steigend.

Weitere Infos zu den Ergebnissen der Hauptuntersuchung: www.gtue.de

Vertreterversammlung

Herbstsitzung in Hamburg

Als Körperschaft des öffentlichen Rechts werden bei der BG Verkehr wesentliche Entscheidungen von den Mitgliedern der Selbstverwaltung in der Vertreterversammlung getroffen. Die Sitzungen finden in der Regel zweimal jährlich statt. Die Herbstsitzung ist am Freitag, den 27. November 2015. Sitzungsort ist die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg, Ottenser Hauptstraße 54, im großen Sitzungssaal. Die Sitzung ist öffentlich und beginnt um 9.00 Uhr.

Toter Winkel

ADAC veröffentlicht Infobroschüre

Beim Abbiegen von Lkw, Bussen und Pkw kommt es immer wieder zu schweren Unfällen mit Fahrradfahrern oder Fußgängern. Dem Thema hat sich nun auch der ADAC angenommen und eine Infobroschüre veröffentlicht. Darin werden die Gefahrenquellen des Toten Winkels beim Rechtsabbiegen genannt, technische Lösungsansätze dargestellt und Verhaltensempfehlungen für Verkehrsteilnehmer gegeben. Die Broschüre ist kostenlos über den ADAC zu beziehen.

Weniger Arbeitsunfälle

Halbjahreszahlen liegen vor

Die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ist im ersten Halbjahr 2015 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurückgegangen. Das geht aus vorläufigen Zahlen der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen hervor, die ihr Verband, die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), heute veröffentlicht hat. Danach sank die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle von 430.939 auf 420.447 (-2,4 Prozent). Die Zahl der Unfälle auf dem Weg zur Arbeit blieb mit 87.070 nahezu unverändert.

© Jan Woitas/Picture Alliance

Boom bei Linienfernbussen hält an

Fahrgastzahlen haben sich nahezu verdoppelt

Der Linienfernverkehr mit Bussen bleibt nach der Liberalisierung zum 1. Januar 2013 auf Expansionskurs. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt, wurden nach vorläufigen Ergebnissen im Jahr 2014 von Unternehmen mit Sitz in Deutschland 16 Millionen Fahrgäste mit Linienfernbussen befördert, 2013 waren es 8,2 Millionen. Das ist ein Zuwachs um 96 Prozent. Mit diesem starken Wachstum konnten die Fernbusse 2014 ihren Marktanteil am gesamten Linienfernverkehr mit Bussen und Bahnen bei den Fahrgästen von knapp sechs auf 11 Prozent erhöhen. Von den 16 Millionen Fahrgästen fuhren 12 Millionen (+ 80 %) im Inlandsverkehr und 4 Millionen (+ 160 %) im grenzüberschreitenden Verkehr. Der Auslastungsgrad der Busse lag 2014 bei 51 Prozent.

Hände ans Steuer!

77 Prozent der Autofahrer nutzen ihr Smartphone während der Fahrt

Wer in vorbeifahrende Fahrzeuge blickt, kann relativ häufig feststellen, dass Autofahrer „nebenbei“ ihr Smartphone nutzen. Das veranlasste den jungen Münchner Automobilclub Mobil in Deutschland e.V. und die TÜV SÜD AG, eine bundesweite Verkehrssicherheitskampagne ins Leben zu rufen. Der Slogan: BE SMART! Hände ans Steuer – Augen auf die Straße.

Nach Meinung der Organisatoren der Kampagne werden die Gefahren weit unterschätzt, die durch den Gebrauch von Smartphones während der Fahrt entstehen. Auf eine dazu von ihnen gestartete Online-Umfrage, wie das Smartphone genutzt wird, antworteten rund 2.000 Autofahrer. Rund 77 Prozent gaben an, das Smartphone während der Fahrt zu nutzen, mehr als die Hälfte davon sehr oft, oft oder ab und zu. Ähnliche Ergebnisse, so die Organisatoren, kamen auch bei einer aktuellen Umfrage von AT&T in den USA und einer Universitätsstudie aus dem Jahr 2014 aus Arizona zustande.

Die Tipps der Organisatoren:

- Das Smartphone immer in einer fest eingebauten Halterung unterbringen.
- Nur mit einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung telefonieren.
- Beim Neuwagenkauf auf „full connected“-Funktionen achten.
- Geeignete Apps downloaden, die Online-Funktionen während der Fahrt deaktivieren.
- Auf keinen Fall E-Mails, Whatsapp, Facebook oder ähnliche Funktionen während der Fahrt mit dem Handy in der Hand nutzen.
- Das Smartphone u. U. in den Kofferraum legen.

Für die Kampagne sind Radio- und TV-Spots sowie bundesweite Aktionen an Tankstellen und Schulen geplant. Schirmherr ist der Bundesminister für Verkehr und Digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt.

www.besmart-mobil.de

Radverkehr: Preis ausgeschrieben

Förderfähige Projekte gesucht

„Der Deutsche Fahrradpreis“ ist eine Maßnahme des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung und wird 2016 zum 16. Mal verliehen. Der Preis geht an richtungsweisende Vorhaben und Maßnahmen, die das Radfahren im Alltag, in der Freizeit oder im Tourismus ermöglichen, fördern oder erleichtern. Die Gewinner des Fachpreises werden 2016 in den Kategorien „Infrastruktur“, „Service“ und „Kommunikation“ mit jeweils 3.000 Euro ausgezeichnet. Bis zum 15.12.2015 können Einzelpersonen, Gruppen, Vereine, Unternehmen und öffentliche sowie private Institutionen sich mit förderfähigen Radverkehrsprojekten um den Preis bewerben.

Initiatoren des Wettbewerbs sind das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS).

© connel-Design/Fotolia

Gesucht werden fahrradfreundliche Maßnahmen.

www.der-deutsche-fahrradpreis.de

Lars Müller

PRÄVENTION AKTUELL

Das geht uns alle an!

Für eine wirkungsvolle Prävention ist es wichtig, dass alle im Betrieb an einem Strang ziehen. Nicht nur die Unternehmensleitung, Betriebsarzt und Sicherheitsfachkraft, sondern jeder einzelne Mitarbeiter muss von dem Wert einer guten Prävention überzeugt werden und eingebunden sein. Nur dann lassen sich auch Gefahren, die zum Beispiel aus Routine, Unachtsamkeit oder Leichtsinn entstehen, wirkungsvoll vermeiden.

Meine Erfahrung zeigt, dass eine Kombination aus persönlichem Kontakt, verständlichen Konzepten und attraktiven begleitenden Medien ein guter Weg ist, alle Mitarbeiter für Präventionsziele zu begeistern. Ein Beispiel dafür ist unsere ASD-Broschüre „Verhalten bei Verkehrsunfällen“, die uns seit März 2014 förmlich aus den Händen gerissen wird. Unsere Kunden haben bereits 60.000 Stück abgerufen, um sie direkt an ihre Mitarbeiter weiterzugeben.

Derzeit investieren wir im ASD noch viel Energie, um die Prävention an der Basis zu etablieren. Dieses Ziel werden wir weiter verfolgen. Für die Zukunft würde ich mir wünschen, dass die Funktionen des Betriebsarztes und der Sicherheitsfachkraft an Wert gewinnen und beide im Betrieb mit offenen Armen empfangen werden. Ich bin mir sicher, gemeinsam können wir dann noch viel mehr erreichen!

Dipl.-Ing. Lars Müller, Leiter Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst

© txakel/Fotolia

Schutz vor Gewalt

Jeder hat das Recht, an seinem Arbeitsplatz fair und respektvoll behandelt zu werden – aber die Realität von Bus- und Taxifahrern, Flugbegleitern oder Berufskraftfahrern sieht leider oft ganz anders aus. Fachleute diskutierten im Haus der BG Verkehr darüber, wie Gewaltprävention gelingen kann.

Zum Symposium „Gewalt, Übergriffe und Aggression im Transportwesen“ hatte die Internationale Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS, engl. International Social Security Association, ISSA) eingeladen. Das Generalsekretariat der Sektion Transportwesen ist bei der BG Verkehr angesiedelt, Generalsekretär ist seit 2013 Dr. Christian Felten, der die Hauptabteilung Gesundheitsschutz bei der BG Verkehr leitet. Mehr als hundert Teilnehmer, darunter Wissenschaftler und Praxisvertreter aller Verkehrsträger, diskutierten Mitte September in Hamburg erstmals darüber, was die Betroffenen, die Arbeitgeber, aber auch die Sozialversicherungen tun können, um die Beschäftigten im Transportwesen besser zu schützen.

Gewalt gegen Fahrpersonal

Die Mehrheit des Fahr- und Servicepersonals im öffentlichen Nahverkehr hat bereits Beschimpfungen erlebt, unzivilisiertes Verhalten, Bedrohungen, Sachbeschädigung oder körperliche Übergriffe. Dies bestätigten unabhängig voneinander Referenten aus Deutschland und Australien und nannten auch entsprechende Beispiele. Oft sind Konflikte über Fahrpreise und Verspätungen Auslöser für Gewaltvorfälle. Sie finden vor allem in den frühen Morgenstunden sowie am späten Nachmittag statt. Werden kostenlose Fahrten angeboten, sinkt die Zahl der Überfälle. Leider sind meist junge Menschen die Täter. Viele Busfahrer glauben, ihnen würde „so etwas“ nicht passieren – aber dann werden sie quasi aus heiterem Himmel selbst zum Opfer. In Australien setzt man auf konsequentes Vorgehen: Die Vorfälle werden ausgewertet und für andere Busfahrer zugänglich gemacht. Passagiere, die auffällig sind (zum Beispiel mit nacktem Oberkörper einsteigen oder offensichtlich unter Drogeneinfluss stehen), werden von der Fahrt ausgeschlossen.

Technische Maßnahmen wie Barrieren oder Zugangsverbote können keine hundertprozentige Sicherheit gewährleisten, besonders dort, wo die Beschäftigten im direkten Kundenkontakt sind. Mehrere Referenten machten deutlich, dass die Ursachen für Übergriffe nicht nur in der wachsenden Gewaltbereitschaft in der Gesellschaft begründet sind, sondern oft auch mit dem Verhalten der Beschäftigten zusammenhängen. „Dieses Verhalten lässt sich erfolgreich trainieren“, so einer der Referenten. Den Arbeitgebern komme hier eine besondere Verantwortung zu, damit alle Mitarbeiter die Kompetenz erwerben, mit den Risiken umzugehen.

Wir müssen uns auf gefährliche Situationen vorbereiten und lernen, nicht instinktiv mit Angst oder Aggression zu reagieren.

Training vor dem Ernstfall

Zur Konfliktbewältigung in Bus und Bahn gibt es in Deutschland Präventionskonzepte, die sich in erster Linie auf das Verhalten der Fahrer konzentrieren. Das beginnt bereits mit der Auswahl des Personals. Aber auch bei langjährigen Mitarbeitern lassen sich selbstbewusstes Verhalten, Techniken der Gesprächsführung und äußeres Erscheinungsbild positiv verändern. Dies bestätigte auch Peter Zander, Vorsitzender des Präventionsausschusses der BG Verkehr und lange Jahre Taxiunternehmer. Taxifahrer können aber auch

1. Unterzeichnung der Hamburger Erklärung gegen Gewalt: links Gérard Ropert (stv. Vorsitzender Ausschuss Prävention der IVSS), daneben Jussi Kauma (Präsident der IVSS Sektion Prävention im Transportwesen) und Dr. Christian Felten (Generalsekretär der IVSS Sektion Prävention im Transportwesen sowie Leiter der Hauptabteilung Gesundheitsschutz bei der BG Verkehr).
2. Mehr als 100 Teilnehmer verfolgten interessiert die Vorträge.
3. Informationsaustausch auf dem „Marktplatz“.

selbst einiges tun, um kritische Situationen zu vermeiden oder heil durchzustehen, erläuterte Heinrich Kuhlmann (Polizist i.R.) in seinem Workshop (mehr dazu auf Seite 22/23).

Als Constance Ratazzi-Nelles vom Condor Flugdienst einem Zuschauer so anschrie, wie es manchmal Passagiere tun, spürte jeder im großen Saal, dass auch eine verbale Attacke verletzen kann. Die Trainerin „Human Factors“ bereitet das Personal der Fluggesellschaft bestmöglich auf die Auseinandersetzungen an Bord vor. Die Fachfrau betonte, dass die Vorbereitung so realitätsnah wie möglich sein müsse. Darum nutzt Condor Flugzeugnachbauten und Rollenspiele, in denen gewaltbereite Passagiere und Flugbegleiter aufeinandertreffen.

Weitere Vorträge beschäftigten sich mit der Piraterie in der Seeschifffahrt. Diese Bedrohung belastet die Mannschaft auf vielen Handelsschiffen – und zwar nicht erst, wenn die Seeleute wirklich einen Piratenangriff erleben, sondern schon lange vorher, da sie im Bewusstsein leben, einer lebensbedrohlichen Gefahr ausgesetzt zu sein. Diese permanente Sorge greift tief in die Lebenswelt der Seeleute ein, da sie an Bord nicht nur arbeiten, sondern auch leben. Sie können sich also nicht nach Feierabend entziehen. Einige Fahrtgebiete sind als Hochrisikozonen definiert, sollten die Piraten dort Erfolg haben, droht rücksichtslose Gewaltanwendung. Diese tödliche Gefahr prägt den Alltag. Hinzu kommt, dass zwischen etablierten Arbeitsschutzvorschriften und den von der Schifffahrtsindustrie selbst bestimmten Piraterie-Abwehrmaßnahmen ein gewisses Spannnungsfeld besteht, das die Belastung weiter erhöht.

Betroffene unterstützen

Ein weiterer Themenschwerpunkt war die Bewältigung von Extremereignissen. Dazu wurden verschiedene Betreuungskonzepte vorgestellt. Allen gemeinsam: Die Beschäftigten brauchen unmittelbar nach einem Gewalterlebnis Unterstützung, um das Erlebte gut zu verarbeiten. Durch die intensive Aufarbeitung des Geschehens lassen sich oft Folgeerkrankungen vermeiden. Entscheidend für den Erfolg ist aber die Intervention unmittelbar nach dem belastenden Ereignis, zum Beispiel durch betriebliche Erstbetreuer. Die VBG hat ein Programm aufgelegt, um betroffene Fahrer sofort nach einem Vorfall zu begleiten und ihnen zu helfen, möglichst bald an den Arbeitsplatz zurückzukehren, zunächst im begleiteten Fahren. Wichtig sei es, die Beteiligten zu sensibilisieren und die betroffenen Beschäftigten ernst zu nehmen, darin waren sich alle Referenten einig. Wer Gewalt erfahren hat und erlebt, dass seine Umwelt dies weitgehend ignoriert, wird häufig ein weiteres Mal traumatisiert. Auch sogenannte Traumalotsen, also speziell ausgebildete Sachbearbeiter, wie sie bei der BG Verkehr als Ansprechpartner zur Verfügung stehen, spielen bei der Bewältigung einer bedrohlichen Erfahrung eine wichtige Rolle.

Hamburger Erklärung gegen Gewalt am Arbeitsplatz

Die Diskussion mündete in die Hamburger Erklärung gegen Gewalt, Übergriffe und Aggression am Arbeitsplatz. Sie will ein deutliches Signal sein, dass Aggression und Gewalt am Arbeitsplatz nicht toleriert werden können und es die erklärte Absicht ist, diesen Aspekt der sozialen Sicherheit ganz oben auf die Liste der Präventionsziele zu setzen. Die Erklärung richtet sich an Sozialversicherungsträger, Arbeitgeber, Arbeitnehmer und die Gesellschaft insgesamt und fordert sie zur Zusammenarbeit auf. **(rb)**

INFORMATION

Die Hamburger Erklärung finden Sie auf der Website der IVSS, Sektion für Prävention im Transportwesen
www.issa.int/de/web/prevention-transportation

Pferde auf Achse

Profisportler sind viel unterwegs – das gilt auch für Vierbeiner. Gewerbliche Pferdetransporteure haben sich darauf spezialisiert, die sensiblen Tiere in Lkw mit speziellen Aufbauten zu fahren. Wir waren zu Gast bei der Firma Johannsmann in Steinhagen bei Bielefeld.

Manche Pferdebesitzer sind nicht in der Lage, ihr Pferd selbst zu verladen, weil sich das Fluchttier weigert, in den „gefährlichen" Hänger zu steigen. In solchen Fällen übernehmen die Profis von Johannsmann, wie hier Sarah Folkert, die Aufgabe.

Ein Pferd braucht mindestens 1,75 Quadratmeter Stellraum, eine Einzelversorgung der Tiere muss während des Transports jederzeit möglich sein. Im Fahrzeug gibt es Temperaturfühler und Lüfter, die auch bei abgeschaltetem Motor arbeiten.

Friedrich Johannsmann (61) stammt aus einer pferdebegeisterten Familie: Die Eltern betrieben auf ihrem landwirtschaftlichen Betrieb eine kleine Pferdezucht, alle vier Söhne haben beruflich mit Pferden zu tun.

Bei Johannsmann sind zwölf MAN-Lkw mit der Zulassung zum Tiertransport (Typ 2) im Einsatz, bei Bedarf mit Anhänger. Nach jedem Transport werden die Fahrzeuge gereinigt und desinfiziert. Die technische Wartung übernimmt eine Fachwerkstatt.

Das gut trainierte Springpferd wog rund 600 Kilogramm. Statt auf dem schmucken Schimmel über den Wassergraben zu fliegen, lag Friedrich Johannsmann unter dem Pferd im Dreck und beschloss: „Wenn er aufsteht und ich heil vom Platz komme, gründe ich eine Spedition.“ Pferd und Reiter verließen unverletzt den Parcour und der damals 21-Jährige baute mit 5.000 DM Startkapital, das eine Tante vorstreckte, einen Möbelwagen zu seinem ersten Pferdetransporter um. In den Jura-Vorlesungen der Universität Münster ward er fortan nicht mehr gesehen – „aber ich hatte immerhin einen Schein in Kriminologie gemacht”. Das war 1975. Seitdem hat Friedrich Johannsmann nicht mehr im Sattel gesessen, dafür aber unzählige Pferde durch Deutschland und die Welt gefahren.

Qualität und Konkurrenz

„In den siebziger Jahren hatte sich die Branche noch nicht professionalisiert“, erinnert er sich, „und beim Transport gab es viele Schwachstellen, die zu Lasten der Sicherheit und des Komforts der Pferde gingen. Deswegen haben wir angefangen, eigene Fahrzeuge auszurüsten.“ Die Aufbauten werden heute gemeinsam mit der Firma Niehoff konzipiert und bei jedem neuen Fahrzeug weiter optimiert. Sicherheit steht an erster Stelle: Sollte das Pferd unterwegs unruhig werden, darf es sich nirgends verletzen. Darum gibt es in Johannsmann-Fahrzeugen zum Beispiel keine Stangen oder Tröge, an denen das Tier hängenbleiben könnte. Der Umbau eines Sattelzuges zum modernen Pferdetransporter dauert rund drei Monate.

Der gewerbliche Transport von Pferden ist heute gesetzlich klar geregelt. Sowohl für die Ausstattung der Fahrzeuge als auch für die Beschäftigung und Befähigung der Fahrer machen das Güterkraftverkehrsgesetz, die Tierschutztransportverordnung und das Veterinäramt umfassende Vorgaben. „Ein digitales Kontrollgerät ist für Fahrzeuge mit mehr als 7,5 Tonnen Gesamtgewicht zum Beispiel immer Pflicht“, erläutert Johannsmann, „und selbstverständlich müssen die Ruhezeiten für die Fahrer eingehalten werden. Viele große Sportställe haben eigene Transporter für ihre Tiere. Aber wenn sie damit einen Pferdepfleger auf große Tour

Der Hauptsitz der Firma Johannsmann befindet sich seit 2001 in einer Reithalle, die nicht mehr genutzt wurde. Direkt an das Gebäude schließen neben der neuen Reithalle die Stallungen, ein großer Reitplatz und Koppeln an. Auf dem Areal sieht man nur wenige Fahrzeuge, denn der Fuhrpark der Firma steht auf einem ehemaligen Militärgelände in der Nähe.

schicken, unterliegt er auch den sozialrechtlichen Bestimmungen, und das ist nicht jedem bewusst. Bei Kontrollen kann es dann ziemlich teuer werden.“ Rund 2.000 Lkw mit Sonderaufbau und der Zulassung zum Pferdetransport sind derzeit in Deutschland registriert. Der Verband der deutschen Pferdetransporteure setzt sich für gesicherte Qualität ein und bietet eine Zertifizierung an, die Unternehmen und Kunden Sicherheit gibt.

Mit Tieren umgehen können

Die beiden Hengste hatten bereits eine gemeinsame Flugreise aus Brasilien hinter sich und standen friedlich im Johannsmann-Lkw. Nachts auf der Autobahn passierte es: Heftiges Rumpeln und lautstarkes Wiehern aus dem Laderaum – der Braune hatte sein Halfter zerrissen und attackierte nun seinen hilflosen Nachbarn. Der Fahrer sah per Videoüberwachung sofort, was los war, und reagierte umgehend. Auf dem nächsten Rastplatz schaffte er es, die beiden wütenden Tiere voneinander zu trennen („Da dürfen Sie keine Angst haben, immer schön dicht rangehen.“). Nach Rücksprache mit dem Chef ging es gleich in die nächste Tierklinik. „Als ich am nächsten Tag mit dem Besitzer telefonierte, meinte der bloß: Ach, ist der Braune wieder auf den Schimmel losgegangen“, erzählt Friedrich Johannsmann kopfschüttelnd. „Ich verlade und transportiere auch sogenannte schwierige Pferde“, sagt er, „aber ich will vorher wissen, was los ist.“

Seine Kundschaft besteht zu etwa 80 Prozent aus Profis, die zwar keine Probleme mit dem Verladen haben, aber ihre wertvollen Zucht- oder Sportpferde lieber dem Fachmann anvertrauen. Deshalb reisten die Pferde der deutschen Olympiamannschaft 2012 bereits zum siebten Mal mit der Firma Johannsmann. Selbstverständlich stand auch schon der berühmte Hengst Totilas bei ihm im Hänger, ebenso wie die Lipizzaner der Wiener Hofreitschule oder die 60 Zuchthengste aus den deutschen Landgestüten, die sich bei der Eröffnungsfeier der Reit-Europameisterschaften Ende August in Aachen präsentierten. „Aber wenn Sie mich anrufen und fragen, ob ich Ihr Pferd von Bad Bevensen nach Lüneburg bringe, sage ich auch nicht nein“, lächelt er. Denn obwohl er in der Sportszene wohl so ziemlich jeden kennt, der Rang und Namen hat, nimmt er auch ganz schlichte Freizeitpferde mit an Bord. „Die Touren werden so geplant, dass die Fahrzeuge optimal ausgelastet sind“, sagt er. Und weiter: „Ein Spediteur muss Spitzen abfedern.“ Der Disponent ist rund um die Uhr erreichbar. „Zu vielen Kunden haben wir ein freundschaftliches Verhältnis“, beschreibt Johannsmann die besonderen Geschäftsbeziehungen, „wenn dann nachts das Telefon klingelt, weil ein Pferd mit Kolik in die Klinik gebracht werden muss, sind wir da.“

Vertrauen und gute Organisation

Und wie steht es bei Pferden, die für sechsstellige Summen verkauft werden, mit der Versicherung? „Wir entschädigen bis zu

© Friedrich Johannsmann

Etwa 5.000 Pferde sind jedes Jahr in den grün-beigen Lkw unterwegs: Auf dem Weg zum nächsten Turnier, dem neuen Besitzer, der Rennbahn, ins Gestüt, auf die Auktion oder in die Klinik. „Ich fahre die Tiere überallhin“, sagt Johannsmann, „nur nicht auf den Schlachthof.“

200.000 Euro pro Pferd“, erläutert der Unternehmer, „und liegen damit deutlich über dem, was der Gesetzgeber verlangt. Für die ganz teuren Spitzenpferde schließen die Besitzer jeweils eigene Versicherungen ab. Schwere Unfälle gab es in vier Jahrzehnten Transport bisher noch nicht“ – Johannsmann klopft auf Holz – „aber einmal war es schon sehr knapp. Unser Lkw wurde in einen Auffahrunfall verwickelt, vier oder fünf Lastwagen krachten aufeinander. Der Fahrer flog mitsamt Sitz durch die Kabine. Der Betreuer dachte natürlich, um das Pferd ist es geschehen und ging mit weichen Knien an die Rampe. Die ließ sich zu unserer Überraschung ordentlich ausfahren und dann stieg der Wallach wie durch ein Wunder ohne eine einzige Schramme von der Ladefläche.“

Zwischenstopp im Pferdehotel

Zu gut planbaren „Sammeltransporten” starten die grün-beigen Lkw jeden Dienstag in alle Richtungen. Wenn es sein muss, kann Johannsmann auf Schlag 150 Pferde transportieren. Sehr häufig fahren auch die Besitzer oder Betreuer mit. Sie kommen auf Extrasitzen im Raum zwischen den Pferdeständen unter und können jederzeit mit ihrem Pferd Kontakt aufnehmen. Pferde brauchen regelmäßig Bewegung und dürfen auch im bequemsten Lkw nicht tagelang unterwegs sein. Deswegen werden auf längeren Touren Zwischenstopps in „Pferdehotels“ eingelegt. Das sind zum Beispiel große Zuchtställe mit freien Boxen oder auch die Hamburger Rennbahn: „Da gibt es 100 Boxen, die aber nur gebraucht werden, wenn gerade ein Rennen läuft“, sagt Johannsmann. Die Betreuer sorgen in der Pause für Bewegung und frisches Futter, während sich die Fahrer für die nächste Etappe ausruhen. Auf dem Firmengelände hat Johannsmann ebenfalls mehrere freie Boxen, um dort bei Bedarf Pferde für einen Transport zu sammeln. Die Herdentiere stehen normalerweise ruhiger in Gesellschaft, wobei die Trennwände im Lkw für den nötigen Abstand sorgen.

Pferdeleute als Fahrer

„Sie müssen beherzte Mitarbeiter haben, die gut mit Tieren umgehen können“, antwortet Friedrich Johannsmann auf die Frage nach der Qualifikation. „Der Job bei uns ist nicht unbedingt etwas für den klassischen Trucker.“ Für die Spedition Johannsmann sitzen zwei Frauen und 14 Männer hinter dem Steuer, alle sind ausgebildete Pferdepfleger oder Pferdewirte und haben sich zusätzlich als Berufskraftfahrer qualifiziert. Zum Team gehören ein Engländer, ein Franzose und ein Tscheche, die wegen ihrer Sprachkenntnisse besonders bei den Auslandstouren eine wertvolle Hilfe sind. Nachwuchssorgen hat das Unternehmen bisher nicht, im Gegenteil: Friedrich Johannsmann führt eine Liste von Interessenten, die sich bei ihm nach einem Job erkundigt haben.

Text: Dorothee Pehlke, Fotos: Dominik Buschardt

Tödliche Unfälle 2013

Mit den Zahlen in einer Statistik geht jeder verhältnismäßig unbefangen um. Das ändert sich schlagartig, wenn aus der Zahl ein Verwandter, Freund oder Kollege wird. Lassen Sie es nicht so weit kommen!

Die Anzahl der tödlichen Arbeitsunfälle nahm bei der BG Verkehr in den letzten 15 Jahren stetig ab. Aber immer noch stirbt alle drei bis vier Tage einer unserer Versicherten bei der Arbeit oder auf dem Weg dahin. Das muss sich ändern! Wir haben alle 99 tödlichen Unfälle aus dem Jahr 2013 untersucht und ausgewertet. Die Daten für 2014 können wegen der umfangreichen Ermittlungen im Detail erst 2016 präsentiert werden. Bekannt ist allerdings schon heute, dass die Anzahl der tödlichen Unfälle im Jahr 2014 um 12 Fälle gestiegen ist.

Typisches Risiko Straßenverkehr

Viele unserer Versicherten sind beruflich im Straßenverkehr unterwegs, dort ereigneten sich 48 tödliche Arbeitsunfälle. Hinzu kommen 14 Unfälle auf dem Weg von und zur Arbeit. Seit dem Jahr 2001 (134 tödliche Unfälle) ist die Anzahl der Verkehrsunfälle stetig gesunken. Grund dafür sind vor allem technische und infrastrukturelle Entwicklungen, etwa der Einsatz von Fahrerassistenzsystemen, sowie eine höhere Qualität in der Fahreraus- und -weiterbildung.

Lebensgefährliche Ablenkung

„Der Lkw fuhr ungebremst auf das Stauende auf. Bremsspuren wurden nicht festgestellt“, viele Unfallmeldungen lauten so oder ähnlich. Weshalb diese hohe Anzahl an Auffahrunfällen? Das Arbeitsprofil des Lkw-Fahrers ist in den letzten Jahren immer umfangreicher geworden, neue Aufgaben sind zu bewältigen. Das betrifft neben dem eigentlichen Fahrbetrieb auch Ladetätigkeiten, Parkplatzsuche, Kommunikationsaufgaben und vieles mehr. Die Unternehmensleitung ist aufgerufen, ihre Verantwortung für Leben und Gesundheit der Beschäftigten in diesem Zusammenhang sehr ernst zu nehmen.

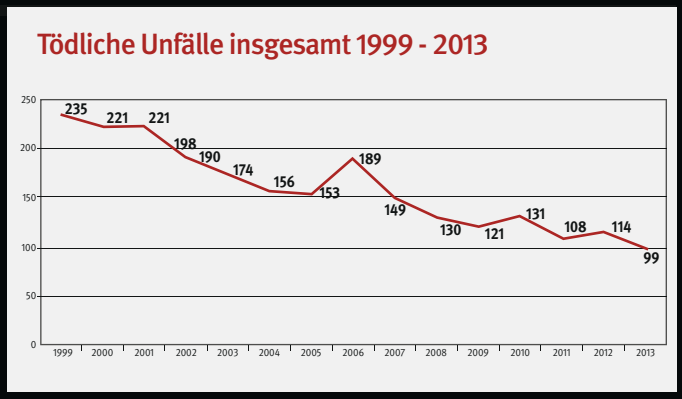
Der Sicherheitsgurt kann Leben retten – trotzdem fuhren 2013 acht Unfallopfer ohne Gurt, fünf davon im Pkw. Besonders bei Unfällen, in denen Fahrzeuge kippen, verhindert der Sicherheitsgurt, dass der Fahrer aus der Kabine geschleudert und tödlich verletzt wird.
Ungewöhnlich häufig (drei tödliche Unfälle) war das Fehlverhalten der Fahrer an Bahnübergängen Ursache eines Unfalls: Zwei Mal wurde der Lkw vom Zug erfasst, ein Mal lag ein technischer Defekt am Fahrzeug vor.

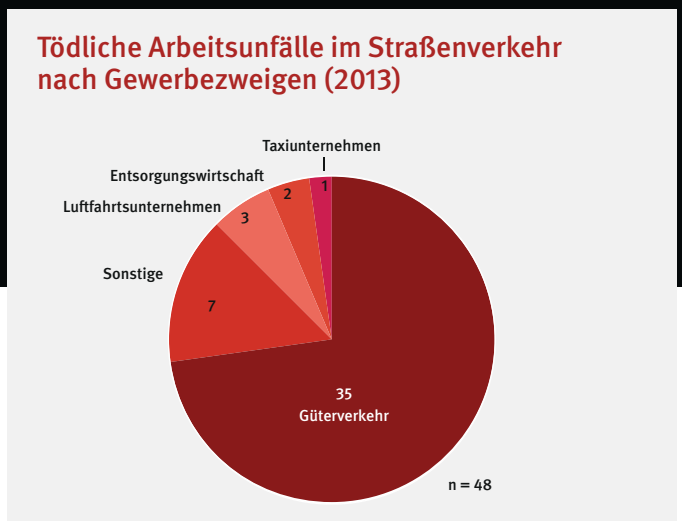
Unfallschwerpunkte außerhalb des Straßenverkehrs

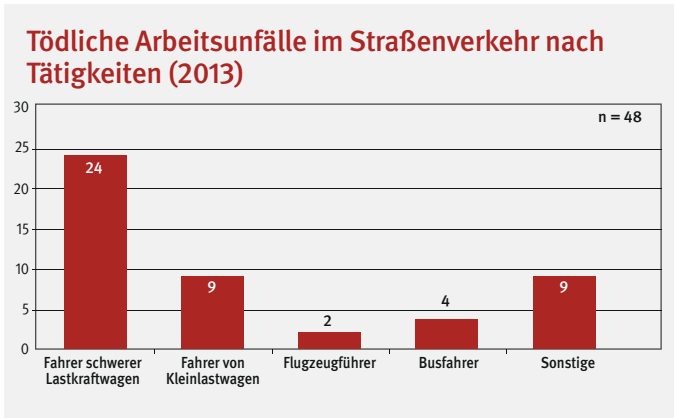
In den Betrieben selbst wurden 37 tödliche Unfälle verursacht, das sind vier weniger als im Vorjahr. Als Unfallschwerpunkte zeichnen sich folgende Bereiche ab:

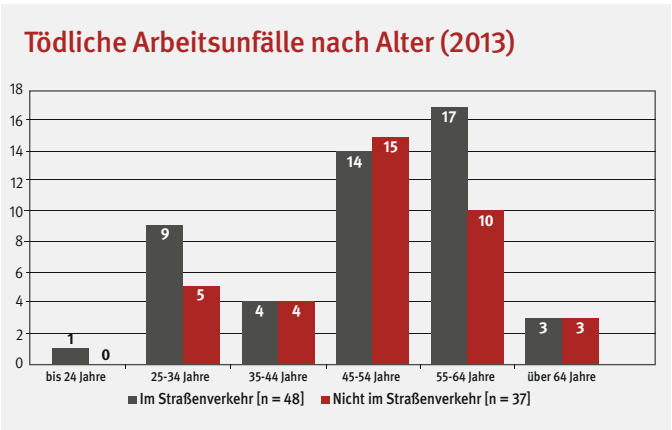
- **Be- und Entladen von Lkw** Besonders unfallträchtig waren das Rangieren, Be- und Entladen sowie Kuppeln von Fahrzeugen.
- **Sichern des Fahrzeuges** Hier kommt es immer wieder zu tödlichen Unfällen infolge von Fehlverhalten. Fahrzeuge müssen mit den Feststellbremsen des Zugfahrzeuges und des Anhängers sowie Unterlegkeilen gesichert werden. Sechs Menschen starben leichtsinnig beim unsachgemäßen Kuppeln.
- **Reinigungs- und Instandhaltungsarbeiten** Neun Personen starben bei Reinigungs- und Instandhaltungsarbeiten. Die Unfallursachen lagen sowohl im technischen Bereich (Sicherheitsvorrichtungen) als auch bei den Mitarbeitern, die unter anderem bei kurzen Arbeitseinsätzen auf ihre Persönliche Schutzausrüstung verzichtet hatten.
- **Betriebshof** Außerordentlich tragisch sind Unfälle, bei denen Fahrer ihre eigenen Kollegen auf dem Betriebshof überfahren, weil sie vom Fahrer unbemerkt unmittelbar vor oder hinter dem Fahrzeug entlanglaufen – das führte zu sechs Unfalltoten.
- **Ladungssicherung** Ladung korrekt zu sichern und zu entsichern ist Bestandteil zahlreicher Aus- und Weiterbildungen. Trotzdem gibt es alljährlich tödliche Unfälle bei diesen Tätigkeiten: Sechs Personen wurden durch Ladung so schwer getroffen, dass sie starben.
- **Abfallsammelfahrzeuge** Das Fehlverhalten der Mitarbeiter am Trittbrett von Abfallsammelfahrzeugen ist seit Jahren als Unfallursache bekannt. Der Aufenthalt von Ladern auf Trittbrettern beim Rückwärtsfahren ist nicht nur verboten, sondern eigentlich auch nicht möglich. Dennoch starb auch 2013 aus Missachtung dieses Verbotes eine Person.

© dpa/Picture Alliance









Quelle: Statistische Erfassung BG Verkehr

Ursachen

Die typischen Ursachen für tödliche Unfälle sind bekannt: zu hohe Geschwindigkeit, zu geringer Sicherheitsabstand, Ablenkung, Selbstüberschätzung, Ermüdung. Technische Neuerungen wie Fahrerassistenzsysteme (FAS) ermöglichen eine höhere Sicherheit beim Fahren und werden von der BG Verkehr grundsätzlich befürwortet. Allerdings kann durch den Einsatz von FAS ein trügerisches Sicherheitsgefühl entstehen: Manche Fahrer werden dazu verführt, sich ablenken zu lassen, etwa durch die Benutzung des Smartphones, was ein immenses Unfallrisiko mit sich bringt. Organisatorisch dagegenzuwirken ist Unternehmerpflicht. Genauso wichtig ist der Wille der Mitarbeiter, verantwortungsbewusst zu handeln.

Das neue Leitbild: Arbeit ohne tödliche Unfälle

Die „Vision Zero“ als Leitidee der Prävention aller Berufsgenossenschaften und Unfallkassen steht für die Idee einer Zukunft ohne Tote und Schwerverletzte durch Arbeitunfälle oder schwere Berufskrankheiten. Die Unfallzahlen sinken zwar, aber immer noch sterben in Deutschland täglich zwei Personen durch Arbeits- und Wegeunfälle. Außerdem stehen hinter jedem Unfalltoten 26 Schwerverletzte.

Sinnvolle Vorschriften und Regeln bilden die Basis für die weitere Verringerung von Unfällen. Davon gibt es eigentlich genug – der Schlüssel zum Erfolg liegt in der konsequenten Anwendung der Regelungen durch die Beschäftigten und Arbeitgeber. Wir stellen immer wieder fest, dass in einem Unternehmen zügig Verfahren geändert und Maßnahmen zur Unfallvermeidung festgelegt werden, nachdem sich ein schwerer Unfall ereignet hat. Warum nicht schon vorher? Warum wird allzu oft unsicheres Verhalten augenzwinkernd geduldet, bis etwas passiert? Dr. Jörg Hedtmann, Präventionsleiter der BG Verkehr, bringt die Idee des Präventionskonzeptes „Vision Zero“ auf den Punkt: „Arbeiten Sie jederzeit vorausschauend und sorgfältig – damit Sie nicht eines Tages selbst als Zahl in der Unfallstatistik erscheinen!“

Hans Heßner

Schluss mit dem Bestandsschutz

Müssen ältere Arbeitsmittel an den Stand der Technik angepasst werden? Obwohl diese Frage nicht neu ist, führt sie immer wieder zu kontroversen Diskussionen. Das liegt vielleicht daran, dass die Antwort oft mit Kosten verbunden ist – und mit der Verantwortung für Unfallgefahren im Betrieb.

Dieser Artikel geht nicht auf überwachungsbedürftige Anlagen ein, sondern hat gewöhnliche Arbeitsmittel wie Maschinen, Fahrzeuge und Werkzeuge im Blick. Außerdem kann er nur einen roten Faden bieten, der den Leser bei der Auseinandersetzung mit der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) und dem zugehörigen Regelwerk unterstützen soll. Um genauer zu verstehen, ob für die sichere Verwendung eines älteren Arbeitsmittels zusätzliche technische Maßnahmen erforderlich sind, vollzieht man am besten die generellen Sicherheitsanforderungen in der Betriebssicherheitsverordnung (und in der BekBS 1114) nach, die im folgenden erläutert werden.

Produkt- und Gerätesicherheit

Arbeitsmittel dürfen im Betrieb nur verwendet werden, wenn sie den Rechtsvorschriften über Sicherheit und Gesundheitsschutz entsprechen. Zu diesen Vorschriften gehören vor allem das Produktsicherheitsgesetz und seine Verordnungen, die für das Arbeitsmittel zum Zeitpunkt des Bereitstellens auf dem Markt gelten. Es gelten also (vereinfacht) mindestens die Anforderungen der Geräte- und Produktsicherheit zu dem Zeitpunkt, als das Arbeitsmittel zum ersten Mal verkauft oder verwendet wurde.

Die Anforderungen beziehen sich auf die Vorschriften zu einem bestimmten Zeitpunkt („Bereitstellen des Arbeitsmittels auf dem Markt“) und ändern sich nachträglich nicht mehr. Falls das Arbeitsmittel diesen Vorschriften tatsächlich entspricht, wird eine Nachrüstung aufgrund dieser ersten Anforderung nicht erforderlich sein.

Betriebssicherheitsverordnung

Die BetrSichV selbst enthält eine Reihe von Anforderungen an Arbeitsmittel, die z.B. in den §§ 6-11 der Verordnung enthalten sind. In der vorhergehenden Fassung waren viele dieser Anforderungen im Anhang 1 zusammengefasst. Etliche Fachkräfte für Arbeitssicherheit haben diese Anforderungen zu Checklisten zusammengefasst, die es dem Betrieb leichter machen, die Verordnung einzuhalten. Eine solche Anforderung ist beispielsweise, dass Arbeitsmittel ausreichend standsicher sein und, falls erforderlich, gegen unbeabsichtigte Positions- und Lageänderungen stabilisiert werden müssen. Bei einer Ständerbohrmaschine, einem Baustellen-Kran oder einem Absetzkipper kann man diese Anforderung überprüfen, auch wenn diese Arbeitsmittel und die zugehörigen Sicherheitskonzepte ganz unterschiedlich sind. Diese Anforderungen

STAND DER TECHNIK AM BEISPIEL DREHSTUHL

Drehstühle auf vier Rollen verschwanden schon in den 1970er Jahren aus allen Büros. Zunächst schien der sanft gefederte und auf vier Rollen gleitende Bürostuhl seinem hölzernen Vorgänger weit überlegen zu sein. Wenn man den Drehstuhl jedoch zum „Schaukeln” missbrauchte und bei längeren Telefongesprächen gedankenverloren nach hinten wippte, konnte man unerwartet und rasant stürzen. Schwere Unfälle waren die Folge. Unterweisungen und Hinweise kamen als Maßnahmen natürlich nicht in Frage: Entweder musste ein Fußkreuz mit fünf Rollen nachgerüstet werden oder der Bürostuhl konnte nicht weiter verwendet werden.

© windbogen/Fotolia

Ob für ein älteres Arbeitsmittel Anpassungen an den Stand der Technik erforderlich sind, klärt der Unternehmer im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung.

stehen unmittelbar in der Betriebssicherheitsverordnung. So lange die Verordnung nicht verändert wird, gelten auch die Anforderungen. Wurden also bei der bisherigen Verwendung eines Arbeitsmittels die Vorschriften eingehalten, dann wird eine Nachrüstung nicht erforderlich sein.

Sichere Verwendung im Betrieb

Die Betriebssicherheitsverordnung enthält aber auch Anforderungen an Arbeitsmittel, die nicht abschließend aufgezählt sind: Es dürfen nämlich nur Arbeitsmittel verwendet werden, die unter Berücksichtigung der vorgesehenen Einsatzbedingungen sicher sind. Falls das nicht möglich ist, muss der Arbeitgeber andere geeignete Schutzmaßnahmen treffen, um die Gefährdung so weit wie möglich zu reduzieren.

Die dazu erforderlichen Maßnahmen kann einzig und allein der Unternehmer festlegen: Nur er kennt die geplanten Arbeiten genau, kann die Einsatzbedingungen der Geräte beurteilen, vorhersehen, welche Beanspruchungen auftreten und ob ggf. zusätzliche sicherheitsrelevante Ausrüstungen erforderlich sind.

Kann ein Arbeitsmittel nicht sicher verwendet werden, muss der Unternehmer Maßnahmen treffen – und zwar vorwiegend technische Maßnahmen und nachrangig organisatorische oder personenbezogene. Wichtig: In diesem Zusammenhang gibt es keinen Bestandsschutz für die Arbeitsmittel, die Sicherheit im Betrieb hat selbstverständlich Vorrang.

Stand der Technik: Was gilt wann?

Bei der Frage, was Stand der Technik bei der Verwendung von Arbeitsmitteln bedeutet, muss man unterscheiden: Geht es um den Stand der Technik in Bezug auf das Bereitstellen auf dem Markt oder bei der konkreten Verwendung von Arbeitsmitteln? Das klingt im ersten Augenblick ein wenig kompliziert, ist aber ein wichtiger Unterschied.

SCHUTZMASSNAHMEN AKTUALISIEREN

Der Unternehmer beurteilt im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung, ob die Verwendung eines Arbeitsmittels sicher ist. Gemäß Betriebssicherheitsverordnung überprüft er die Gefährdungsbeurteilung regelmäßig und berücksichtigt dabei den Stand der Technik. Soweit erforderlich aktualisiert er die Schutzmaßnahmen bei der Verwendung von Arbeitsmitteln.

Der Arbeitgeber muss die Gefährdungsbeurteilung außerdem unverzüglich aktualisieren, wenn

1. sicherheitsrelevante Veränderungen der Arbeitsbedingungen einschließlich der Änderung von Arbeitsmitteln dies erfordern,
2. neue Informationen, insbesondere Erkenntnisse aus dem Unfallgeschehen oder aus der arbeitsmedizinischen Vorsorge, vorliegen oder
3. die Prüfung der Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen nach § 4 Absatz 5 ergeben hat, dass die festgelegten Schutzmaßnahmen nicht wirksam oder nicht ausreichend sind.

Bei neuen Arbeitsmitteln und Produkten, die auf dem Markt bereitgestellt oder erstmalig im Betrieb verwendet werden, ergibt sich der Stand der Technik aus dem Produktsicherheitsgesetz, ggf. den zugehörigen Verordnungen und aus dem aktuellen Stand harmonisierter Normen, die für neue Produkte gelten. Diesen Stand der Technik kann man auf ältere Arbeitsmittel nur bedingt anwenden, eine Nachrüstung ist in vielen Fällen technisch überhaupt nicht möglich oder unverhältnismäßig.

Die Ermittlung des Standes der Technik bei der Verwendung von Arbeitsmitteln erfolgt vor allem an Hand der Technischen Regeln zur Betriebssicherheit. Weitere Hinweise finden sich z.B. im Regelwerk der DGUV oder den Veröffentlichungen der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA). **Martin Küppers**

INFORMATION

Die Bekanntmachung zur Betriebssicherheit BekBS 1114 „Anpassung an den Stand der Technik bei der Verwendung von Arbeitsmitteln“ und die „Betriebssicherheitsverordnung“ stehen kostenlos zur Verfügung unter:

http://kompendium.bg-verkehr.de

Schlaf am Steuer

Niemand glaubt, dass er beim Fahren einschlafen könnte. Fakt ist allerdings, dass rund 20 Prozent der Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang durch ungewolltes Einschlafen am Steuer verursacht wurde. Das bedeutet: Etwa 700 Menschen müssen jedes Jahr sterben, weil sie selbst oder andere zu wenig geschlafen haben.

Gähnen ist ein typisches Warnzeichen.

Der Fahrer versucht krampfhaft, die Augen aufzubehalten ...

Das ungewollte Einschlafen ist ein sehr ernstes Problem, das zahlreiche Berufskraftfahrer betrifft. Die Verordnung zu Lenk- und Ruhezeiten soll zwar verhindern, dass Fahrer übermüdet am Steuer sitzen, aber die Vorschrift allein kann dieses Problem nicht lösen. Hier ist vor allem der Unternehmer in seiner Verantwortung gefragt. Trotz enger Zeitpläne und Termindruck muss er auf die Einhaltung der Ruhezeiten größten Wert legen und diese auch kontrollieren. Wer sie missachtet oder sogar Überschreitungen duldet, handelt grob fahrlässig! Im Bereich der Fahrzeugversicherung (Vollkasko) gilt es als „grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalls“, wenn ein Fahrer einschläft.

Wach am Steuer

Woran erkennt man Müdigkeit und wie kann man sie vermeiden? Typische körperliche Warnsignale sind brennende Augen, häufiges Zwinkern, Gähnen, Verspannung der Nackenmuskeln, Kopfschmerzen, Frösteln und Blendempfindlichkeit. Mit der Müdigkeit stellen sich auch Fahrfehler ein, etwa schlechtes Spurhalten oder ständiges Fahren am Mittelstreifen, unregelmäßige Geschwindigkeit, häufiges Verschalten und unangemessen heftige Bremsmanöver.

Die BG Verkehr beschäftigt sich schon seit Jahren mit der Müdigkeitserkennung und -vermeidung. So bieten wir seit 2006 das Programm „Wach am Steuer“ an, bei dem wir Moderatoren (Fahrlehrer, Fahrtrainer, Fuhrparkverantwortliche etc.) ausbilden, die dieses Wissen an ihre Zielgruppen weitergeben. Die Wirksamkeit des Programms wurde an Fahrerinnen und Fahrern des Fuhrparks der Ford-Werke in Köln überprüft.

Müdigkeitswarner als technische Hilfe

Seit einigen Jahren gibt es bei verschiedenen Fahrzeugherstellern den sogenannten Müdigkeits- oder Aufmerksamkeitsassistenten als Option

AUS DEN UNFALLMELDUNGEN DER POLIZEI

Am frühen Samstagmorgen fuhr ein 55 Jahre alter Fernfahrer mit seinem Sattelzug auf der A 5 in Richtung Norden. In einer Ausfahrt schlief er ein, stieß gegen die linken Leitplanken und beschädigte sieben Planken und den Frontbereich seiner Maschine. Ein Alkoholtest verlief negativ. Da der Fahrer übermüdet war, wurde ihm die Weiterfahrt untersagt. Der entstandene Gesamtschaden beläuft sich auf 17.000 Euro.

Gegen 14 Uhr fuhr ein 19-jähriger Lkw-Fahrer in Richtung Dortmund. Kurz vor Freudenberg schlief der Fahrer nach ersten eigenen Angaben kurzfristig ein. Dies reichte aus, dass der Lkw von der Fahrbahn abkam und auf circa 60 Meter die Schutzplanke überfuhr. Der Sattelzug geriet dann weiter nach rechts in die Böschung. Dort kippte er auf die Seite und kam zum Stehen. Der 19-Jährige erlitt schwere Verletzungen. Ein Rettungshubschrauber flog ihn in ein Krankenhaus.

... und wird doch vom Sekundenschlaf überwältigt.

© Fabian Faber/Fotolia

FAKTEN ZUM SCHLAF AM STEUER

Reaktionszeit Schlafmangel vermindert das Reaktionsvermögen ähnlich drastisch wie Alkohol: 17 Stunden ohne Schlaf entsprechen 0,5 Promille.

Unfallrisiko Das Unfallrisiko verdoppelt sich nach vier Stunden Fahrzeit. Nach sechs Stunden Fahrt steigt es sogar um mehr als das Achtfache.

Unfallstatistik Etwa 20 Prozent aller Verkehrsunfälle werden vermutlich durch Müdigkeit verursacht. Bei den tödlichen Unfällen geht man sogar von 30 Prozent aus.

Polizeistatistik Beispielhaft für das gesamte Bundesgebiet hier die Auswertung des Polizeipräsidiums Münster: Im Jahr 2014 ereigneten sich 64 Verkehrsunfälle durch Übermüdung oder Sekundenschlaf auf den Autobahnen. 17 davon verursachten Fahrer von Lastkraftwagen. Sie sind nachweislich am Lenkrad eingeschlafen. Bei den Unfällen wurden eine Person getötet, sechs Personen schwer und weitere sechs leicht verletzt. Es entstand ein Sachschaden von mehr als einer Million Euro.

Schlafapnoe Die Schlafapnoe ist eine Schlafstörung, bei der es zu kurzfristigen nächtlichen Atemaussetzern kommt. Besonders häufig ist sie bei Übergewichtigen. Weil die Tiefschlafphasen vermindert sind, verspüren die Betroffenen am Tag eine für sie unerklärliche Müdigkeit. Eine Schlafapnoe muss bei Kraftfahrern unbedingt erkannt und behandelt werden. Der Behandlungserfolg ist gut.

Biorhythmus Besonders kritisch ist die Zeit zwischen zwei und fünf Uhr morgens, weil der Körper in diesen Stunden eigentlich auf tiefen Schlaf eingestellt ist.

oder Serie. Dieser erfasst neben Geschwindigkeit, Längs- und Querbeschleunigung zum Beispiel auch Lenkradbewegungen, Blinker- und Pedalbetätigungen sowie bestimmte Bedienhandlungen und äußere Einflüsse wie Seitenwind oder Fahrbahnunebenheiten. Als besonders aussagekräftig hat sich die Beobachtung des Lenkverhaltens erwiesen, denn ein übermüdeter Fahrer hat Mühe, die Spur präzise einzuhalten. Intensive Tests von Mercedes mit über 550 Testpersonen zeigten, dass dieser Effekt bereits in einer frühen Phase der beginnenden Müdigkeit auftritt und so das System typische Indikatoren für Übermüdung erkennen und den Autofahrer warnen kann. Bisher sind diese Systeme allerdings weder für Nutzfahrzeuge noch für Pkw vorgeschrieben – über den freiwilligen Einbau sollte ein Unternehmer anhand der verheerenden Unfallbilanz aber unbedingt nachdenken.

Bei der Auswahl solcher Systeme ist es wichtig, dass nicht ständig falscher Alarm ausgelöst, andererseits aber Schläfrigkeit in einem frühen Stadium sicher detektiert wird. Dann muss aber auch sofort reagiert und die Fahrt unterbrochen werden. Es wäre fatal, sich mit Hilfe eines Assistenzsystems an die Einschlafgrenze heranzufahren.

Andere Fahrerassistenzsysteme haben sich bereits durchgesetzt: Ab 1. November 2015 dürfen in der EU nur noch Nutzfahrzeuge zur Personen- oder Güterbeförderung zugelassen werden, die über Notbremsassistenten und Spurhaltewarnsysteme verfügen (außer M1- und N1-Fahrzeuge, dies sind Fahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen bzw. einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 Tonnen).

Schlaf ist die einzige Lösung

Leichte Müdigkeit lässt sich kurzfristig durch kleine Pausen, Bewegung an der frischen Luft oder starken Kaffee bekämpfen, aber das Problem Übermüdung kann man weder damit noch durch Fahrerassistenzsysteme in den Griff bekommen. Dagegen hilft nur eins: Schlafen!

Dr. Klaus Ruff

Bei einem Verkehrsunfall auf der Bundesautobahn 61 bei Bergheim hat sich am frühen Morgen ein Lkw-Gespann überschlagen. Dabei wurden zwei Personen verletzt. Möglicherweise war Schlaf am Steuer die Unfallursache.

Gegen 3.50 Uhr fuhr der Lkw-Fahrer (58) aus Mönchengladbach in Richtung Venlo. Nach Zeugenaussagen zog der Klein-Lkw mit Anhänger kurz hinter der Anschlussstelle Bergheim nach links und kollidierte leicht mit der Betonschrammwand am Mittelstreifen. Danach fuhr das Gespann nach rechts, kam von der Fahrbahn ab und durchbrach die Schutzplanken. Anschließend überschlug sich der 7,5-Tonner samt Anhänger im Böschungsbereich und blieb auf dem Dach liegen. Drei Fahrzeuginsassen wurden verletzt. Der Unfallfahrer ist nach ersten Ermittlungen am Steuer eingeschlafen.

Geld oder Leben?

Millionen von Taxifahrten laufen völlig konfliktfrei ab. Dennoch haben sehr viele Fahrerinnen oder Fahrer schon einmal erlebt, dass die Gäste unhöflich oder unfreundlich waren – mehr noch, dass sie bedroht, beraubt oder körperlich angegriffen wurden. Wie kann man sich schützen?

Wir haben einen erheblichen Anstieg der Gewaltdelikte und die Täter rüsten auf“, sagt Heinrich Kuhlmann. Er war 42 Jahre lang Polizist in Frankfurt und weiß, wovon er spricht: Aber Kuhlmann ist sich sicher: „Das Fahrpersonal kann selbst einiges dafür tun, dass es gar nicht erst zum Konflikt kommt.“ Beim Symposium der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit gegen Gewalt im Transportgewerbe (siehe Seite 8/9) bot der Sicherheitsexperte einen Workshop an: „Deeskalationstraining für Taxi / Minicar und Busverkehr“. Aus der Fülle der Hinweise haben wir hier eine Checkliste für die Sicherheit von Taxifahrerinnen und Taxifahrern zusammengestellt.

1. DAS PERSONAL

- Achten Sie auf gepflegte Dienstkleidung (mit gutem Grund tragen viele Sicherheitsbeamte oder das Personal der Bundesbahn eine Uniform, denn sie verschafft Respekt).
- Vermeiden Sie Kleidungsstücke wie Schals oder Halstücher, mit denen Sie von hinten gewürgt werden könnten. Knoten Sie die Krawatte nicht um den Hals, sondern tragen Sie eine Krawatte mit Gummiband.
- Verzichten Sie auf hochwertige Uhren, teuren Schmuck und Halsketten.
- Ein Kurzhaarschnitt hat den Vorteil, dass ein Täter nicht an den Haaren reißen kann.
- Tragen Sie Schuhe, in denen Sie gut weglaufen können.
- Verwahren Sie nur wenig Wechselgeld im Fahrzeug. Will der Fahrgast mit großen Banknoten zahlen, darauf verweisen, dass man nicht wechseln könne und dazu notfalls eine Tankstelle o.Ä. ansteuern müsse.
- Achten Sie auf körperliche Fitness: Wie schnell können Sie aus dem Fahrzeug aussteigen und 50 Meter weit laufen?
- Gute Stadtkenntnis ist unbedingt von Vorteil, damit Sie schon bei Fahrtbeginn einschätzen können, ob das Ziel zum Beispiel in einer einsamen dunklen Gegend liegt.
- Sitzen Sie nie bei weit geöffnetem Fenster im Fahrzeug, auch nicht, wenn Sie in einer Taxischlange warten. Es ist schon vorgekommen, dass ein Fahrer – von den Kollegen – unbemerkt mit dem Kopf gegen die Scheibe geschlagen und ausgeraubt wurde.

2. DAS FAHRZEUG

- Das Taxi sollte von außen und innen sauber und aufgeräumt sein.
- Sorgen Sie dafür, dass Fahrgäste möglichst nicht hinter Ihnen sitzen, sondern hinten rechts. Der Platz hinter dem Fahrer kann zum Beispiel mit einer Tasche oder Ihrer Jacke belegt werden.
- Notruf: Die Fahrer müssen wissen, wo sich ein Notruf befindet, zum Beispiel als Schaltfläche im Schlüssel. Der Kontakt zur Zentrale ist entscheidend für Ihre Sicherheit. Neben dem technischen Notruf hilft ein Kennwort oder kurzer Satz, der

Das Personal: Mit Freundlichkeit lassen sich Konflikte entschärfen.

© Wolfram Kastl/Picture Alliance

Das Fahrzeug: Achten Sie auf einen gepflegten Gesamteindruck.

© Alexander Rüsche/Picture Alliance

dem Disponenten verschlüsselt die höchste Gefahrstufe signalisiert.

- Verschließen Sie die Tür hinter dem Fahrersitz mit einer Kindersicherung.
- Richten Sie den Spiegel so aus, dass Sie mit einem Fahrgast auf dem Rücksitz Blickkontakt aufnehmen können.

3. DAS GESPRÄCH MIT DEN GÄSTEN

- Suchen Sie bei der betont freundlichen Begrüßung bewusst den Blickkontakt zu dem Kunden.
- Sorgen Sie für gute Atmosphäre, indem Sie zum Beispiel fragen, welche Musikrichtung der Fahrgast gerne hören möchte.
- Lassen Sie sich nicht darüber ausfragen, ob der Tag gut gelaufen (und die Kasse voll) ist. Notlügen sind erlaubt!
- Reagieren Sie so gelassen wie möglich auf Provokationen, oft kann man so vermeiden, dass aus einer frechen Bemerkung Handgreiflichkeiten werden.
- Wer wütend wird, verliert die Kontrolle: Gehen Sie Konflikten aus dem Weg, Rechthaberei oder Drohungen bringen wenig.
- Besondere Wachsamkeit gilt in der Zeit zwischen 18 und 6 Uhr morgens – in diesem Zeitraum ereignen sich 80 Prozent der Straftaten.

4. VERTEIDIGUNG

- Schulen Sie Ihre Wahrnehmung und versuchen Sie, eine Gefahr rechtzeitig zu erkennen. Im Zweifelsfall vertrauen Sie Ihrem Bauchgefühl und beenden eine Fahrt vor dem Ziel an einem möglichst hellen belebten Ort.
- Achten Sie auf die Hände der Fahrgäste: Auf Seminaren hat sich gezeigt, dass ein geübter Täter sein Opfer im Gespräch so geschickt ablenkt, dass er währenddessen vollkommen unbemerkt ein Messer ziehen kann.
- Wer vorbereitet ist, ist im Vorteil: Auf den Seminaren der BG Verkehr werden gefährliche Situationen realistisch durchgespielt und Abwehrmaßnahmen erprobt.
- Prägen Sie sich Reaktionen und Abläufe ein, zum Beispiel Kopf zur Seite drehen, falls Sie von hinten gewürgt werden, denn dann kann der Täter Ihren Kehlkopf nicht erreichen.
- Üben Sie, den Sicherheitsgurt so rasch wie möglich zu lösen, indem Sie mit der Hand am Gurt zur Schnalle heruntergleiten (das muss im Notfall ganz automatisch funktionieren).
- Schalten Sie bereits 300 Meter vor dem Ziel das Licht im Fahrgastraum an, denn so kann der Kunde nicht herausgucken und somit nicht einschätzen, ob es Zeugen gibt.
- Selbstverteidigung kann niemand an einem Wochenende lernen, dazu gehört jahrelange Schulung. Dennoch hilft das praktische Erproben bestimmter Abwehrtechniken und Griffe. Auf den Seminaren der BG Verkehr lernen die Teilnehmer, wie sie in Notwehr handeln können und probieren es im praktischen Teil auch selbst aus.
- Wenn irgend möglich, versuchen Sie einer körperlichen Auseinandersetzung zu entkommen, indem Sie flüchten. Niemals Geld oder Fahrzeug verteidigen und dafür unter Umständen viel teurer bezahlen! Diesen bewussten Verzicht auf Gegenwehr sollte man im Vorfeld üben, denn spontan wehren sich viele Menschen, wenn zum Beispiel jemand versucht, sie zu berauben. Leider setzen die Täter dann oft lebensgefährliche Waffen ein, besonders wenn sie unter Drogen oder Alkoholeinfluss stehen.
- Versuchen Sie im Konfliktfall, sich das Äußere der Täter einzuprägen, damit Sie später eine gute Beschreibung liefern können. **(dp)**

INFORMATION

„Gewalt im Taxi“: Informationen und Tipps zum richtigen Umgang mit Aggression und Gewalt im Taxigewerbe; **„Sicher durch die Nacht“:** Der Sicherheitscomic für das Taxigewerbe
Bestellung unter www.bg-verkehr.de/medienkatalog
„Sicherheit im Taxigewerbe“: Seminare für Taxifahrer
Anmeldung unter www.bg-verkehr.de ⇢ Aus- und Weiterbildung
Kontakt zum Sicherheitsexperten Heinrich Kuhlmann:
www.sicherheitsschulung.de

Die Nachtfahrt: Im Dunkeln gilt besondere Aufmerksamkeit.

© arsdigital/Fotolia

Die Verteidigung: Bereiten Sie sich vor, aber bleiben Sie defensiv.

Sprechstunde

Kann man etwas gegen Haarausfall tun, helfen Antibiotika gegen Schnupfen, was sollte man bei der Einnahme von Johanniskraut beachten?
Nicht immer ist ein Arzt greifbar, um einfache Fragen zu beantworten. Als kleiner Ersatz dient dieses „Gesundheitslexikon“, das selbstverständlich keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit erhebt.

Abnehmen kann jeder und jeder Anfang lohnt sich: Essen Sie kleinere Portionen, weniger Süßigkeiten, vermeiden Sie süße Getränke und Alkohol und bewegen Sie sich möglichst viel.

Bluthochdruck ist ein „stiller Killer“, denn Herzinfarkt, Schlaganfall oder Nierenschäden können die Folge von dauerhaft zu hohem Blutdruck sein! Bis auf eventuelle Kopfschmerzen spürt man hohen Blutdruck nicht, daher sollte jeder gelegentlich messen. Sport und Gewichtsreduktion senken erhöhten Blutdruck.

China-Restaurant-Syndrom benennt ein Bündel von Beschwerden, die möglicherweise durch die Aufnahme des Geschmacksverstärkers Glutamat ausgelöst werden, der in vielen China-Restaurants Verwendung findet. 10 bis 20 Minuten nach Aufnahme von Glutamat kommt es zu Mundtrockenheit, Taubheitsgefühl im Mund, Juckreiz, geröteter Haut (vor allem im Gesicht) mit Hitzeempfindung, Herzklopfen, Kopfschmerzen und Übelkeit. Bisher ist die Faktenlage zu den Ursachen widersprüchlich, aber wenn sich nach der Mahlzeit die genannten Symptome zeigen, sollte man versuchsweise Nahrungsmittel mit Geschmacksverstärkern meiden.

Drogen sind am Arbeitsplatz selbstverständlich tabu: Besteht der Verdacht, dass ein Mitarbeiter Drogen nimmt, kann sich der Arbeitgeber mit einem Drogentest (Drogenscreening) Gewissheit verschaffen. Diese Untersuchung kann zum Beispiel der Betriebsarzt durchführen – aber nur mit dem Einverständnis des Betroffenen.

Erkältungen werden durch Viren ausgelöst und heilen in der Regel nach wenigen Tagen von selbst. Ruhe, einfache Hausmittel wie Tee mit Zitrone oder rezeptfreie Arzneien können Linderung verschaffen. Die Einnahme von Antibiotika ist dagegen wirkungslos.

Fieber ist keine Krankheit als solche, sondern eine normale Reaktion des Körpers, um die Wirksamkeit des Immunsystems bei Infekten zu unterstützen. Fieber sollte im Allgemeinen nur bei starkem Leidensdruck (Temperatur höher als 38,5 °C) gesenkt werden.

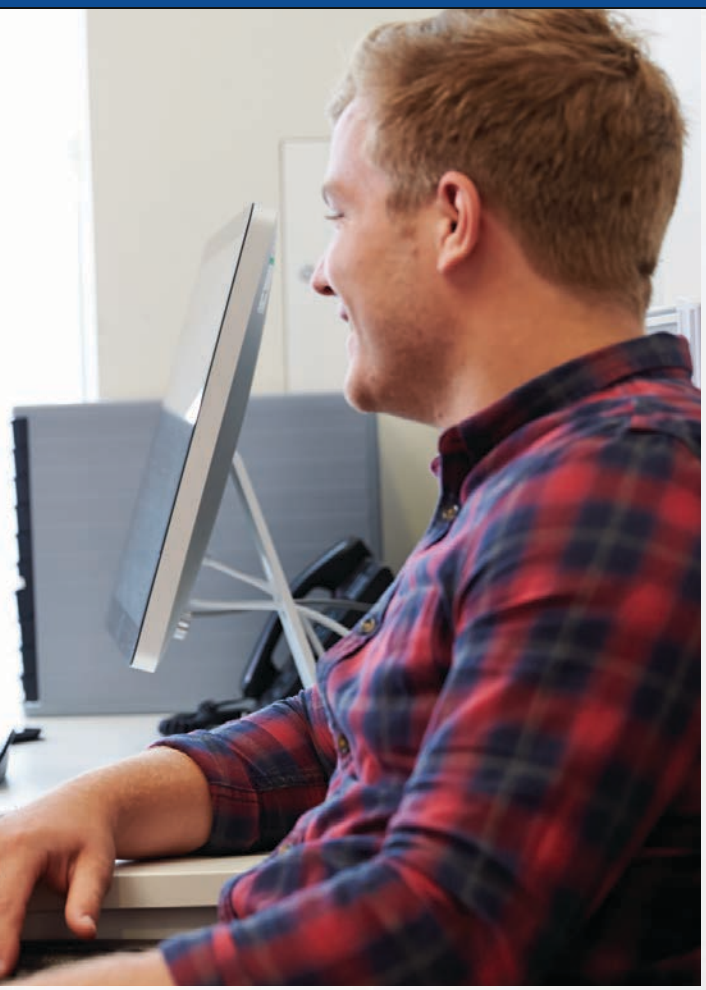
Gelbsucht ist der Oberbegriff für bestimmte Funktionsstörungen der Leber – nicht gleichbedeutend mit infektiöser Hepatitis. Zeigt sich eine gelbliche Verfärbung der Augen oder Haut, muss ein Arzt die Ursachen abklären.

Haarausfall ereilt die meisten Männer irgendwann und lässt sich kaum vermeiden. Grund: Die Haarwurzeln steigern mit den Jahren ihre Empfindlichkeit gegenüber den männlichen Hormonen.

Immunsystem nennt man das komplexe Zusammenspiel unserer Abwehrkräfte. Das Immunsystem wird durch Stress und Schlafmangel geschwächt. Seine Leistungsfähigkeit kann leider durch Bluttests o.Ä. nicht gemessen werden.

Johanniskraut ist ein frei verkäufliches pflanzliches Mittel zur Verbesserung der allgemeinen Stimmung (Antidepressivum). Wer es einnimmt, sollte UV-Strahlung meiden, da als unerwünschte Nebenwirkung Hautreaktionen auftreten können.

Kopfschmerzen kennt jeder, am häufigsten als sogenannten „Spannungskopfschmerz“. Bei morgendlichen Beschwerden kommen als Auslöser auch nächtlicher Bluthochdruck oder Zähneknirschen in Frage. Treten Kopfschmerzen wiederholt ohne erkennbaren Anlass auf, sollte ein Arzt aufgesucht werden.



© Monkey Business/Fotolia

Leistenbruch nennt man eine Schwachstelle im Bauchraum, an der sich eine Darmschlinge vorwölbt. Das kann unter ungünstigen Umständen den Darm abklemmen: ein Darmverschluss oder Durchblutungsstörungen mit Absterben des betroffenen Darmsegments sind gefürchtete Komplikationen. Ein Leistenbruch lässt sich im Frühstadium mit einer Routineoperation gut behandeln.

Malaria wird durch Mücken übertragen, die nur ab Dämmerungseintritt fliegen. Das Schlafen unter Moskitonetzen, „stichfeste" Kleidung und Hautschutzmittel gegen Insekten sind die Hauptmaßnahmen zum Schutz. Darüber hinaus berät der Betriebsarzt, ob und welche Medikamente vorsorglich genommen werden sollten.

Nagelbettentzündungen sind relativ häufig: Sie gehen meist von kleineren Verletzungen oder eingewachsenen Nägeln aus, die zu einer Entzündung der Weichteile um den Nagel führen. Im Anfangsstadium helfen dagegen oft Bäder in desinfizierenden Lösungen.

Ohrschmerzen bei Erwachsenen entstehen meist durch eine Entzündung im Gehörgang. Aber auch Probleme an der Halswirbelsäule kommen als Auslöser in Betracht. Versuchen Sie nicht, die Schmerzen allein zu behandeln, sondern suchen Sie einen Arzt auf.

Pilzerkrankungen können überall am Körper auftreten. Besonders häufig zeigen sie sich an den Füßen. Auslöser sind zum Beispiel Durchblutungsstörungen und Diabetes. Besonders hartnäckig sind Pilzerkrankungen, wenn die Fuß- oder Fingernägel befallen sind. Menschen im mittleren Lebensalter sind häufiger betroffen, vor allem, wenn ihr Immunsystem geschwächt ist. Die Behandlung sollte in Abstimmung mit einem Arzt erfolgen.

Quaddeln, die sich plötzlich als juckender Ausschlag zeigen, werden entgegen der weit verbreiteten Annahme nur sehr selten durch Allergien verursacht. Meist ist keine Ursache auffindbar.

Rückenschmerzen sind weit verbreitet und haben die unterschiedlichsten Ursachen – eine davon ist zu viel und falsches Sitzen. Ausführliche Informationen dazu gibt die Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken".

Schlafstörungen, die dauerhaft auftreten, weisen auf ein Problem hin. Durchschlafstörungen zum Beispiel zeigen sich oft im Zusammenhang mit depressiven Erkrankungen. Bei Schlafstörungen sollte man nicht zu lange zögern, Hilfe beim Arzt zu suchen.

Thrombose nennt man die Bildung eines Gerinnsels in einem Blutgefäß. Eine Thrombose entsteht meist im Bein, oft wenn das Bein ruhig gestellt ist, wie zum Beispiel nach einer Verletzung oder auf einer langen Flugreise. Raucher sind stärker gefährdet als Nichtraucher. Besonders gefährlich ist die Einschwemmung des Gerinnsels in lebenswichtige Organe. Kommt es zum Verschluss eines Blutgefäßes, kann das zum Beispiel einen Schlaganfall auslösen.

Übelkeit auf See- oder Flugreisen kann mit hohen Dosen (etwa zwei Gramm) Vitamin C zumindest gemildert werden.

Vitamine nimmt ein gesunder Mensch bei ausgewogener Mischkost in ausreichendem Maß zu sich. Eine zusätzliche Gabe ist nicht sinnvoll.

Warzen werden meist durch Viren verursacht, und treten oft als Dornwarzen in der Fußsohle auf. In leichteren Fällen verschwinden sie von selbst oder lassen sich mit rezeptfreien Mitteln behandeln.

Xylit ist ein Zuckeraustauschstoff, der die Zähne vor Karies schützt. Er ist in manchen Zahnpflegekaugummis enthalten.

Yogaübungen beruhen auf buddhistischem und hinduistischem Gedankengut und können viel zum Wohlbefinden beitragen (je nach Schule mehr meditativ oder mehr körperbetont).

Zahnpflege ist leider bei vielen Männern ein Stiefkind: Man sollte immer mit kreisenden Bewegungen putzen (nicht horizontal schrubben) und regelmäßig Zahnseide zur Reinigung der Zwischenräume benutzen.

Dr. Christoph Caumanns

© BillionPhotos.com/Fotolia

Die Höhenverhältnisse bei verfahrbaren Steuerhausliften machen Vorkehrungen zur Absturzsicherung notwendig.

Gefährdungsbeurteilung für mehr Sicherheit

Unfallkette durch Festlegung geeigneter Maßnahmen verhindern

So oder ähnlich kann es laufen: Wegen einer Undichtigkeit im Antriebssystem des höhenverstellbaren Steuerhauses wurde von der Besatzung eine Hydraulikleitung gewechselt. Danach sollte die Funktionstüchtigkeit des Steuerhauses erprobt werden. Dabei zeigte sich, dass das stülpbare Steuerhaus-Oberteil nicht vollständig ausgefahren werden konnte, kurz gesagt, es blieb stecken. Steuermann und Matrose stiegen in die beidseitig vom Steuerhaus vorhandene Nock und rüttelten am Steuerhausoberteil, um es dadurch wieder in eine verfahrbare Position zu bringen. Hierbei stürzte der Matrose auf das ca. 3m tiefer gelegene Deck unter dem angehobenen Steuerhaus.

Im Nachhinein stellte sich heraus, dass das Rütteln am Steuerhaus-Oberteil die Blockierung nicht beseitigen konnte, da Schmutzteilchen die Ursache für die Aussetzer in der Hydraulik waren.

Der Unfall macht deutlich, dass es auch oder insbesondere bei Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten immer wieder zu (vermeintlich) unvorhersehbaren Situationen kommen kann, die ein Abweichen vom ursprünglichen Plan erforderlich machen können. Und auch dies sollte in der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigt werden. Hier war bei den Höhenverhältnissen, die beim Ausfahren des Steuerhauslifts auftreten, bereits im Vorwege davon auszugehen, dass eine Absturzgefahr besteht und eine Absturzsicherung vorgesehen werden sollte. Es hätte sicherlich gut gehen können, denn bei ausreichender Betrachtung der Dinge im Vorfeld und der Festlegung geeigneter Maßnahmen, um das Problem zu lösen, hätte der Unfall vermieden werden können. Diese vorausschauende Vorgehensweise ist es, die als eine wesentliche Methode der viel zitierten Gefährdungsbeurteilung dazu führen soll, dass geeignete Maßnahmen gefunden werden, die wie im vorliegenden Fall eine sichere Instandhaltung oder Reparatur an Bord gewährleisten.

Generell gilt, dass vor Beginn der Arbeiten an Bord alle Beteiligten über die durchzuführenden Arbeiten informiert sind, die dabei auftretenden Gefährdungen kennen und die erforderlichen Schutzmaßnahmen beachten.

Damit es nicht zu Missverständnissen kommt, ist es sinnvoll, bei der Festlegung der Maßnahmen eine eindeutige Zuständigkeit zu regeln. Das Arbeitsschutzgesetz verpflichtet den Unternehmer oder die von ihm schriftlich beauftragte Person – und das wird an Bord in der Regel der Schiffsführer sein – zur Durchführung der in der Gefährdungsbeurteilung festgelegten Maßnahmen. Der Unternehmer behält jedoch stets die Aufsichtspflicht – soll heißen: Er muss sich regelmäßig von der Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz an Bord überzeugen. Unabhängig davon trägt aber jeder Einzelne Verantwortung für sein „Tun“, aber auch für sein „Nicht-Tun“.

INFORMATION

Wenn die Gefährdungsbeurteilung ein fester Bestandteil des betrieblichen Alltags ist, stellt in den meisten Fällen auch ihre Dokumentation keine besondere Schwierigkeit dar - denn irgendwann ist auch das Routine. Bei der schriftlichen Dokumentation bestehen nur wenige Vorgaben; siehe Leitlinie Gefährdungsbeurteilung und Dokumentation unter
http://www.gda-portal.de/de/Downloads/Downloads.html
Ausführungsbeispiele gibt es inzwischen verschiedene. Sie finden Beispiele auf dem Kompendium der BG Verkehr unter
http://kompendium.bg-verkehr.de/index.jsp

Weitere Informationen zu den hier beschriebenen Instandhaltungsmaßnahmen:
DGUV Information 209-070 „Informationen zur Sicherheit bei der Hydraulik-Instandhaltung“, deren Neufassung im Januar 2014 erschienen ist
http://publikationen.dguv.de/dguv/udt_dguv_main.aspx?FDOCUID=23368
Technische Regeln für Betriebssicherheit TRBS 1112 Instandhaltung
http://www.baua.de/de/Themen-von-A-Z/Anlagen-und-Betriebssicherheit/TRBS/TRBS-1112.html

Eindeutige Hinweise für mehr Sicherheit

Sicherheitskennzeichnung auf Binnenschiffen

Jeder kennt sie, die bunten Schilder, die uns auffordern, Gehörschutz zu tragen, uns den Zutritt in gefährliche Bereiche verbieten, oder uns auf Feuerlöscher oder Notausgänge hinweisen. Überall, wo gearbeitet wird oder wo im öffentlichen Raum Menschen zusammenkommen, sehen wir die Sicherheitskennzeichnung, auch auf dem Binnenschiff. Die meisten Zeichen sind gut bekannt, vor allen Dingen sind sie auch eindeutig und selbsterklärend. Sie erscheinen als sogenannte Piktogramme, kommen also ohne Text aus und sind allein durch die bildliche Aussage erkennbar. Das ist deshalb wichtig, weil nicht jeder die Sprache des Ortes spricht, an dem sie angebracht sind.

Sicherheitskennzeichnung muss überall dort angebracht sein, wo

- aus Sicherheitsgründen etwas verboten ist,
- Persönliche Schutzausrüstung getragen werden muss,
- Brandschutzeinrichtungen aufbewahrt werden,
- Flucht- und Rettungswege gekennzeichnet werden müssen.

Diese vier Anwendungsbereiche findet man auch auf jedem Binnenschiff. Die rechtliche Grundlage für die Pflicht zur Anbringung nennt die Arbeitsstättenverordnung, mit der die EG-Richtlinie 92/58/EWG umgesetzt wird. In dieser Richtlinie werden Mindestvorschriften für die Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz festgelegt. Wie die Sicherheitskennzeichnung auszusehen hat, ist in der Arbeitsstättenregel ASR 1.3 „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“ beschrieben. In ihr ist genau geregelt,

- welche Sicherheitskennzeichnung verwendet werden muss,
- welchen bildlichen Inhalt sie haben muss,
- welche Form, Farbe und Größe gefordert ist,
- wann sie zusätzlich beleuchtet oder nachleuchtend sein muss.

Neue Sicherheitszeichen

Die Pflicht zur Kennzeichnung gab es früher schon, allerdings wurden die Zeichen in der ASR 1.3 zum Teil überarbeitet und man ist verpflichtet, die neuen Sicherheitskennzeichen ohne Übergangsfrist anzuwenden. Wer alte Sicherheitszeichen, die die gleiche Aussage haben, weiter verwendet, muss in der Gefährdungsbeurteilung begründen, warum damit das gleiche Ziel zu erreichen ist.

Damit es nicht wegen unterschiedlicher Symbole zu Verwirrung kommt, sollten alle Symbole gleichzeitig gegen neue ausgetauscht werden. Dies gilt insbesondere für die Brandschutzzeichen. Hier sollten alle alten Zeichen an Bord gegen die neuen mit dem Flammsymbol ausgewechselt werden. Dies wäre auch für alle Schiffe im gesamten Unternehmen von Vorteil, bei einem Wechsel des Einsatzortes findet man die gewohnten Zeichen und es können einheitliche Gefährdungsbeurteilungen und Unterweisungen der Versicherten im Unternehmen erfolgen. Im Arbeitsbereich wird Sicherheitskennzeichnung angebracht, um den Mitarbeitern dauernd die notwendigen Hinweise zu sicherheitstechnischem Verhalten zu geben. Sie sollen nicht als Maßregelung verstanden werden, sondern als Hilfestellung bei der sicheren Arbeit.

Klassische Beispiele sind das Hinweisschild „Feuerlöscher“ und das Gebotszeichen „Gehörschutz tragen“ am Maschinenraum-Eingang.

Sicherheitszeichen erinnern an Gefährdungen.

Sehr wichtig ist auch das Gebotsschild „Rettungsweste tragen“, das in all solchen Bereichen angebracht sein muss, in denen nicht durch normgerechte Geländer oder ausreichend hohe Schanzkleider eine ausreichende Absturzsicherung vorhanden ist. Das sind z.B. die Decks und Gangborde auf Schubleichtern, der Landsteg mit nur einseitigem Geländer und das Beiboot. Hier sollen immer und immer wieder die Besatzungsmitglieder auf das Tragen der Rettungsweste hingewiesen werden. Die Wichtigkeit speziell dieser Sicherheitskennzeichnung wird auch dadurch zum Ausdruck gebracht, dass sie zum Bestandteil des Verkehrsrechtes geworden ist (Anlage I zu Anhang II BinSchUO).

Europaweit genormt

Auf Fahrgastschiffen ist die Sicherheitskennzeichnung noch umfangreicher. Hier müssen nicht nur die Arbeitnehmer, sondern auch die Fahrgäste angesprochen werden. Durch das Verbotszeichen „Zutritt für Unbefugte verboten“ z.B. werden sie darauf hingewiesen, nicht in den Maschinenraum oder ins Steuerhaus zu gehen. Die gesamte Kennzeichnung der Flucht- und Rettungswege soll ihnen Sicherheit geben, wohin sie sich im Notfall begeben müssen. Zusätzlich werden die Kennzeichen auch im nach § 15.13 Anlage II BinSchUO geforderten Sicherheitsplan aufgelistet. Die Schilder zur Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung sind europaweit genormt. Überall und bei unzähligen Internet-Anbietern kann man sie zu überschaubaren Preisen kaufen. So kann auch auf dem Binnenschiff der Arbeitgeber seiner Verpflichtung leicht nachkommen.

Wer mehr zur Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung auf Binnenschiffen wissen möchte, dem sei auch der Blick in die CIPA-Regel Nr. 22 „Anforderungen an die Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung auf Wasserfahrzeugen und Schwimmenden Anlagen“ empfohlen (www.cipa-online.org). Hier findet sich eine auf die Belange der Binnenschifffahrt zugeschnittene Zusammenfassung der gesetzlichen Vorschriften bezüglich Größe, Erkennbarkeit, Farbe und Ausführung all derjenigen Zeichen, die auf einem Binnenschiff notwendig sein können.

Bei uns lernt man Prävention

Es gibt viele Personen im Betrieb, die mit Arbeits- und Gesundheitsschutz zu tun haben. Wie das geht, kann man lernen. Oder sein Wissen aktualisieren und sich mit Fachleuten und Kollegen austauschen. Die Seminare dafür gibt es bei der BG Verkehr.

Frau Duismann, die BG Verkehr bietet jedes Jahr rund 180 Seminare an, warum eigentlich?
Alle Unfallversicherungsträger haben laut § 23 des SGB VII den gesetzlichen Auftrag, für die Aus- und Fortbildung der Arbeitsschutzakteure in den Betrieben zu sorgen. Ein Auftrag, den wir gerne erfüllen, weil wir dadurch unsere Mitgliedsbetriebe bei der Optimierung des Arbeitsschutzes unterstützen können.

Sind alle Seminare für die Teilnehmer kostenfrei?
Ja, wir übernehmen die Kosten für Anreise, Teilnahme, Unterkunft, Verpflegung und das Seminarmaterial. Voraussetzung ist nur, dass das erworbene Wissen nur innerbetrieblich verwendet wird.

Wonach richten Sie sich, wenn Sie die Seminarthemen zusammenstellen?
Bei der Auswahl der Themen gibt es verschiedene Ansatzpunkte: Neue Regelungen im Arbeitsschutz, Anforderungen an moderne Arbeitsverfahren oder aktuelle Präventionskampagnen können zu neuen Seminarmodulen oder ganz neuen Seminaren führen. Es kommen aber auch Anregungen aus den Unternehmen oder aus der Selbstverwaltung.

Wie wählen Sie die Dozenten aus?
In der Regel sind Aufsichtspersonen von uns als Dozenten vor Ort. Sie sind fit bei neuen Regelungen im Arbeitsschutz, kennen aber auch die betriebliche Praxis. Bei einigen Themen holen wir uns weitere Fachleute wie Juristen, Polizisten oder Psychologen dazu.

Gibt es besonders gefragte Seminare?
Es gibt einige Seminare, die erfahrungsgemäß immer schnell ausgebucht sind. Dazu gehören zum Beispiel „Psychische Belastungen am Arbeitsplatz“ oder auch das „Seminar für Fuhrparkleiter“ .

Was schätzen die Teilnehmer an den BG-Seminaren?
Es werden vor allem zwei Dinge positiv wahrgenommen: Wir sind auf dem neuesten Stand, wenn es um gesetzliche Regelungen geht und die Seminare bieten Gelegenheit für einen Meinungs- und Erfahrungsaustausch. Das ist wichtig, auf diese Weise lernen die Teilnehmer andere Vorgehensweisen und neue Aspekte kennen.

Die Seminare werden regional organisiert, das heißt, ein Mitarbeiter eines Unternehmens aus Bayern sollte in der Regionalabteilung München buchen. Manchmal passt der Termin aber gar nicht in die Terminplanung. Kann man dann auf das Angebot einer anderen Regionalabteilung ausweichen?
Wir wollen möglichst lange Reisezeiten vermeiden, aber wir versuchen natürlich auch, den Betrieben entgegenzukommen. Die Anmeldung läuft aber immer über die zuständige Regionalabteilung.

Warum bieten Sie die Termine vorwiegend im Winterhalbjahr an?
Das ist Erfahrungssache, die Termine im Winter werden einfach häufiger nachgefragt.

Der aktuelle Seminarplan läuft diesmal über anderthalb Jahre. Hat das einen Grund?
Wir haben bislang immer ein Saisonangebot gemacht, das von September bis Juni des nächsten Jahres ging. Das hat in den Unternehmen manchmal zu Irritationen geführt, weil dort jahresweise geplant wird. Deshalb stellen wir nun auf eine Jahresplanung um. Im nächsten Jahr veröffentlichen wir also die Termine für das ganze Jahr 2017. **(kr)**

Constanze Duismann ist Leiterin des Referats Aus- und Fortbildung im Geschäftsbereich Prävention der BG Verkehr und manchmal auch selbst als Referentin auf den Seminaren anzutreffen. Darüber hinaus arbeitet sie an Seminarmaterialien und Seminarkonzepten mit und koordiniert die Zusammenstellung des Seminarprogramms.

TERMINE 2016: DIESE SEMINARE KÖNNEN SIE NOCH BUCHEN

Seminarnummer	Seminartitel	Termin	Ort
Regionalabteilung Prävention Hannover			
RAP3-16-25	Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	08.02. - 11.02.2016	Barnstorf
RAP3-16-27	Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	14.03. - 16.03.2016	Barnstorf
RAP3-16-28	Fortbildung für Fachkräfte für Arbeitssicherheit	04.04. - 06.04.2016	Barnstorf
RAP3-16-29	Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	19.09. - 22.09.2016	Barnstorf
Regionalabteilung Prävention Berlin			
RAP4-16-51	Unternehmer, Führungskräfte	15.03. - 18.03.2016	Bantikow.
Regionalabteilung Prävention Dresden			
RAP5-16-62	Arbeitsschutz bei Abbrucharbeiten	19.01.- 22.01.2016	Bad Hersfeld
RAP5-16-63	Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	26.01. - 29.01.2016	Meerane
RAP5-16-65	Arbeitsschutz in Containerdiensten	29.02. - 02.03.2016	Dresden
RAP5-16-69	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	05.04. - 08.04.2016	Meerane
RAP5-16-72	Arbeitsschutz in Fahrzeugwaschanlagen bei der Fahrzeugaufbereitung	24.05. - 26.05.2016	Bad Hersfeld
RAP5-16-73	Ausbildung von Erstbetreuern nach psychisch traumatisierenden Ereignissen	23.08. - 25.08.2016	Meerane
RAP5-16-74	Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	30.08. - 02.09.2016	Meerane
RAP5-16-75	Arbeitsschutz für Betriebsräte	06.09. - 08.09.2016	Bad Hersfeld
RAP5-16-76	Arbeitsschutz in Unternehmen für Notfallrettung und Krankentransport	13.09. - 16.09.2016	Kesselsdorf
RAP5-16-77	Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	20.09. - 23.09.2016	Meerane
Regionalabteilung Prävention Wiesbaden			
RAP7-16-110	Gesundheitsförderung im Betrieb	23.11. - 25.11.2015	Bad Soden-Salmünster
RAP7-16-129	Ausbildung von Erstbetreuern nach psychisch traumatisierenden Ereignissen	25.11. - 27.11.2015	Oberaula
RAP7-16-113	Seminar für Bauleiter und Koordinatoren: Arbeiten in kontaminierten Bereichen (BGR 128)	18.01. - 22.01.2016	Oberaula
RAP7-16-116	Arbeitsschutz für Betriebsräte	29.02. - 02.03.2016	Oberaula
RAP7-16-134	Arbeitsschutz für Unternehmer und Führungskräfte	07.03. - 09.03.2016	Bad Bertrich
RAP7-16-135	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	11.04. - 14.04.2016	Oberaula
RAP7-16-137	Sicherheit im Taxigewerbe	19.09. - 21.09.2016	Ulm
Regionalabteilung Prävention Wuppertal			
RAP 6-16-249	Arbeitsschutz bei der Tankfahrzeug-Innenreinigung und beim Umgang mit Behälterfahrzeugen	12.01. - 15.01.2016	Bad Hersfeld

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

SicherheitsProfi

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

DIE ZAHL

14

Versicherte der BG Verkehr starben im Jahr 2014 bei einem Unfall auf dem Arbeitsweg.

NEU IM NETZ

Von Egoschnecken und Shoppingpanzern

Sechs neue Clips für mehr Gelassenheit am Lenkrad

„Aggression ist nicht lustig" meint der Kabarettist Serdar Somuncu, bekannt aus der „heute show". Und beweist in sechs Videoclips für die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas", wie man auf sehr unterhaltsame Weise darauf aufmerksam machen kann, dass Aggressionen im Straßenverkehr nichts zu suchen haben. Die Spots drehen sich um alltägliche Situationen, über die sich Kraftfahrer schon mal aufregen und hitzig reagieren. Dass sie mit ihrem Verhalten sowohl die eigene Sicherheit als auch die der anderen Verkehrsteilnehmer gefährden, ist vielen nicht bewusst. Die Clips rufen zu mehr Gelassenheit und Rücksichtnahme am Steuer auf. Denn nur dann fährt man vorausschauend, fehlerverzeihend und sicherer.

www.runtervomgas.de
Hier geht es direkt zu den Clips:

Sie fragen – wir antworten

Auf dem Weg zur Arbeit bringe ich meine Tochter im Auto zum Kindergarten. Bin ich auf diesem Umweg eigentlich versichert?

Ja, der Versicherungsschutz für Wegeunfälle besteht auch, wenn Sie auf dem Weg zu Ihrer Arbeitsstelle sind und unterwegs Kinder, die mit Ihnen in einem gemeinsamen Haushalt leben, zur Betreuung bringen (z.B. Kindergarten, Tagesmutter). Grundsätzlich bezieht sich der Begriff Wegeunfall allerdings auf den unmittelbaren Weg zur Arbeit und wieder nach Hause. Der versicherte Weg beginnt mit dem Verlassen der Außentür des Wohngebäudes und endet mit dem Durchschreiten der Außentür des Zielortes. Mit welchem Verkehrsmittel Sie den Weg zurücklegen, spielt dabei keine Rolle.

Versichert ist zwar immer der unmittelbare Weg, aber dabei handelt es sich nicht zwingend um die kürzeste oder schnellste Strecke: Wenn Sie wegen Umleitung oder Stau einen anderen Weg wählen (verkehrsgerechter Weg), gilt das ebenso als Arbeitsweg wie der Halt am Kindergarten oder ein Umweg wegen einer Fahrgemeinschaft.

© Westend61/Fotolia

Wichtig: Falls Sie aus privaten Gründen die Fahrtroute verlassen, etwa zum Einkaufen oder um Freunde zu besuchen, besteht auf diesem Weg kein Versicherungsschutz durch die gesetzliche Unfallversicherung! Dieser beginnt erst wieder, wenn Sie den normalen Arbeitsweg fortsetzen. Dauert die private Unterbrechung länger als zwei Stunden, besteht für den gesamten restlichen Weg kein Versicherungsschutz mehr.

Wegeunfälle werden wie Arbeitsunfälle behandelt. Das bedeutet: Auch wenn ein Arzt bereits die Erstversorgung des Verletzten übernommen hat, muss sich der Betroffene von einem Durchgangsarzt untersuchen lassen. Sollte dieser eine Arbeitsunfähigkeit bescheinigen, die länger als drei Tage dauert, muss der Arbeitgeber den Unfall der BG Verkehr anzeigen. Bundesweit sind etwa 3.500 Ärzte als Durchgangsärzte tätig. Die Datenbank mit Suchfunktion finden Sie auf den Internetseiten der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung:

www.dguv.de

Ihr nächster SicherheitsProfi: 11.12.2015

DAS THEMA
Fusion mit der UKPT

REPORTAGE
Börteboote vor Helgoland

© Oliver Berg/Picture Alliance

© Michael Narten/Picture Alliance

Testen Sie Ihr Wissen

Als Mitglied der BG Verkehr haben Sie mit verschiedenen Fachausdrücken zu tun, die im Alltag nicht unbedingt gebräuchlich sind. Wissen Sie genau, was gemeint ist?

© andreas130/Fotolia

1. Die Unbedenklichkeitsbescheiningung bestätigt, dass

A es im Unternehmen keinen Arbeitsunfall gab.
B das Unternehmen die Hygienevorschriften einhält.
C das Unternehmen die Beiträge an die BG Verkehr bezahlt hat.

2. Unter Arbeitsentgelt versteht man

A alle laufenden oder einmaligen Einnahmen aus einer Beschäftigung.
B den monatlichen Nettolohn eines Arbeitnehmers.
C Einmalzahlungen an die Mitarbeiter.

3. Wofür steht bei der BG Verkehr die Abkürzung ASD?

A Allgemeine Sozialdaten
B Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst
C Abweichende Sozialrenten Disposition

Auflösung: 1 C; 2 A; 3 B

Unser Gesundheits-Tipp: Schluss mit dem Rauchen!

Wer fest entschlossen ist, hat bereits einen wichtigen Schritt geschafft. Oft hilft es, gleichzeitig zum Verzicht auf Zigaretten auch andere Faktoren zu ändern: Gesunde Ernährung, mehr Bewegung oder Entspannungsübungen sorgen für ein besseres Körpergefühl und können den Schritt ins rauchfreie Leben leichter machen. Gemeinsam geht es besser, darum suchen viele Menschen Kontakt zu Selbsthilfegruppen oder belegen einen Nichtraucherkurs der Krankenversicherung. Last but not least kann der Hausarzt für die Umstellung Medikamente verschreiben.

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