

SicherheitsProfi

Das Magazin der BG Verkehr

www.bg-verkehr.de

3 | 2016

ENTSORGUNG
Neue Projekte auf der IFAT

Seite 18

HELIKOPTER
Flug mit Außenlast

Seite 20



REPORTAGE

Saubere Sache

Seite 10



„Die Ursachen für steigende Unfallzahlen müssen wir untersuchen, um unsere Prävention daran auszurichten.“

Sabine Kudzielka
Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Liebe Leserinnen und Leser,

für unsere Mitgliedsunternehmen haben wir eine gute Nachricht: Der Beitrag der BG Verkehr im Bereich Fahrzeughaltungen bleibt stabil. Und das bereits zum vierten Mal in Folge. Unserem Vorstand ist diese Entscheidung nicht ganz leichtgefallen, denn wir haben nicht nur höhere Kosten im Leistungsbereich. Uns erfüllt vor allem mit Sorge, dass die Zahl der meldepflichtigen Unfälle zugenommen hat.

Auch einige andere Themen gilt es, in diesem Zusammenhang zu beleuchten: Unser Dachverband, die DGUV, veröffentlichte vor wenigen Tagen die vorläufigen Unfallzahlen aller gesetzlichen Unfallversicherungen. Demnach ist die Zahl der Arbeitsunfälle leicht rückläufig. Bei der BG Verkehr zeigt sich mit einer Zunahme von rund drei Prozent

also ein gegenläufiger Trend. Die Ursachen dafür werden wir untersuchen. Nicht nur vor dem Hintergrund stabiler Beiträge, sondern vor allem, um unsere Präventionsarbeit daran auszurichten.

Zurzeit ist die öffentliche Diskussion stark davon geprägt, dass sich die Verkehrswirtschaft technisch am Anfang eines enormen Veränderungsprozesses befindet. Die Vorstellung selbstfahrender Pkw und Lkw interessiert uns alle. Die Realität sieht derzeit aber noch ganz anders aus. Unsere Versicherten erleben ein extrem hohes Verkehrsaufkommen, den oft schlechten Zustand der Straßen und verdichtete Zeitfenster. Wichtig für unsere Präventionsarbeit ist es, zu klären, welche Faktoren Einfluss auf das Unfallgeschehen nehmen. Es sind bereits viele Fahrerassistenzsysteme im Einsatz. Werden sie bei einem flächendeckenden Einsatz tatsächlich dazu führen, dass sich die Zahl der Unfälle um bis zu 50 Prozent reduzieren lässt, wie der DVR vermutet? Nach einem jahrzehntelang rückläufigen Trend nimmt die Zahl tödlicher Verkehrsunfälle in Deutschland insgesamt wieder zu. Was sind die Ursachen? Verändert der Einsatz von Fahrerassistenzsystemen vielleicht auch das Fahrverhalten? Auch dies wird auf den Prüfstand gestellt werden müssen.

In der gesetzlichen Unfallversicherung wird derzeit viel über die Kultur der Prävention gesprochen. Dabei geht es vor allem darum, unser aller Sicherheitsbewusstsein zu schärfen und dem Sicherheitsdenken mehr Wert beizumessen. Das ist meines Erachtens eine wichtige Diskussion. Nicht nur, wenn es darum geht, das eigene Verhalten zu überdenken, sondern auch dann, wenn wir über Regeln nachdenken, die durch die Automatisierung auf die Arbeitswelt zukommen. Über den Fortgang dieser Diskussion werden wir hier berichten.

Herzliche Grüße
Ihre

IMPRESSUM

Herausgeber:
Berufsgenossenschaft
Verkehrswirtschaft Post-Logistik
Telekommunikation
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka, Vorsitzende der
Geschäftsführung

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Dorothee Pehlke, Renate Bantz, Ute Krohne
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH,
Alfred-Nobel-Straße 33, 97080 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
E-Mail: info@bg-verkehr.de
mitglieder@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de
Internet: www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schifffsicherheit
Brandstwierte 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
E-Mail: schifffsicherheit@bg-verkehr.de
Internet: www.deutsche-flagge.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sparte Post, Postbank, Telekom
Europaplatz 2
72072 Tübingen
Tel.: 07071 933-0
E-Mail: tuebingen@bg-verkehr.de

GEFAHRGUT

soll auf gar keinen Fall in Kontakt mit Mensch oder Umwelt kommen – genau der richtige Job für ein erfahrenes Team. Lesen Sie unsere Reportage vom Alltag an Bord des Tankschiffs Franconia ab Seite 10



© contrastwerkstatt / Fotolia



© industrieblick / Fotolia



© Kaspars Grinvalds / Fotolia

BEITRAG UNVERÄNDERT

Seite 8

UNFALLBERICHT

Seite 16

STRESS

Seite 22

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Aktuelle Unfalldmeldungen der BG Verkehr

DAS THEMA

Beitrag unverändert
 Vorstand setzt Beitrag für Bereich Fahrzeughaltungen fest

REPORTAGE

Saubere Sache
 Unterwegs mit dem Tankschiff Franconia

GESUND UND SICHER

- Unfallbericht**
Klare Zeichen an der Rampe
- Transponder für mehr Sicherheit**
BG Verkehr mit neuen Projekten auf der IFAT
- Flug mit Außenlast**
Lastaufnahmemittel für Hubschrauber im Vergleich
- Zufriedener arbeiten**
Psychische Belastungen entschärfen

SicherheitsProfi 3. 16

Halt, stehen bleiben! 28
 Richtiges Verhalten bei Verkehrskontrollen

4 **Der Praxistipp** 29
 5 Objektiv reinigen – aber wie?

8 **DER FAHRENSMANN**
Umgang mit Arbeitsstress 24
 Präventionsmaßnahmen für die Arbeit an Bord
Rolllukendächer: Innovative Bauweise reduziert Unfallgefahr 25

10 **SEE & SICHERHEIT**
Neue Konzepte 26
 Bericht von der 4. Fachtagung für
 Arbeitssicherheit in Windenergieanlagen

VERMISCHTES/RUBRIKEN

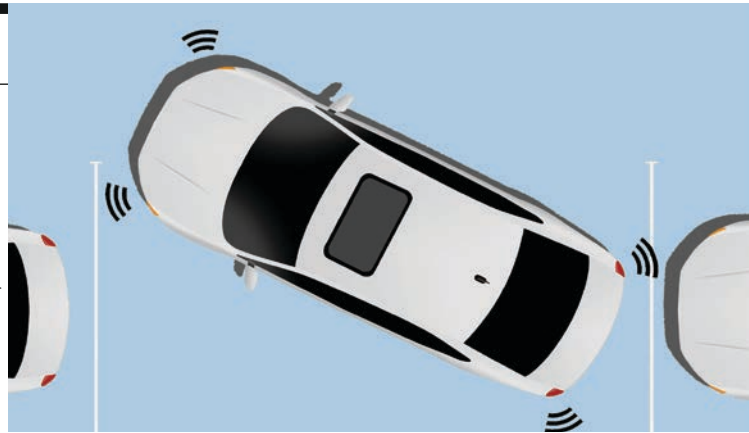
- 18 **Editorial / Impressum** 2
- 20 **Nachbestellung SicherheitsProfi / Neu im Netz**
Neu: Tage wie dieser / Sie fragen – wir antworten 30
- 22 **Vorschau / Testen Sie Ihr Wissen**
Unser Gesundheitstipp 31

Parkassistent ist das beliebteste Fahrerassistenzsystem

Umfrage des DVR: Laut einer repräsentativen Umfrage der Kampagne „bester beifahrer“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates ist der Parkassistent das beliebteste Fahrerassistenzsystem der Autofahrer in Deutschland. 23 Prozent der Befragten gaben an, dass sie in ihrem neuen Fahrzeug über einen Parkassistenten verfügen. Zwei Drittel der Autofahrer, die noch keinen Parkassistenten haben, wünschen sich einen in ihrem nächsten Fahrzeug.

Eine ähnlich hohe Akzeptanz hat der Notbremsassistent: 85 Prozent der Befragten bewerten den Mehrwert des Notbremsassis-

© Sven Krautwald/Fotolia



Das nächste Fahrzeug muss mit Parkassistent sein, das wünschen sich zwei Drittel der Autofahrer.

tennten mit „sehr hoch“ oder „hoch“. Allerdings gaben nur 13 Prozent an, über ein Fahrzeug mit diesem lebensrettenden System zu verfügen. Grund dafür ist bei vielen, dass das System für ihren Wagen nicht verfügbar war. Der höhere Preis ist nur für 16 Prozent der Befragten relevant. Der DVR appelliert an die Fahrzeugindustrie, Pakete zu schnüren, die sowohl dem Komfort- als auch dem

Sicherheitswunsch der Kunden entgegenkommen. Zumal laut Unfallforschung der Versicherer durch einen Notbremsassistenten, der bewegte und stehende zweispurige Fahrzeuge sowie Fußgänger und Radfahrer erkennt, über 43 % der Pkw-Unfälle vermieden werden könnten.

+ www.bester-beifahrer.de

Smartphone-Nutzung am Steuer

Studie der Technischen Universität Braunschweig stellt alarmierend hohe Rate fest

In Deutschland gibt es eine alarmierend hohe Rate von Autofahrern, die während der Fahrt in ihr Handy tippen. Zu diesem Ergebnis kommt eine noch unveröffentlichte Studie der Technischen Universität Braunschweig.

Wie der NDR berichtete, registrierten Verkehrspsychologen bei der Beobachtung von knapp 12.000 vorbeifahrenden Autos, dass in diesem Moment 4,5 Prozent der Fahrer durch Hantieren mit ihrem Handy abgelenkt waren – das sind mehr Fahrer, als beim Telefonieren beobachtet wurden.

Der Leiter der Studie, der Verkehrspsychologie-Professor Mark Vollrath, geht



© animaflo/Fotolia

Beim Fahren Hände weg vom Handy!

davon aus, dass vor allem mangelndes Problembewusstsein für die hohe Zahl der Handynutzung am Steuer verantwortlich ist. Er fordert mehr Kontrollen sowie eine Überarbeitung der gesetzlichen Regelung.

Das Schreiben einer SMS oder das Eintippen einer Telefonnummer erhöht das

Unfallrisiko laut Studien um das Sechs- bis Zwölfwache. Bisher führen nur drei Länder eine Statistik, wie häufig unzulässige Handynutzung für Unfälle mit verantwortlich ist. Handys dürfen laut Straßenverkehrsordnung während der Fahrt nicht in die Hand genommen und benutzt werden. Verstöße von Autofahrern werden mit 60 Euro Bußgeld und einem Punkt in Flensburg geahndet. Für Radfahrer werden 25 Euro fällig.

Ein Kurzvideo des NDR „Die letzte Nachricht“ zeigt eindringlich, dass wenige Sekunden mit dem Handy am Steuer tödlich sein können.

+ Der Link zum Film: www.n-joy.de/leben/Die-letzte-Nachricht/kopfhoch128.html

BEKANNTMACHUNGEN

Der Ausschuss der BG Verkehr zur Festsetzung der seemännischen Durchschnittsheuern in der KAUFFAHRT hat in der Sitzung am 18. Dezember 2015 neue Durchschnittsheuern für Seeleute in der Kauffahrt (Abschnitt A und G der Beitragsübersicht) beschlossen. Außerdem wurden mit Wirkung vom 1. Januar 2016 die Bruchteile des Durchschnittsjahreseinkommens der nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 SGB VII versicherten Ehegatten und Lebenspartner der Küstenschiffer, die Durchschnittssätze des Jahreseinkommens der nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 SGB VII versicherten Küstenschiffer und die ab 1. Januar 2016 geltenden monatlichen Durchschnittssätze für Beköstigung in der Seeschifffahrt beschlossen.

Die Festsetzungen treten am 1. Januar 2016 in Kraft. Die Genehmigung durch das Bundesversicherungsamt erfolgte am 08.03.2016 unter dem Aktenzeichen 421 - 69330.9 - 366/2016.

Der Ausschuss der BG Verkehr zur Festsetzung der seemännischen Durchschnittsheuern in der FISCHEREI hat in der Sitzung am 18. Dezember 2015 neue Durchschnittsheuern für Seeleute in der Fischerei (Abschnitt G) mit Wirkung vom 1. Januar 2016 beschlossen. Außerdem wurden mit Wirkung vom 1. Januar 2016 die Bruchteile des Durchschnittsjahreseinkommens der nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 SGB VII versicherten Ehegatten und Lebenspartner der Küstenfischer, die Durchschnittssätze des Jahreseinkommens der nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 SGB VII versicherten Küstenfischer und die ab 1. Januar 2016 geltenden monatlichen Durchschnittssätze für Beköstigung in der Seefischerei beschlossen.

Die Festsetzungen treten am 1. Januar 2016 in Kraft. Die Genehmigung durch das Bundesversicherungsamt erfolgte am 23.02.2016 unter dem Aktenzeichen 421 - 69330.9 - 370/2016.

Der Weg zur Arbeit als Fitnessstraining

Aktion Gesund zur Arbeit startet in die Frühjahrssaison

Viele Menschen kleben während ihrer Arbeitsstunden am Bürostuhl und verbringen auch ihren Feierabend als Stubenhocker. Mit der Aktion „Gesund zur Arbeit“ wollen die DAK-Gesundheit und HanseMercur diesem Trend entgegenwirken. Die Teilnehmer sammeln möglichst viele „bewegte Minuten“ auf ihrem Weg zur Arbeit, egal ob sie zu Fuß oder per Fahrrad unterwegs sind. Ein digitaler CO₂-Rechner auf der Aktionsplattform im Internet zeigt zudem an, wie viel klimaschädliches Gas eingespart wird, wenn man sich selbst bewegt und nicht das Auto für den Weg zur Arbeit nimmt.

Bei der Aktion können einzelne Teams oder auch ganze Firmen gegeneinander antreten. Am Ende der sogenannten Challenge-Monate – April, Juni und Oktober – werden die besten Teams mit einer



© Lucky Business/Fotolia

Per Rad zur Arbeit ist gut für die Gesundheit.

Baumpatenschaft belohnt. Der Aktionspartner PrimaKlima weltweit e.V. pflanzt dann ihnen zu Ehren neue Bäume an.

Die Teilnahme an der Fitnesskampagne ist kostenlos. Interessierte Teams können sich ab sofort im Internet anmelden.

+ www.gesund-zur-arbeit.de

Gesundheitsausgaben um 4,2 Prozent gestiegen

Größter Ausgabenträger ist die gesetzliche Krankenversicherung

328 Milliarden Euro wurden 2014 in Deutschland für Gesundheit ausgegeben, das ist ein Anstieg um 4,2 Prozent. Größter Ausgabenträger ist dabei die gesetzliche Krankenversicherung. Ihre Ausgaben beliefen sich auf

191,8 Milliarden Euro und lagen somit um 10,1 Milliarden Euro oder 5,6 Prozent über denen des Vorjahres.

Fast die Hälfte der Mittel entfielen 2014 auf den ambulanten Bereich. Gegenüber dem Vorjahr erhöhten sie sich überdurchschnittlich um 5,2 Prozent. Die stärksten Anstiege gab es bei den ambulanten Pflegeeinrichtungen mit + 7,8 Prozent und bei den Apotheken mit + 7 Prozent. Auf den (teil-)stationären Sektor entfielen 37,6 Prozent der gesamten Gesundheitsausgaben.

+ Weitere infos: www.destatis.de



© Alexander Rathis/Fotolia

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Busfahrerin

Sturz in die Arbeitsgrube

Ein Kfz-Mechaniker reinigte in der betriebseigenen Waschhalle einen Omnibus. Weil er eine Unterbodenwäsche durchführen wollte, nutzte er eine Arbeitsgrube, die normalerweise geschlossen und mit Gitterrosten abgedeckt ist. Er entfernte etwa zwei Meter der insgesamt zehn Meter langen Abdeckung. Nachdem er fertig war, fuhr er den Bus aus der Halle. Die Abdeckung wollte er später wieder schließen. Kurz darauf stellte eine Busfahrerin ihr Fahrzeug über der Bühne ab. Nachdem sie Seiten und Heck gereinigt hatte, wollte sie die Frontscheibe mit einer Handbürste abreiben. Dabei machte sie einen Schritt nach hinten und stürzte in die Grube. Sie schlug mit dem Kopf auf und konnte mehrere Wochen lang nicht mehr fahren.

Lkw-Fahrer

Tödlicher Unfall an der Rampe

Ein Berufskraftfahrer wollte seinen Lkw rückwärts an die Laderampe heranfahren. Das gelang ihm nicht auf Anhieb. Der Fah-



An der Rampe kommt es immer wieder zu schweren Unfällen.

© Industrieblick/Fotolia

rer, der neben ihm andockte, bemerkte die Unsicherheit und versuchte zu signalisieren, dass er ihn einweisen könne. Daraufhin verließ der erste Fahrer bei laufendem Motor seine Zugmaschine und ging zu dem Kollegen hinüber. Nachdem der Mann ausgestiegen war, setzte sich sein Sattelzug selbständig in Bewegung. Der Fahrer des Nachbarfahrzeuges sah das und versuchte mehrfach, auf den rollenden Sattelzug aufmerksam zu machen. Aber erst kurz bevor der Berufskraftfahrer seinen Kollegen erreicht hatte, bemerkte er, was los war. Der Mann versuchte, die Fahrertür zu öffnen, um sich in den rollenden Lkw zu retten, aber vergeblich. Er wurde zwischen den beiden Aufliegern eingeklemmt und starb noch am Unfallort. Die Feststellbremse des Unfallfahrzeugs hatte er nicht angezogen.

Neu erschienen

Qualifizierung und Beauftragung der Fahrerinnen und Fahrer von geländegängigen Teleskopstaplern (DGUV Grundsatz 308-009):

Setzt ein Betrieb mobile Arbeitsmittel ein, müssen die Fahrer mit diesen Geräten sicher umgehen können. Das gilt auch für geländegängige Stapler mit veränderlicher Reichweite. Die Broschüre hilft, im Betrieb geeignete Personen auszuwählen und durch eine entsprechende Ausbildung zu befähigen.

Der Grundsatz steht als PDF zum Herunterladen zur Verfügung: publikationen.dguv.de

Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastungen

GDA bietet Erklärfilm an

Alle Unternehmen in Deutschland müssen eine Gefährdungsbeurteilung machen. Dabei sind auch psychische Gefährdungen zu betrachten. Aber wie kann man das Thema anpacken? Einen Einstieg dazu bietet ein neuer Kurzfilm des Arbeitsprogramms Psyche der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA). Der Film informiert, worum es bei der Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastungen geht und wie sie praktisch umgesetzt werden kann. Anhand der Erfahrungen der fiktiven Figur Alex, einem erfolgreichen und engagierten Unternehmer, zeigt der Film, wie Gefährdungen durch psychische Belastungen bei der Arbeit erkannt und vermieden werden können.



Alex zeigt, was es bedeutet, die Organisation, Aufgaben, Umgebung der Arbeit und die sozialen Beziehungen zwischen den Polen „Herausforderung“ und „Ressourcen“ auszubalancieren. Der Erklärfilm macht auf diese Weise deutlich, wie Unternehmer die Arbeitsbedingungen systematisch überprüfen können

– ohne übertriebenen Aufwand, aber mit Erfolg für das Unternehmen und die Gesundheit der Beschäftigten.

+ Download des Erklärfilms und weitere Infos zum Arbeitsprogramm: www.gda-psyche.de

BG Verkehr lädt zu zwei Branchenkonferenzen ein

Die Themen: Rückwärtsfahren bei der Abfallsammlung und Abbiegeunfälle

Mit der Organisation regelmäßiger Branchenkonferenzen regt die BG Verkehr den Dialog zu aktuellen Themen und Herausforderungen der Transport- und Verkehrswirtschaft an und trägt zu einer Vernetzung der Akteure aus Wirtschaft, Verbänden und Politik bei. In diesem Jahr lädt sie zu diesem

Zweck gleich zweimal Experten in ihre Hauptverwaltung in Hamburg ein: Am 23. Juni 2016 zur Branchenkonferenz „Rückwärtsfahrten bei der Abfallsammlung“ und am 9. November 2016 zur zweiten Branchenkonferenz Straßenverkehr „Symposium Abbiegeunfälle“.

Bei der Branchenkonferenz im Juni sollen mögliche Gefährdungen in Verbindung mit dem Rückwärtsfahren und Zurücksetzen von Lastkraftwagen in der Abfallwirtschaft

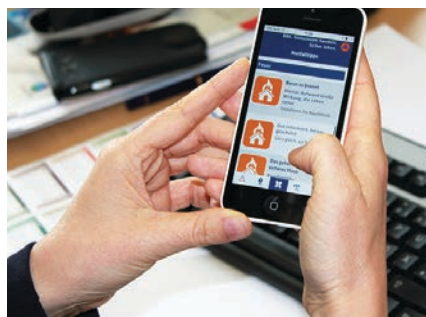
aufgezeigt und mögliche Lösungsansätze mit allen relevanten Interessengruppen entwickelt werden. Bei der Veranstaltung im November geht es um das langjährige Engagement der BG Verkehr zur Vermeidung von Abbiegeunfällen. Können diese durch Kamera-Monitor-Systeme und Abbiegeassistenten vermieden werden? Der Diskussionsstand und Erkenntnisse werden mit den Gästen erörtert, um mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.

NINA warnt bei großen Schadensereignissen per Handy

Neue Notfall-Informations- und Nachrichten-App entwickelt

Das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe hat eine App entwickelt, die unter der Abkürzung NINA deutschlandweit oder auch standortbezogen vor Gefahren, wie z. B. Hochwasser und anderen sogenannten Großschadenslagen, warnt.

NINA bietet auch grundlegende Informationen, Checklisten und Tipps, wie man sich in Notfällen richtig verhält. Die Warn-App bezieht Daten hauptsächlich vom so-



Eine neue App warnt bei Gefahrenlagen.

nannten Modularen Warnsystem (MoWaS), das bereits seit 2013 von Bund und allen Bundesländern für Warnungen des Zivil- und Katastrophenschutzes eingesetzt wird.

Darüber hinaus enthält die App zusätzlich aktuelle Informationen, etwa vom Deutschen Wetterdienst (DWD) sowie aktuelle Pegelstände der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Die App ist kostenlos erhältlich über den Apple App Store und den Google Play Store.

Gesundheitspreis für Hamburg Airport

HAM Ground Handling für Gesundheitsmanagement ausgezeichnet

Das HAM Ground Handling vom Flughafen Hamburg ist Gewinner des Hamburger Gesundheitspreises 2016. Die Hamburgische Arbeitsgemeinschaft für Gesundheitsförderung e.V. (HAG) zeichnete die Bodenabfertigungsdienste des Flughafens am 13. April mit der Trophäe in der Kategorie „Mittelbetrieb“ für das Gesundheitsprogramm „RICHTIGKRAFT – KRAFTRICHTIG“ aus.

Das Unternehmen will mit dem Programm dazu beitragen, bei Mitarbeitern jobbedingte Erkrankungen zu vermeiden und vorhandene Beschwerden zu lindern. Die Teilnahme ist für Mitarbeiter kostenlos,



Die Mitarbeiter müssen für ihr Training den Sicherheitsbereich nicht verlassen.

die Elemente und Trainings finden während der Arbeitszeit direkt am Arbeitsplatz und in Arbeitskleidung statt.

„Ich bin stolz, dass wir den Gesundheitspreis 2016 gewonnen haben, und danke allen beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Mit unserem innovativen Gesundheitsprogramm investieren wir buchstäblich in das Rückgrat des Flughafens, denn ohne die Beschäftigten der Bodenverkehrsdienste würde kein Flugzeug am Hamburg Airport abheben“, sagt Michael Eggenschwiler, Vorsitzender der Geschäftsführung am Hamburg Airport.

Die Simulation von Arbeitsabläufen im so genannten Mock-Up wurde als Pilotprojekt von der BG Verkehr im Rahmen der Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ gefördert. Wir freuen uns mit unserem Mitgliedsunternehmen über die Auszeichnung, zeigt sie doch, dass wir mit der Unterstützung des Projektes auf dem richtigen Weg sind.

➕ Einen Bericht über das Projekt finden Sie im SicherheitsProfi 3/2015: www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi

Verkehrssicherheit für Flüchtlinge

Mehrsprachige Erklärungen für die wichtigsten deutschen Verkehrsregeln

Viele Verkehrsregeln sind für neu in Deutschland ankommende Menschen unbekannt und manche Situationen im Straßenverkehr gestalten sich anders als im Herkunftsland. Deshalb bietet der Deutsche Verkehrssicherheitsrat im Internet Informationen zu den wichtigsten deutschen Verkehrsregeln in verschiedenen Sprachen an.

Zu den Themen „Grundregeln im Straßenverkehr“ und „Fahrrad fahren in Deutschland“ gibt es zwei Broschüren auch in Sprachen, die von vielen Flüchtlingen gesprochen werden, wie Arabisch, Englisch und Französisch. In Kürze sollen sie auch in gedruckter Form sowie in weiteren Sprachen erscheinen.

Das Angebot unter dem Titel „German Road Safety“, das der Deutsche Verkehrs-



Jugendliche Flüchtlinge lernen das richtige Verhalten als Radfahrer im Straßenverkehr.

sicherheitsrat mit Unterstützung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung entwickelt hat, soll weiter ausgebaut werden. Geplant ist auch eine Smartphone-App.

➕ www.germanroadsafety.de



DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Eignung für alle?

Was haben wir in den letzten zwei Jahren über Eignungsfeststellung geredet, diskutiert, ja gestritten. Unternehmensverantwortung kontra Datenschutz, Fürsorgeverpflichtung kontra Überwachungsangst. Das Problem haben wir schließlich sehr nüchtern auf der Basis von Recht und Gesetz mit Hilfe einer abgestimmten Empfehlung, der DGUV-Information 250-010, gelöst. Vor einem Jahr platzte mitten in diesen Prozess der nach allen bisherigen Erkenntnissen absichtlich durch den gesundheitlich beeinträchtigten Co-Piloten herbeigeführte Absturz eines deutschen Luftfahrzeugs. Es begann eine teils emotional geführte Debatte darum, ob die Eignung von Piloten ausreichend untersucht und vor allem laufend überprüft wird. Die Bundesregierung plant nunmehr einen Ausbau der Untersuchungsdatenbank und unangemeldete Kontrollen auf Alkohol, Drogen und Medikamente.

Es mag nicht völlig falsch sein, von Beschäftigten, denen man das Leben und die Gesundheit vieler Menschen anvertraut, eine Einschränkung bestimmter Freiheiten abzuverlangen. Insbesondere die Kontrolle des Doctor-hoppings erscheint in solchen Fällen sinnvoll. Wir müssen dann aber auch Antworten auf die Fragen haben, die Busfahrer, Binnenschiffer und Schichtleiter in Kernkraftwerken betreffen. Ach ja, und auch beim Betrieb von Flurförderzeugen gibt es jedes Jahr Tote und Schwerverletzte. Für wieviele Menschenleben tragen Sie eigentlich Verantwortung? Eignung geprüft?


Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Beitrag unverändert

Der Vorstand der BG Verkehr hat in seiner Sitzung am 15. April 2016 den Beitragsfuß auf 3,40 festgelegt. Damit bleiben die Beiträge im Bereich Fahrzeughaltungen zum vierten Mal in Folge stabil. Der Beitrag für den Bereich See und die Sparte Post, Postbank, Telekom wird gesondert festgelegt.



Die Entscheidung, den Beitragsfuß wie im Vorjahr auf 3,40 festzulegen, war nicht einfach: Nach den vorläufigen Ergebnissen hat sich die Zahl der meldepflichtigen Unfälle um rund drei Prozent erhöht und auch die Ausgaben im Leistungsbereich stiegen um rund 2,8 Prozent. Andererseits zeigt das Verkehrsgewerbe eine konstante Lohnentwicklung. Unter anderem wegen des gesetzlichen Mindestlohns stiegen die Gesamtentgelte um 4,3 Prozent, und auch die Wirtschaftslage wird als stabil eingeschätzt.

„Wir haben uns die Entscheidung nicht leicht gemacht“, erklärte Klaus Peter Röskes, alternierender Vorsitzender des Vorstandes auf Arbeitgeberseite. „Nach den Erfahrungen der letzten Jahre steigen die Kosten weiter, vor allem im Gesundheitssektor. Letztlich ist unsere Entscheidung deshalb ein Vertrauensvorschuss für unsere Mitgliedsunternehmen und Versicherten. Wir dürfen in den Bemühungen, die Arbeitssicherheit zu erhöhen nicht nachlassen. Beitragsstabilität erreichen wir vor allem durch eine gute Prävention.“

Mit dem Umlagebeitragsbescheid 2015 wird zeitgleich ein Beitragsvorschuss für 2016 erhoben. Die Höhe dieses Vorschusses wurde vom Vorstand mit 105 Prozent des Umlagebeitrages 2015 festgesetzt.

Beitragsberechnung

Die Beiträge zur Berufsgenossenschaft werden im Umlageverfahren der nachträglichen Bedarfsdeckung erhoben. Der sich ergebende Finanzbedarf wird auf alle Beitragspflichtigen verteilt. Die Entgelte (Lohnsummen und Versicherungssummen), die Gefahrklassen und der Beitragsfuß sind Grundlage für eine gerechte Verteilung. Die Beiträge zur Arbeitnehmersicherung für die einzelnen Unternehmen werden unter Berücksichtigung der Entgelte und Gefahrklassen berechnet. Wer sich für die der Beitragsberechnung zugrunde liegenden Formeln interessiert, findet diese zusammen mit weiteren Informationen auf der Homepage der BG Verkehr.

VERGLEICH DER UMLAGE 2015 MIT DEM VORJAHR*

	2014	2015	Änderung in %
Anzahl Unternehmen ¹	192.066	192.921	+ 0,4
Gesamtentgelt ²	30,4 Mrd. €	31,7 Mrd. €	+ 4,3
Umlageforderung ³	601,4 Mio. €	629,0 Mio. €	+ 4,6
Beitragsfuß ³	3,40	3,40	--
Umlageforderung Lastenverteilung ⁴	28,4 Mio. €	29,4 Mio. €	+ 3,5
Beitragsfuß Lastenverteilung ⁴	1,40	1,40	--
Freibetrag Lastenverteilung ⁴	199.500 €	204.500 €	+ 2,5

* ausschließlich Bereich Fahrzeughaltungen

1) jeweils am 31.12. des Jahres

2) umfasst Lohn- und Versicherungssummen

3) einschließlich Lastenverteilung nach Neurenten

4) Lastenverteilung nach Entgelten



© contrastwerkstatt / Fotolia

Beitragsnachlässe und Zuschläge

Unternehmen, die aufgrund ihrer guten Präventionsarbeit eine geringe Unfallbelastung haben und der BG Verkehr bereits drei volle Jahre angehören, erhalten einen Beitragsnachlass. Für unfallfreie Betriebe beträgt der Nachlass fünf Prozent des Beitrages zur Arbeitnehmerversicherung und 25 Prozent des Beitrages zur Unternehmerversicherung bzw. freiwilligen Versicherung. Arbeitsunfälle reduzieren dagegen den Nachlass und können je nach Häufigkeit auch zu einem Zuschlag führen.

Lastenverteilung

Um die von Strukturänderungen besonders betroffenen Branchen vor übermäßigen Beitragsbelastungen zu schützen, wird zwischen den einzelnen Berufsgenossenschaften ein Finanzausgleich durchgeführt. Der Beitragsfuß für die Lastenverteilung nach Entgelten für 2015 wurde vom Vorstand auf 1,40 festgesetzt, d.h. im Vergleich zum Vorjahr gibt es keine Veränderung. Bis zu einem Lohnsummen-Freibetrag von 204.500 Euro ist für die Lastenverteilung kein Beitrag zu leisten. Damit werden kleinere Unternehmen vor dieser zusätzlichen finanziellen Belastung geschützt.

HABEN SIE FRAGEN?

Rufen Sie uns gern an. Die jeweiligen Kontaktdaten finden Sie auf dem Beitragsbescheid. Bitte haben Sie etwas Geduld, nach dem Versand der Beitragsbescheide kommt es erfahrungsgemäß zu einem erhöhten Telefonaufkommen.

Unsere E-Mail-Adresse: mitglieder@bg-verkehr.de

**Weitere Infos finden Sie auch im Internet:
www.bg-verkehr.de/mitgliedschaft-beitrag**

lung kein Beitrag zu leisten. Damit werden kleinere Unternehmen vor dieser zusätzlichen finanziellen Belastung geschützt.

Zahlungstermine

Nach der Bekanntgabe des Beitragsbescheids ist die erste Zahlung am 15. des Folgemonats fällig. Der Bescheid wird im April 2016 zugestellt, die Beiträge müssen also bis zum 15. Mai 2016 überwiesen werden. Ab einer Beitragshöhe von 307 Euro können die Zahlungen auf sechs Raten (alle zwei Monate) aufgeteilt werden.

Bitte beachten Sie, dass die Ratenzahlung nur dann möglich ist, wenn alle Zahlungstermine und -beträge genau eingehalten werden. Geschieht dies nicht, wird die ausstehende Gesamtforderung sofort fällig.

Vorläufige Zahlungspflicht

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

Bitte bedenken Sie bei Ihren Zahlungen, dass es bei der BG Verkehr eine automatische Zahlungsüberwachung gibt. Verzichten Sie deshalb bitte auf Kürzungen, die Zahlungsüberwachung registriert diese als Zahlungsverzug, Sie erhalten eine Mahnung und eventuell folgen weitere Einzugsmaßnahmen. Das ist ärgerlich für Sie und führt zu unnötigem Verwaltungsaufwand. Am einfachsten ist es, wenn Sie der BG Verkehr ein SEPA-Lastschriftmandat erteilen, dann werden die Beiträge und Vorschüsse immer termingerecht eingezogen.

Jörg Adamski/Benjamin Tillack

Saubere Sache





In den Tanks der Franconia ist Platz für 3.000 Kubikmeter Mineralöl- und Chemieprodukte. Was Schiff und Mannschaft leisten, damit der Transport von Gefahrgut nicht zur Gefahr für Mensch und Umwelt wird, erleben wir bei einer Fahrt über den Rhein.



Bildschirme, Radar-Monitore und nautische Messgeräte informieren Dejan Grbac über Kurs, Geschwindigkeit und Verkehrsaufkommen, über die Wassertiefe und die Ruderanlage, die Funktionen der Generatoren und der Hauptmaschine.

Das Tankschiff Franconia der „Maintank Schiffahrtsgesellschaft“ schiebt sich gemächlich auf dem wildromantischen Mittelrhein talwärts. Die Franconia ist unterwegs von Basel nach Köln-Godorf, um dort „Gasöl blanc“ (sprich Diesel) bei der Rheinland-Raffinerie, der größten deutschen Raffinerie, zu laden. Im Steuerhaus sitzt Schiffsführer Dejan Grbac (49) auf dem schweren, gepolsterten Sitz. Routiniert steuert er das moderne Frachtschiff mit kaum sichtbaren Handbewegungen an einem für die Schiffsgröße sehr kleinen Joystick durch die vielen, engen Kurven des Mittelrheintals. Der Kroatier fährt seit 30 Jahren auf Binnenschiffen: Angefangen hat er als Schiffsjunge, arbeitete anschließend als Matrose und Steuermann, ist dabei auf etlichen europäischen Flüssen gefahren und hat schließlich das Schiffsführer-Patent erworben – eine klassische Binnenschiffer-Karriere. Mittlerweile fährt er seit 17 Jahren als Kapitän.

Doppelt hält besser

Bei der Vielzahl an Produkten, die die Franconia laden kann, muss die Crew auf die richtige Beladung achten. „Die Reinigung der Tanks nach jedem Transport wäre zu aufwändig“, erklärt Schiffsführer Grbac. „Wir laden deshalb Produkte aus jeweils einer Produktgruppe, beispielsweise Benzin und Naphtha oder Diesel und Heizöl. Manchmal brauchen wir aber trotzdem eine ‚Spülreise‘, damit wir anschließend ein weiteres Produkt, zum Beispiel eine chemische Ladung, transportieren können. Das muss bereits bei der Disposition bedacht werden.“ Gemäß den strengen Gefahrgutvorschriften und Sicherheitsstandards verfügt die Franconia, wie zur Zeit etwa Dreiviertel aller Gefahrgutschiffe, über zwei Schiffswände: Der Hohlraum zwischen Außen- und Innenhülle dient als Sicherheitspuffer. Ab 2019 ist der Transport von flüssigen und gasförmigen Gefahrgütern zum größten Teil nur noch in Doppelhüllenschiffen erlaubt.

Navigieren zwischen Felsen

Als wir Burg Pfalzgrafenstein bei Kaub passieren, eine mittelalterlichen Zollburg, die wie falsch platziert mitten im Rheinbett thront, blei-



ben zwischen dem entgegenkommenden Schiff und der Burg für die Franconia nur wenige Meter Platz. Gelassen kommentiert Schiffsführer Grbac: „Es gibt Abschnitte auf dem Rhein, die sind breit – dieser hier ist etwas enger.“ Aus dem Wasser ragen große, schroffe Felsen, die durch grüne oder rote Tonnen markiert sind. Für Ungeübte sieht das sehr gefährlich aus. Grbac ist sich seiner Verantwortung bewusst: „Wir müssen darauf achten, dass die Gewohnheit nicht überhand nimmt. Das gilt für die gesamte Mannschaft in allen Bereichen. Durch Gewohnheit und mangelnde Konzentration entstehen Fehler. Und das ist die eigentliche Gefahr an Bord.“ Natürlich birgt auch das La-

Die Franconia ist ein modernes Doppelhüllen-Tankschiff (Baujahr 2011), 110 Meter lang und knapp zwölf Meter breit. Die 1.325 kW starke Maschine sorgt für eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23 Kilometern pro Stunde.



Der Schiffsjunge Manuel Hartmann ist im 3. Ausbildungsjahr und kennt „seine“ Maschine mittlerweile in- und auswendig.



Die fünfköpfige Mannschaft ist jeweils drei Wochen an Bord und verbringt dort auch gerne die Freizeit zusammen.

den und Löschen ein großes Gefahrenpotenzial. Darauf aber ist die Crew durch Schulungen und Weiterbildung gut vorbereitet. Das Qualitätsmanagement der Reederei sieht zudem regelmäßige Sicherheitsübungen und Sicherheitsbesprechungen an Bord vor.

Rund um die Uhr unterwegs

„Unsere Aufträge kommen per E-Mail“, erklärt Grbac den üblichen Arbeitsablauf. „Darin werden wir über Ladung und Ladetermin sowie über die Menge und das Ziel informiert – und dann geht es für uns sofort los. Natürlich haben wir täglich telefonischen Kontakt

zur Reederei, um alle Belange rund um die Reiseplanung und den Schiffsbetrieb zu koordinieren.“ Manchmal ändert sich der Auftrag unterwegs, sodass der Kapitän auf der Stelle kehrtmacht und das neue Ziel anfährt. „Uns stört das nicht, wir sind Dienstleister“, sagt der Schiffsführer. „Wir fahren, wohin uns der Disponent schickt und wo unser Auftraggeber laden oder löschen möchte.“ Von Basel über die Rhein-Nebenflüsse bis zu den Nordseehäfen sind Schiff und Besatzung regelmäßig unterwegs.

Das Schiff ist mit fünf Mann besetzt und kann somit rund um die Uhr fahren, Continue-Fahrt heißt das in der Sprache der Binnenschiffer.

„Die Arbeit ist eine sehr saubere Sache, überhaupt nicht zu vergleichen mit einem Schüttgutschiff, das Kohle oder Metall-Schrott transportiert: Hier riecht nichts, hier staubt nichts.“

An Bord befinden sich zwei Schiffsführer, zwei Steuerleute mit Patent und der Schiffsjunge. „Hier macht jeder alles“, erklärt Dejan Grbac. Dennoch sind die Steuerleute und Matrosen vor allem für die Arbeiten an Deck zuständig, für die Beladung und das Löschen der Ladung, für die Sauberkeit auf dem Schiff, die Instandhaltung und nicht zuletzt für kleinere Reparaturen.

Auf Notfälle vorbereitet

Schiffsjunge Manuel Hartmann (20) ist in seinem 3. Ausbildungsjahr und kennt sich bestens aus auf dem Schiff, auf dem er seit seinem ersten Arbeitstag fährt. An Deck bereitet er gerade alles für das Laden im Godorfer Hafen vor. Dabei trägt er neben seinem dicken blauen Overall auch Persönliche Schutzausrüstung: Sicherheitsschuhe und schwere Gummihandschuhe. Bei Manövern und beim Festmachen kommt eine Rettungsweste dazu, außerdem besonders feste Handschuhe, bei Bedarf auch Helm, Schutzbrille oder Atemschutzmaske. „Wir haben während der Fahrt genug Zeit an Bord und können schon alles für das Laden im Hafen zurecht-

machen“, erklärt Manuel Hartmann, „so entsteht später keine Hektik, die zu Fehlverhalten und gefährlichen Situationen führen kann.“

Mit sicherem Tritt stapft er über das hellgraue Deck und schließt mit dicken Gummistopfen alle Überläufe im Boden – sollte doch einmal Ladung austreten, kann sie nicht in den Fluss gelangen. Hartmann kontrolliert den Behälter mit Ölbindemittel. Anschließend verschließt er sorgfältig alle Luken und Türen, damit die Luft im Schiffsinnen sauber bleibt, falls beim Laden Gas freigesetzt wird. Auf der Steuerbord- wie auf der Backbordseite legt er je einen Löschschlauch samt Spritze aus. Zum Glück gab es noch keine Notsituation, bei der dieser Schlauch zum Einsatz kommen musste, ebenso wenig wie die Notfalldusche und die Augendusche einige Meter weiter an Deck.

Ein weiteres Plus an Sicherheit bringt die Kommunikation über Funk mit dem Verloader an Land: Beim Laden und Löschen muss vorab besprochen sein, was wann und in welche Tanks geladen wird. „In der Tankschiffahrt muss man sich immer doppelt absichern“, sagt

Der Rhein ist weltweit eine der am stärksten befahrenen Binnenwasserstraßen. Bereits im 19. Jahrhundert entstanden die ersten Vorschriften zur Beförderung gefährlicher Güter.





Manuel Hartmann bringt die Auffangbehälter in Position.

Hartmann. In Absprache mit dem Schiffsführer bereitet er das Leitungssystem an Deck für das Laden vor, damit das Produkt gemäß dem Ladeplan in die verschiedenen Tanks gepumpt werden kann. Unterhalb der Leitungsanschlüsse bringt er Auffangbehälter in Position, für den Fall, dass beim Laden einige Tropfen danebengehen. „Wir legen großen Wert auf Ordnung und Sauberkeit“, sagt der Azubi. „Hier an Deck darf wegen der Stolpergefahr nichts herumliegen.“

Arbeitsplatz mit Aussicht

Am Schiff ziehen historische Kulturstätten vorbei: mittelalterliche Burgen rechts, prachtvolle Schlösser links. Der Arbeitsplatz der Franconia-Besatzung kann sich sehen lassen! Hinter Königswinter und dem Siebengebirge wird der Rhein breiter und gerader. Weit ist es nun nicht mehr zum Godorfer Hafen, den das Frachtschiff gegen Mitternacht erreichen wird. Nach acht Stunden Dienst wird Kapitän Grbac im Steuerhaus abgelöst. Der französische Schiffsführer Daniel Matthis (50) übernimmt dann seinen Platz. Neben Grbac, Matthis und Hartmann arbeiten und leben zwei weitere Männer an Bord: ein slowakischer und ein serbischer Steuermann – fünf Binnenschiffer, fünf Nationalitäten. Obwohl es drei komfortabel ausgestattete Wohnungen für die Besatzung gibt, muss man auf recht engem Raum miteinander auskommen. „Das ist kein Problem“, sagt der Schiffsjunge, „wir sind wie eine kleine Familie, mit der man nach der Arbeit gern noch zusammensitzt und auch über Privates spricht.“

Die Besatzung ist ein eingeschworenes Team, das schon seit Jahren auf der Franconia zusammen arbeitet. Jeweils drei Wochen sind die Männer rund um die Uhr an Bord, dann folgen drei Wochen Urlaub zu Hause bei den Familien. Für Manuel Hartmann steht bereits fest: Wenn er im Mai seine Ausbildung beendet hat, wird er vom Unternehmen übernommen und als Matrose weiter auf der Franconia fahren.

Text und Fotos: Christoph Papsch



Die Notfalldusche brauchte bisher noch niemand zu benutzen.



Damit beim Umschlag auf keinen Fall Schadstoffe in den Rhein gelangen können, verschließt der Schiffsjunge die Überläufe.



Alle Luken werden regelmäßig überprüft.



Klare Zeichen

Berufskraftfahrer sind mit einer Reihe von Zeichen vertraut, zum Beispiel beim Einweisen. Dass man sich die sprachlose Verständigung auch beim Be- und Entladen zunutze machen kann, beweist ein Logistikunternehmen. Dort wird die Ladebrücke zum Austausch von Informationen genutzt.

Effizienter und flächendeckender Transport von Stückgut in jeden Winkel der Welt: Um diese Herausforderungen zu stemmen, kooperieren Logistikunternehmen vor allem beim Nahverkehr häufig mit regionalen Partnern. Damit die Zusammenarbeit reibungslos verlaufen kann, ist die Planung und wirksame Umsetzung einer praxisgerechten Organisation unabdingbar. Dabei spielt an den Schnittstellen die Verständigung zwischen den Partnern eine entscheidende Rolle, besonders weil diese oft sprachlos erfolgen muss. Wie so oft steckt auch hierbei der Teufel im Detail, wie das folgende Unfallbeispiel zeigt.

Unfallbeispiel: Gabelstapler stürzt ab

Den Güterumschlag vom Fern- auf den Nahverkehr führt das Logistikunternehmen XL-Cargo* an mehreren Standorten durch. Von diesen aus transportieren beauftragte Speditionen dann die Güter zu den Empfängern in die jeweilige Region. So auch der Betrieb Partnertransporte*, dessen Fahrer Udo Vilpert* mit seinem Lkw morgens auf das Betriebsgelände eines der Standorte von XL-Cargo rollt. Gemäß Tourenplan vom Chef soll Herr Vilpert von dort einen mit Haushaltsgeräten beladenen Wechselbehälter zu einem Einkaufszentrum in den benachbarten Landkreis transportieren. Vilpert ist wegen Behinderungen im Berufsverkehr spät dran und muss sich „ranhalten“, weil noch einige Touren tagsüber zu fahren sind.

Bei XL-Cargo geht Vilpert zunächst zur Disposition, um sich die Frachtpapiere geben zu lassen. Dabei wird ihm auch gesagt, welche Nummer der Stellplatz des Wechselbehälters an der Laderampe hat. Weil es Verzögerungen bei den vorangegangenen Lagerarbeiten gab, ist dort jedoch die Beladung des Behälters noch voll

im Gange. Darum ist auch noch die Ladebrücke auf die Ladefläche des Behälters aufgelegt. Die Brücke ist schwenkbar an der Rampenkante angebracht. Inzwischen ist Udo Vilpert mit dem Lkw beim Behälterstandplatz eingetroffen. Er nimmt dort allerdings überhaupt nicht wahr, dass die Beladung immer noch läuft. An der Rampe versperren zu beiden Seiten hin stehende Wechselbehälter bzw. Lkw die Sicht. Also rangiert Vilpert seinen Lkw unter den Wechselbehälter und hebt den Behälter mit dem Fahrzeugrahmen an. Was er nicht weiß: Eben erst ist ein Mitarbeiter des Logistikunternehmens, Dario Flockner*, mit dem Gabelstapler auf die Ladefläche gefahren (siehe Abb.1).

Nachdem Flockner seine Palette auf der Ladefläche abgesetzt hat, will er mit dem Stapler wieder aus dem Wechselbehälter herausfahren. Udo Vilpert hat da bereits den Vorwärtsgang eingelegt, um mit dem Lkw den Behälter von der Rampe abzuziehen. Als sich der Stapler zwar schon mit der Pendelachse auf der Ladebrücke, mit der Vorderachse aber noch auf der Ladefläche befindet, passiert es: Vilpert hat den Wechselbehälter mittlerweile mit dem Lkw so weit vorgefahren, dass die Überfahrflanke der Brücke von der Ladeflächenkante abrutscht. Die Ladebrücke schlägt nach unten, der Gabelstapler stürzt ab (siehe Abb. 2). Flockner erleidet schwere Prellungen, letztlich auch deswegen, weil er auf dem Fahrersitz nicht mit dem Sicherheitsgurt angeschnallt ist.

Verständigung ohne Worte

Die Untersuchung des geschilderten Unfalls durch den Präventi-

* Name von der Redaktion geändert



Abb. 1: Der Staplerfahrer ist noch beim Abladen und geht davon aus, dass er den Behälter gleich im Rückwärtsgang verlassen kann.

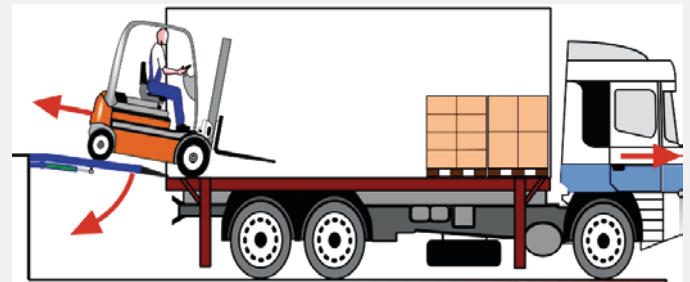


Abb. 2: Der Lkw-Fahrer fährt langsam an, ohne dass er den Gabelstapler bei der Arbeit bemerkt hat.

onsdienst der BG Verkehr hat gezeigt, dass XL-Cargo das Abziehen von Wechselbehältern grundsätzlich zwar bereits sicherheitsgerecht organisiert hatte, aber immer noch Optimierungspotenzial bestand. Bisher durften die Fahrer Behälter erst mit dem Lkw aufnehmen, nachdem sie sich davon überzeugt hatten, dass die Lagerarbeiter die Ladebrücken hochgeklappt haben. Mit dieser einfachen Zeichensprache (Klappe hoch) wurde den Fahrern signalisiert, dass der Ladevorgang beendet ist. Nur wenn die Ladebrücke hochgeklappt ist, darf der Wechselbehälter bzw. das Fahrzeug von der Andockstation abgezogen werden. Allerdings kann diese Maßnahme nur wirksam sein, wenn alle Fahrer darüber informiert und angewiesen sind. Darum hatte XL-Cargo sämtliche Partner-Speditionen mit den Vertragsunterlagen verpflichtet, ihre Lkw-Fahrer entsprechend zu unterweisen und schriftlich anzuweisen.

Zum Abgleich der Schutzmaßnahme des Logistikunternehmens mit dem normierten Schutzziel in der DGUV-Vorschrift 68 „Flurförderzeuge“ (bisher BGV D27) hilft ein Blick auf § 17 Abs. 3, denn dort heißt es: „Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass sich der Fahrer des Flurförderzeuges oder der Aufsicht Führende und der Fahrer des Fahrzeuges, das be- oder entladen werden soll, hinsichtlich des Arbeitsablaufes vorher verständigen.“ Verständigung kann sehr unterschiedlich gelöst werden – reicht also die Maßnahme von XL-Cargo aus? Auf den ersten Blick ja. Denn eindeutiger als mit einer hochgeklappten Ladebrücke kann sich das Lager- mit dem Fahrpersonal nicht darüber verständigen, dass der Be- oder Entladevorgang beendet ist. Allerdings bleibt zu berücksichtigen, dass ein Lkw-Fahrer von einer Fremdfirma eingesetzt wird, der nicht mit diesen Gepflogenheiten des Logistikzentrums vertraut ist oder der sich einfach irrt. Die Schutzmaßnahmen müssen aber so abgestimmt und durchgeführt werden, dass sie auch unter diesen Bedingungen wirksam sind (§13 Abs. 2 Betriebs-sicherheitsverordnung).

Sichere Abläufe fachkundig gestalten

Obwohl die „Zeichensprache“ eindeutig ist, ist man beim Logistikunternehmen XL-Cargo nach dem Unfall einen Schritt weiter gegangen. Die Gefährdungsbeurteilung wurde überarbeitet. Ab sofort erhält ein Lkw-Fahrer der Partner-Speditionen erst dann die Frachtpapiere, wenn die Be- oder Entladung abgeschlossen ist. Erst dann informiert der Disponent den Fahrer darüber, wo sein Behälter steht. Bevor also der Lagermeister bei der Dispo „grünes

Licht“ gegeben hat, geht gar nichts. Durch diese Umgestaltung des Ablaufs hat XL-Cargo organisatorisch sichergestellt, dass Wechselbehälter und Fahrzeuge erst von der Andockstation abgezogen werden, wenn der Ladevorgang tatsächlich abgeschlossen ist. Die hochgestellte Ladebrücke ist nicht nur ein deutlich erkennbares Zeichen für die Lkw-Fahrer – sie stellt auch sicher, dass Ladepersonal keinen Zugang mehr zum Laderaum hat.

Unfallschwerpunkt Rampe

Die Gefährdung durch mangelhafte Abstimmung bei Lkw-Ladearbeiten an Andockstationen ist ein grundsätzliches Problem. Logistikunternehmen kennen diesen Unfallschwerpunkt. Unser Praxistipp: Die Auswertung von Video-Überwachungsanlagen in Logistikzentren gibt oft Aufschluss über eine Vielzahl von Beinaheunfällen. Eine unmittelbare Kommunikation zwischen den beteiligten Personen (also zwischen dem Lkw-Fahrer und dem Staplerfahrer) ist an Andockstationen in großen Logistikzentren oft nicht möglich. Daher müssen Arbeitsabläufe festgelegt werden, die Missverständnisse und Verhaltensfehler ausschließen. Das ist ein wichtiges Thema in der Gefährdungsbeurteilung.

Das Praxisbeispiel zeigt, wie flexibel die Gefährdungsbeurteilung genutzt werden kann, um sichere Abläufe und wirksame Schutzkonzepte zu gestalten. In einem anderen Betrieb mit unter Umständen nur geringfügig anderen Arbeitsabläufen könnte ein anderes Schutzkonzept besser geeignet sein. An den Umschlagzentren großer Paketdienste dürfen Lkw-Fahrer teilweise überhaupt keine Wechselbehälter mehr an Andockstationen aufnehmen, weil die Fahrzeugfrequenz so hoch ist, dass gegenseitige Gefährdungen nicht auszuschließen sind. Hier bringen Umsetzfahrzeuge des Logistikzentrums die Wechselbehälter zu speziellen Übergabeflächen, wo sie von den Lkw aufgenommen werden können. Durch diesen Ablauf wird der Lkw-Verkehr konsequent von der Be- und Entladung der Wechselbehälter getrennt. Kennzeichnend für gute Schutzkonzepte ist letztlich, dass sie fachkundig in die logistischen Abläufe integriert sind.

Eine gut durchdachte und sorgfältige Gefährdungsbeurteilung schützt die Beschäftigten und hilft, Unfälle zu vermeiden. Das ist unser gemeinsames Ziel!

Thomas Künzer

➕ Die DGUV-Vorschrift 68 „Flurförderzeuge“ (bisher BGV D27) können Sie auf unserer Internetseite kostenlos herunterladen: kompendium.bg-verkehr.de

Transponder für mehr Sicherheit

Wenn es um Sekunden geht, kann moderne Technik Leben retten. Wie ein neues Personensicherungssystem für Abfallbehandlungsmaschinen als „Schutzengel“ arbeitet, präsentieren wir Ihnen auf der IFAT 2016 an unserem Messestand.

Ein Fehler bei der Arbeit in Abfallbehandlungsanlagen kann für Menschen lebensgefährlich sein. In den Anlagen wird Müll sortiert und unter anderem in Ballenpressanlagen für die spätere Nutzung aufgearbeitet. Verstopft diese Presse, versuchen die Mitarbeiter oft, die Störung bei laufendem Betrieb zu beseitigen. So kommt es zu manchmal sehr schweren Unfällen. Das Spektrum der Gefährdungen beginnt mit Stolpern und Quetschungen, geht über Stürze auf das Unterflurband und endet mit dem Einzug des Verunglückten in den Pressenschacht! Falls jemand auf das im Boden versenkte Zuführband stürzt und anschließend bewegungs- oder handlungsunfähig ist, würde er in weniger als einer Minute dem Behandlungsprozess zugeführt. Zur Personensicherung bei Ballenpressen wurden bisher Not-Halt-Knöpfe bzw. Reißleinen eingesetzt. Ihr Nachteil: Sie erfordern eine aktive Mitwirkung des Verunglückten oder anderer anwesender Personen.

Thema Nr. 1: Schutz durch Transpondertechnik

Personenunfälle an großen Behandlungsmaschinen der Abfallwirtschaft ereignen sich selten, sind aber fast immer mit schweren oder tödlichen Verletzungen verbunden. Für die Abfallwerker gelten zwar bestimmte Verhaltensvorgaben, aber zusätzliche technische Maßnahmen bringen ein deutliches Plus an Sicherheit. Deswegen hat die BG Verkehr ein Projekt zur Sicherung von Beschäftigten in Abfallbehandlungsanlagen angeregt, bei dem Transponder in die Berufskleidung integriert werden.

Moderne Sicherungssysteme (batteriebetriebene, vom Mitarbeiter zu tragende Sender) minimieren die Notwendigkeit der Mitwirkung von Personen bereits erheblich. Systeme dieser Art sind aufgrund der neuesten Normung als alternative Schutzmaßnahme an Ballenpressen bereits vorgesehen (DIN EN 16252:2013). Passiert der Träger des Senders einen bestimmten Punkt im Bandverlauf, werden Band und Anlage still-



Die BG Verkehr entwickelt einen Transponder, der fest mit der Berufskleidung verbunden ist. So kann der Sender nicht vergessen werden. Sollte ein Mitarbeiter auf das Band geraten, würde die Anlage durch das Signal automatisch gestoppt.

IFAT: Die Weltleitmesse für Wasser-, Abwasser-, Abfall- und Rohstoffwirtschaft

30. Mai – 3. Juni 2016 in München

Der Stand der BG Verkehr befindet sich in Halle B1.309

Wie gewohnt finden Besucher bei uns eine Fülle von Broschüren, Flyern, Unterweisungskarten, Filmen und CDs zur Verbesserung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes im Betrieb. Mitarbeiter der BG Verkehr informieren über Arbeitssicherheitsthemen und deren Umsetzung im betrieblichen Alltag. Unsere Themenschwerpunkte in diesem Jahr: der Umgang mit Ballenpressen in Abfallbehandlungsanlagen und das Mitfahren auf dem Trittbrett bei der Abfallsammlung.



gesetzt. Nachteil: Es ist notwendig, den Sender täglich aufs Neue anzulegen und die Batteriespannung muss täglich überprüft werden.

Projekt: Personenerkennung ohne Sender

Die BG Verkehr hat sich zum Ziel gesetzt, ein marktreifes automatisches Personensicherungssystem für Abfallbehandlungsmaschinen und ihre Fördersysteme auf Basis von passiven RFID-Transpondern (engl. radio-frequency identification) zu entwickeln. Diese Technik ermöglicht die Personenerkennung ohne batteriebetriebenen Sender. Sie erfordert neben den Transpondern ein fest installiertes „Lesegerät“ und bringt die Ballenpresse zum Stillstand, sobald sich eine Person auf dem Band der Presse nähert.

Die elementaren Bestandteile des Systems sind

- ▶ eindeutige und fehlerfreie Personenidentifikation
- ▶ passive und automatische Funktionsweise
- ▶ minimale Reaktionszeit von Maschine und Fördersystem
- ▶ höchste Zuverlässigkeit bei wechselnden und extremen Bedingungen
- ▶ höchste Ausfallsicherheit
- ▶ Integrierfähigkeit in die Arbeitskleidung

Erprobungsphase läuft

Passive Transponder sind in der Industrie und in der Arbeitswelt bereits weit verbreitet, etwa bei Zugangskontrollen, Zeiterfassung, Mietwäsche-Management oder Diebstahl-Sicherungen. Für die Anwendung als Sicherheitstechnik in komplexen technischen Anlagen sind jedoch Anpassungen und Erprobungen erforderlich. Getestet wird derzeit zum Beispiel die Anordnung des Lesegerätes, die Sendeleistung, die Anzahl der erforderlichen RFID-Transponder, die optimale Platzierung in der Arbeitskleidung sowie das Verhalten bei Bedeckung mit metallhaltigen Folien oder bei Nässe. Die Entwicklung wird durch das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) beratend begleitet, eine Zertifizierung durch das IFA ist vorgesehen.

Wir stellen den Messebesuchern den aktuellen Stand des Projektes auf der IFAT vor und zeigen am Modell eines Förderbandes, wie das Transpondersystem in der Praxis funktioniert.

Thema Nr. 2: Mitfahren auf dem Trittbrett

Ein weiteres Thema am Messestand wird die Abfallsammlung sein, im Speziellen das Mitfahren der Abfallwerker auf dem Trittbrett. Von außen betrachtet sieht es richtig sportlich aus, wenn Abfallwerker noch während der Fahrt vom Trittbrett hinten am Fahrzeug abspringen, zügig die Abfallbehälter leeren und wieder aufspringen, während das Abfallsammelfahrzeug schon anfährt. Aber: In den vergangenen Jahren hat es in der Abfallwirtschaft viele Verletzte und Tote in Zusammenhang mit der Fahrt auf dem Trittbrett gegeben. Nur bei korrekter Benutzung und intaktem Zustand ist die Mitfahrt auf dem Trittbrett sicher. Besucher haben direkt am Stand der BG Verkehr die Gelegenheit, die korrekte und sichere Nutzung des Trittbretts an einem maßstabsgetreuen Modell auszuprobieren. Die Experten der BG Verkehr stehen ihnen dabei mit Rat und Tat zur Seite.

Eckart Willer



Flug mit Außenlast

Wird zum Transport von Lasten kein Kran eingesetzt, weil zum Beispiel das Gelände unzugänglich ist, übernimmt meist ein Hubschrauber die Aufgabe. Dabei kam es zu schweren Unfällen. Die BG Verkehr hat untersucht, welche Lastaufnahmemittel für den Transport von Außenlasten geeignet sind.



Ein Hubschrauber des Typs Eurocopter AS 332 Super Puma während der Aufnahme von Messdaten. Der Zeitaufwand für das Erfliegen einer Messreihe betrug bis zu drei Tagen.

Bei Transport- oder Montageflügen gibt es immer wieder Unfälle, deren Ursache falsch ausgewählte oder nicht geeignete Lastaufnahmemittel sind. Als Lastaufnahmemittel kommen überwiegend Stahl- oder Kunststoffseile zum Einsatz. Ein unter Last stehendes Seil kann beim plötzlichen Entlasten unkontrolliert hochschlagen – zum Beispiel nach einem Bruch des Seiles oder beim Verlust der Last. Das ist eine tödliche Gefahr, denn das hochschlagende Seil oder andere Bestandteile der komplexen Lastaufnahmemittel können in den Haupt- oder Heckrotor gelangen und damit den Hubschrauber massiv beschädigen. So kam es beispielsweise beim Transport eines Segelflugzeuges im Rahmen einer Erprobung von Sicherheitssystemen zu einem tödlichen Unfall. Der Helikopter hatte dazu bereits an mehreren Tagen das Segelflugzeug sicher in die notwendige Ausgangshöhe befördert. Am Unfalltag stieg der Heli in die Höhe und begann zusätzlich mit dem Vorwärtsflug. Nach kurzer Zeit begann sich das Segelflugzeug aufzuschwingen und unter heftigen Bewegungen lösten sich die Befestigungen der Anschlagmittel. Das zuvor unter starker Spannung stehende und relativ elastische Lastenseil schleuderte in die Hauptrotorebene und zerstörte den Hauptrotorkopf weitgehend. Der Hubschrauber prallte unkontrolliert auf den Erdboden und wurde vollständig zerstört.

Hochschlagverhalten war relativ unklar

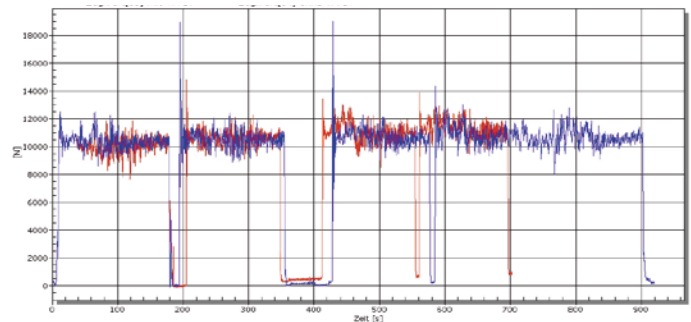
Das Hochschlagverhalten unterschiedlicher Stahl- oder Kunststoffseile bei Bruch der Verbindung zur Last und der damit im Zusammenhang stehenden plötzlichen Entlastung war bislang relativ unklar, ist für die Auswahl geeigneter Seile aber von größter Bedeutung. Die Abteilung Prävention der BG Verkehr griff daher das Thema auf und begann mit der systematischen Untersuchung dieser speziellen Seileigenschaft. Damit betraten wir praktisch Neuland und aus den ersten Überlegungen wurde schnell ein eigenes Forschungsprojekt. Nach Abschluss der theoretischen Bearbeitung des Themas folgten bald praktische Tests. Auf einem großen Werftgelände in Hamburg führte die BG Verkehr mit den Projektpartnern die ersten Versuche zum Hochschlagverhalten von Lastaufnahmemitteln durch. Dabei kam unter anderem ein riesiger Werftenkran zum Einsatz.

Schnell wurde klar, dass ein großer Teil der im zivilen und militärischen Bereich verwendeten Lastaufnahmemittel ungeeignet war. Einige der getesteten Seile aus verschiedensten Werkstoffen und mit unterschiedlicher Konstruktion verhielten sich wie ein Gummiband und hätten im Ernstfall den Boden oder den Rotor des Hubschraubers beschädigen können. Die entsprechenden Daten und Ergebnisse wurden in mehr als 230 Einzelversuchen zusammengetragen.

Vertikaler Versuchsaufbau zur Beurteilung des Hochschlagverhaltens auf dem Gelände der Blohm + Voss Werft in Hamburg. Damit wurden Lastenseile bis zu einer Länge von 40 m getestet.



Induzierte Kräfte im Lastenseil



In Newton über der Zeit in Sekunden. 14 mm DY1, links Beton 1050 kg, rechts Lastennetz 1060 kg. **Rote Linie:** Zugkraft [3] mit Dämpfungsglied, **blaue Linie:** Zugkraft [4] ohne Dämpfungsglied. Der Lastwechsel von der Beton- auf die Netzlast erfolgte nach etwa 400 Sekunden. Kommen Dämpfungsglieder zum Einsatz, sind deutlich geringere Kraft- bzw. Lastspitzen zu erkennen.

WEITERE INFORMATIONEN

Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internationalen Luft- und Raumfahrt ausstellung Berlin (ILA Berlin Air Show) vom 1. bis 4. Juni, dort ist die BG Verkehr mit einem Messestand vor Ort.

www.ila-berlin.de, www.bg-verkehr.de, www.air-work.com

Ein Ergebnis der Versuche: Nicht drehfreie Stahlseile und gewobene Polyamid-Hebebänder sowie Seilgeflechte mit großer Konstruktionsdehnung (z. B. Polyamid- und Kreuzgeflechte) sind als Lastaufnahme- oder Anschlagseil nicht geeignet!

Unerwartet hohe Schwingungsbelastung

Auf die statischen Versuche schlossen sich in den folgenden Jahren Tests am Lasthaken von Hubschraubern an. Die Projektleitung entwickelte ein spezielles Mess-Equipment, mit dem die dynamischen Einflüsse und Kräfte erfasst werden, die beim Lastentransport auf die Lastaufnahmemittel wirken. Die Messungen erfolgten einerseits bei Messflügen und andererseits im Rahmen der alltäglichen Arbeit mit dem Hubschrauber. Bereits nach kurzer Zeit zeigten sich erstaunliche Messdaten: Dass bei der Lastaufnahme oder -ablage Lastspitzen entstehen können, war bekannt. Überraschend waren aber die Höhe und Dauer der Schwingungsbelastungen bereits bei normalen Flugmanövern. Teilweise wurden Belastungen in den Seilen induziert, die dem Mehrfachen der statischen Last entsprechen. Die unerwartet hohen Lastspitzen in Verbindung mit einer erheblichen Einwirkdauer (bis zu mehreren Sekunden) können die Standzeit einer Lastaufnahmeeinrichtung verkürzen.

Praktische Konsequenzen

Die Ergebnisse der Messungen machten eine Erhöhung der Dimensionierungsfaktoren für Lastaufnahmemittel und der damit verbundenen Materialsicherheit unumgänglich, was Fachexperten aus dem In- und Ausland bestätigten. Gleichzeitig gelang es, die Frage des sinnvollen Einsatzes eines Dämpfungsgliedes weitgehend zu beantworten. Der Einsatz eines Dämpfers (im eigentlichen Sinn eine Feder mit entspre-

chend weicherer Federcharakteristik als die des Lastenseils) ist unter Beachtung folgender Regeln sinnvoll:

- ▶ Kommen Dämpfungsglieder zum Einsatz, müssen sie zwischen Luftfahrzeug und Lastaufnahmemittel platziert werden.
- ▶ Der Einsatz von Dämpfungsgliedern am unteren Seilende wird nicht empfohlen (z. B. Probleme bei der Handhabung, Verstärkung des Hochschlagens).
- ▶ In Bezug auf das Hochschlagen ist die Benutzung von extrem kurzen Lastenseilen mit einem Dämpfungsglied problematisch.
- ▶ Die Dimension eines Dämpfers muss auf das Fluggerät, aber auch auf die verwendeten Materialien der Lastaufnahmeeinrichtung, abgestimmt sein.

Ein richtig dimensionierter und von Fachleuten hergestellter Dämpfer kann Lastspitzen nachweislich um mehr als 30 Prozent reduzieren. Alle Projektpartner gehen davon aus, dass sich geringere Lastspitzen nicht nur positiv auf die Lebensdauer aller Seiltypen, sondern auch auf den Wartungsaufwand des Hubschraubers auswirken.

Die Versuchsreihen und -ergebnisse wurden zeitnah und umfassend auf Informationsveranstaltungen, Seminaren und Messen vorgestellt. Das Interesse der Hubschrauberbranche ist enorm und für die nächste Zeit sind bereits neue Flugversuche, etwa zur Optimierung der Wirkung von Dämpfungsgliedern geplant.

In diesem Zusammenhang möchten wir uns bei den Projektpartnern, der Fliegergruppe und der Fliegerstaffel Blumberg der Bundespolizei sowie der Firma AirWork & Heliseilerei (vertreten durch Enrico Ragoni) aus der Schweiz für ihr Engagement und ihren Einsatz bedanken. Unser Dank gilt außerdem der Firma Airbus Helicopters (vormals Eurocopter Deutschland) und der Berner Fachhochschule Burgdorf, die an den Versuchen zum Hochschlagverhalten von Seilen in den Jahren 2012 und 2014 beteiligt waren.

Stephan Elfert

Zufriedener arbeiten

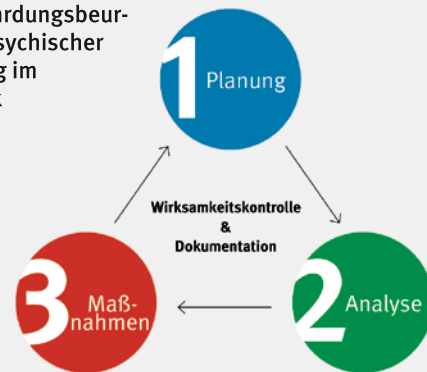
Zu wenig Zeit, zu viel zu tun, Ärger mit Kunden und Kollegen: Was der eine wegstecken kann, macht den anderen krank. Aber: Werden im Betrieb belastende Situationen angesprochen und analysiert, lassen sie sich in der Regel auch entschärfen. Das ist eine Aufgabe des Unternehmers.

Als Unternehmer sind Sie selbstverständlich nicht dafür da, private Probleme zu lösen. Aber Sie sollten versuchen, die Arbeitsbedingungen so zu gestalten, dass die Mitarbeiter ihre Arbeitszeit, ihre Aufgaben und sozialen Beziehungen im Betrieb möglichst positiv erleben. Wie das? Am Anfang steht die Analyse, aber wie erfährt der Chef, wo der Schuh drückt? In kleinen Betrieben passiert das oft von selbst, weil in der Kaffeerunde oder im Teamgespräch offen darüber geredet wird, was nicht rund läuft. In größeren Unternehmen kann man nicht mehr über den täglichen „Schnack“ erfahren, was los ist, hier brauchen Sie eine Struktur, um die Mitarbeiter zu befragen. Dafür gibt es verschiedene Methoden und Werkzeuge, zum Beispiel eine Mitarbeiterbefragung mit standardisiertem Fragebogen, einen „Ideentreff“ oder auch Interviews durch externe Experten. Egal für welche Methode Sie sich entscheiden: Ihre Mitarbeiter sollten von Anfang an informiert werden. Wichtig ist es, auch den Betriebsrat frühzeitig mit ins Boot zu holen, denn sonst entsteht leicht Misstrauen bis hin zur völligen Blockade einer Befragung.

Schön, dass wir mal drüber gesprochen haben ...

Die Bestandsaufnahme ist der richtige Anfang, danach muss zügig der zweite Schritt folgen. Es ist ungeheuer frustrierend, wenn eine positive Erwartung geweckt wird und anschließend nichts passiert. Was können Sie also tun, damit sich etwas ändert? Wichtig: Hier geht es nicht um einsame Entscheidungen eines Vorgesetzten, sondern um ein offenes Gespräch. Nur so findet man gute Lösungen, zum Beispiel bei belasten-

Die Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung im Überblick



den Arbeitsbedingungen, denn dazu können die Betroffenen selbst meist die besten Vorschläge machen. Oft reichen schon kleine Maßnahmen aus, um für den Einzelnen, aber auch größere Einheiten das Betriebsklima zu verbessern (Beispiele praktischer Problemlösungen im Kasten unten). Grundsätzlich gilt, dass ein gut organisierter Betrieb in der Regel auch weniger Probleme damit hat, Faktoren zu erkennen, die psychisch belastend sind und diese zu entschärfen. Je nach Größe des Unternehmens sind neben dem Betriebsarzt auch die Personalabteilung (Personalentwicklung, Gesundheitsmanagement) und selbstverständlich die Fachkraft für Arbeitssicherheit wichtige Partner des Chefs.

TYPISCHE BELASTUNGSFAKTOREN UND LÖSUNGSANSÄTZE

Zeitdruck ist ein Belastungsfaktor, der in unseren Mitgliedsunternehmen eine große Rolle spielt. Gegen verstopfte Autobahnen oder endlose Baustellen ist zwar auch der beste Chef machtlos, aber einiges kann man tun:

- ▶ In einer mittelgroßen Spedition wurde deutlich, dass die Disposition in Spitzenzeiten die Arbeit nicht bewältigen kann. Seitdem unterstützen Kollegen aus anderen Abteilungen in den Stoßzeiten und die Mitarbeiter der Telefonzentrale wurden geschult, so dass weniger Anrufe durchgestellt werden.
- ▶ Ein international tätiges Unternehmen stattete alle Fahrzeuge mit einem Satellitenortungssystem aus. Die anfängliche Skepsis des Fahrpersonals vor „totaler Kontrolle“ wich bald, denn seitdem die Technik eingeführt wurde, läuft die Disposition viel effizienter und erspart den Fahrern zeitraubende telefonische Absprachen.

- ▶ In einem anderen Unternehmen beschrieben die Führungskräfte, dass unangekündigte Besuche und Kontrollen ihren Arbeitsplan stören, besonders dann, wenn sie im Betrieb auch im operativen Bereich tätig sind. Hier wurde vereinbart, dass nicht jeder unangekündigte Besuch empfangen werden muss, sondern bei Bedarf ein Termin gesucht wird, der besser passt.
- ▶ Ein Abteilungsleiter verlor bei der Überprüfung der Führerscheine wertvolle Arbeitszeit. Hier fand sich eine technische Lösung: Die Fahrer erhalten ihre Schlüssel nur noch aus dem elektronischen Schlüsselschrank, wenn sie einen gültigen Führerschein haben.

Unter dauernder **Anspannung** kann niemand Höchstleistungen bringen. Das lässt sich ändern, wenn man bewusst für Ruhephasen sorgt.

- ▶ Die ständige Erreichbarkeit über Mobiltelefone zum Beispiel



© Kaspars Grinvalds/Fotolia

Hat sich etwas geändert?

Und schließlich geht es um die Überprüfung: Halten die guten Ideen der Wirklichkeit stand, hat sich überhaupt etwas geändert? Fragen Sie nach und dokumentieren Sie die Ergebnisse. Mit diesem dritten Schritt haben Sie das Thema Psychische Belastungen erfolgreich in Ihre Gefährdungsbeurteilung integriert (siehe Grafik links oben). Der zusätzliche Aufwand mag auf den ersten Blick stören, aber schlussendlich profitieren alle davon, wenn die Mitarbeiter den Belastungen vor Ort gut gewachsen sind. Davon abgesehen ist ein Unternehmer gesetzlich dazu verpflichtet, im Rahmen der

Gefährdungsbeurteilung für die Gesundheit seiner Angestellten zu sorgen. Und unter Gesundheit versteht man nicht nur das Fehlen einer akuten Krankheit, sondern das seelische, emotionale und soziale Gleichgewicht der Menschen.

Last but not least: Wenn Sie Unterstützung brauchen, vereinbaren Sie einen Beratungstermin. Ihren Ansprechpartner bei der BG Verkehr finden Sie über die Postleitzahlensuche im Internet.

(dp)

+ www.gda-psyche.de; www.bg-verkehr.de

unterbricht bei der Arbeit und lenkt ab: Eine Firma reagierte und vereinbarte Zeiträume, in denen das Handy aus bleibt.

- ▶ Bei einem großen Logistikunternehmen fiel es den Mitarbeitern immer schwerer, in den Pausen neue Energie zu schöpfen. Daraufhin wurden Ruhebereiche mit Massagesesseln eingerichtet, in denen das Personal wieder auftanken kann.

Überraschende **Störungen** und Probleme sind für viele Menschen der berühmte Tropfen, der das Fass zum Überlaufen bringt. Wo endet der persönliche Entscheidungsspielraum, wann darf oder muss man sich beim Vorgesetzten absichern? Wie soll sich beispielsweise ein Fahrer verhalten, wenn Blitzeis auf der Straße liegt, aber der Kunde wartet?

- ▶ In einem mittelgroßen Betrieb sammelten die Kollegen typische „Störereignisse“. Gemeinsam mit den Vorgesetzten wur-

den daraufhin klare Anweisungen zum Verhalten festgelegt. Das führte zu einer deutlichen Entlastung der Fahrer.

Menschen verarbeiten **extreme Erfahrungen** wie einen Überfall, eine körperliche Auseinandersetzung oder einen schweren Unfall individuell sehr unterschiedlich. Damit sich nicht unbemerkt eine psychische Erkrankung entwickelt, ist es wichtig, dem Betroffenen frühzeitig Hilfe anzubieten.

- ▶ Ein Busunternehmen bildet „Notfallbegleiter“ aus, die Kollegen nach extremen Erfahrungen begleiten und gegebenenfalls professionelle Hilfe organisieren.
- ▶ Die speziell geschulten Trauma-Lotsen der BG Verkehr stehen Betroffenen und Vorgesetzten in allen Mitgliedsunternehmen als Berater zur Verfügung. Sie kennen Behandlungsmöglichkeiten und geeignete Therapeuten.



Umgang mit Arbeitsstress an Bord

© ingwio/ Fotolia

Zeitdruck, Arbeit zu ungewöhnlicher Zeit, fließende Übergänge zwischen Arbeit und Freizeit – wer Artikel über moderne Arbeitsbedingungen liest, trifft immer wieder auf diese Begrifflichkeiten. Dazu werden Menschen mit ihrem Laptop am Flughafen oder mit dem Mobiltelefon am Ohr auf der Autobahn gezeigt. Davon sind die Binnenschiffer doch weit entfernt, oder? Hier bewegt man sich schließlich in gemächlichem Tempo in einer grünen Flusslandschaft und kennt keinen Stress, oder etwa doch?

Wer den Alltag in der Binnenschifffahrt kennt, weiß natürlich, dass diese Idylle der Vergangenheit angehört. Denn der Einsatz hochmoderner Technik und die stetige Weiterentwicklung der Informations- und Steuerungstechnologie haben auch vor der Binnenschifffahrt nicht Halt gemacht. Auch in der Binnenschifffahrt gibt es Rationalisierungen, immer weniger Personal muss den Schiffsbetrieb am Laufen halten. Der Aufenthalt im Hafen wird immer kürzer und die Umlaufzeiten der Schiffe schneller, das bleibt natürlich auch nicht ohne Folgen für das Personal.

Aber auch die äußeren Bedingungen an Bord können belastend sein. Zu nennen sind:

- ▶ Umgebungsbedingungen wie Lärm, Vibration oder Enge
- ▶ wechselnde klimatische und witterungsabhängige Bedingungen (Nebel, Eisgang, Niedrig- oder Hochwasser, ultraviolette Strahlung, die durch Reflexion verstärkt wird)
- ▶ Umgang mit Gefahrstoffen, Gasen und Dämpfen
- ▶ noch immer vorhandene Unfallgefahren und schwere körperliche Arbeit einerseits, Bewegungsmangel andererseits

- ▶ unregelmäßige Arbeitszeiten, Nacharbeit und schwierige Schlafbedingungen, enge Zusammenarbeit und Zusammenleben an Bord, Sprach- und Verständigungsprobleme
- ▶ längere Abwesenheitszeiten von zu Hause.

Bei Schiffsführern kommt hier noch die Verantwortung für Schiff, Ladung und Besatzung hinzu und bei Partikulieren kann die Sicherung der Existenz in wirtschaftlich schwierigen Zeiten belastend sein.

Zusammenfassend kann man sagen, dass auch in der Binnenschifffahrt Arbeitsbedingungen gegeben sind, die man als psychische Belastungen bezeichnen kann. Dies kann Folgen für die Gesundheit der Besatzungsmitglieder und damit für die Sicherheit des Schiffsbetriebes haben. Was als belastend erlebt wird, hängt allerdings auch vom persönlichen Empfinden ab. Deshalb ist es wichtig, auch in der Binnenschifffahrt arbeitsbedingte psychische Belastungen festzustellen und zu analysieren, um geeignete Veränderungen einzuleiten.

Gefährdungsbeurteilung

Das Arbeitsschutzgesetz verpflichtet Arbeitgeber, Gefährdungen am Arbeitsplatz zu ermitteln und daraus abzuleiten, welche Maßnahmen zur Verhinderung oder Verminderung erforderlich sind. In diese Gefährdungsbeurteilung sind auch die psychischen Bedingungen mit einzubeziehen. Bei der Ermittlung arbeitsbedingter psychischer Belastungen werden oft Fragebogen eingesetzt. Aber gerade bei den kleinen Arbeitsgruppen an Bord ist dies nicht nötig.

Hier sind persönliche Gespräche oft sinnvoller, setzen Sie sich mit Ihrer Mannschaft zusammen und beziehen Sie diese bei der Ermittlung der Gefährdung und der Ableitung von Maßnahmen mit ein. Ihr Betriebsarzt und Ihre Fachkraft für Arbeitssicherheit sind Ihnen behilflich. Und auch die für Sie zuständige Aufsichtsperson können Sie ansprechen, wenn Fragen offen sind.

Präventionsmaßnahmen

Wie können Präventionsmaßnahmen zur Verhinderung von Stress im Zusammenhang mit der Arbeit an Bord aussehen und was muss man beachten? Zur Herangehensweise eignen sich zwei große Blöcke: Zunächst das Anpassen der betrieblichen und organisatorischen Bedingungen, danach die Stärkung von persönlichen Ressourcen und Bewältigungsstrategien:

- ▶ Reduzieren Sie Lärm- und Vibrationsbelastungen durch geeignete Lärminderungsmaßnahmen.
- ▶ Vermindern Sie körperlich schwere und anstrengende Arbeit durch den Einsatz moderner Arbeitsmittel und technischer Ausstattung.
- ▶ Nehmen Sie die Organisation der Arbeitsabläufe unter die Lupe und minimieren Sie Unfallgefahren.
- ▶ Setzen Sie an Bord die konsequente Nutzung von Persönlicher Schutzausrüstung durch.
- ▶ Eine gute Ausbildung und ausreichende Angebote zur Weiterbildung sorgen für die Vermeidung von Unter- oder Überforderung.
- ▶ Nutzen Sie Gestaltungsmöglichkeiten bei der Arbeitszeit.
- ▶ Fördern Sie ein gutes Betriebsklima und das Zusammenleben an Bord durch einen wertschätzenden Umgang miteinander und gemeinsame Aktivitäten, z.B. gemeinsames Kochen und Essen.
- ▶ Gehen Sie auf Ihre Mitarbeiter zu und fördern Sie bei ihnen die Bereitschaft, Veränderungen positiv anzunehmen und Fortbildungsmöglichkeiten wahrzunehmen, um für die Anforderungen der Zukunft gerüstet zu sein.

Jeder ist gefragt

Auch Sie als Beschäftigter können dazu beitragen, psychische Gefährdungen zu minimieren. Wichtig ist es auch einen Ausgleich zum beruflichen Alltag zu schaffen. Nehmen Sie Symptome wie Gereiztheit, Erschöpfung oder Aggressivität, Schlafprobleme oder erste körperliche Probleme als Hinweise auf Stress und belastende Arbeitsbedingungen wahr und versuchen Sie rechtzeitig gegenzusteuern. Wie? Nehmen Sie bewusst Auszeiten und machen Sie Pausen, essen Sie in Ruhe und genießen Sie Ihre Mahlzeiten, halten Sie Kontakt zu Freunden und der Familie. Für einen Ausgleich kann auch ein Hobby oder Bewegung, möglichst in der Natur sorgen. Oder kurz: Sorgen Sie für eine ausgewogene Work-life-Balance – dies geht auch in der Binnenschifffahrt.

WEITERE INFORMATIONEN

www.gda-psyche.de

Hier finden Sie Informationen zum Arbeitsprogramm Psyche. Über das Thema psychische Belastungen informiert auch ein Artikel auf Seite 22/23.

Rolllukendächer: Innovative Bauweise reduziert Unfallgefahr

Unfälle durch unkontrollierte Bewegungen von Schiebe- oder Rolllukendächern sind nicht ausgeschlossen. Gerade bei stürmischem Wetter oder dem Be- und Entladen setzen sich die mächtigen Lukendächer manchmal in Bewegung. Die Folgen sind schwere Unfälle, beispielsweise durch das Einklemmen der Hände – oder gefährliche Stürze von Personen vom Rolllukendach hinunter. Dabei ist teils das menschliche Verhalten die Ursache für Verletzungen, teils aber auch nicht vorhandene, veraltete oder defekte Sicherungstechnik.



Abbildung 1:
klassische Führungsschiene



Abbildung 2:
neue Bauweise für
Führungsschienen

Um das Unfallrisiko zu minimieren, müssen Lukendächer gegen das Ausheben durch Wind, Last und Ladeeinrichtungen gesichert sein. Darüber hinaus sind Rolllukendächer mit Sperren bzw. Bremsklötzen auszurüsten, die ein unbeabsichtigtes Bewegen in Längsrichtung von mehr als 40cm selbsttätig verhindern und in Endstellung arretieren. An den Sperren sammelt sich aber oft auch Schmutz und Wasser, wodurch ein Arretieren des Lukendaches verhindert werden kann.

Eine neue Bauweise für die Führungsschienen von Rolllukendächern bietet hier eine Lösung für eine leichtere Reinigung und Entwässerung dieses Dennebaumbereiches. Dabei ist der Untergrund der Schienen zur Gangbordseite hin abgechrägt, so dass sich kein Schmutz, Wasser und Eis zwischen ihnen ansammeln kann – vgl. Abbildung 1: klassische Führungsschiene, Abbildung 2: neue Bauweise für Führungsschienen.

+ Medien zum Artikel:

- ▶ BinSchUO – Binnenschiffsuntersuchungsordnung – Anlage II § 11.10 Nr. 2 Lukenabdeckungen
- ▶ DGUV Vorschrift 60 – Wasserfahrzeuge mit Betriebserlaubnis auf Binnengewässern (bisher: BGV D19), § 8 Abs. 2 mit Durchführungsanweisung.

Neue Konzepte

Die isolierten Standorte von Windenergieanlagen und die enge Verquickung anspruchsvoller Technologien bringen hohe Anforderungen an die Arbeitssicherheit mit sich. Auf der Fachtagung der BG ETEM und der BG Verkehr diskutierten Experten den aktuellen Stand.

Das Unfallgeschehen in Windenergieanlagen (WEA) an Land und auf See wird seit 2012 im Forschungsprojekt „ROW II – Rettungskette Offshore Wind“ untersucht, das von der BG ETEM gefördert wird. Darin werden die Daten zu rund 1.400 Arbeitsunfällen ausgewertet.

Die Rettung eines Verletzten in einer Offshore-Windanlage dauert etwa zweieinhalbmal so lang wie an Land. Wichtige Bausteine einer Rettungskette sind deswegen besonders qualifizierte Ersthelfer und die Assistenz durch Telemedizin. Außerdem steigt der Stellenwert von Maßnahmen zur Unfallverhütung: Fallen in der Statistik beispielsweise Handverletzungen beim Anschlagen von Lasten auf, dann müssen in erster Linie die technischen Maßnahmen (Gestaltung von Lastaufnahmeeinrichtungen, Schaffen von Zugangspunkten) und die organisatorischen Maßnahmen (genaue Festlegung von Arbeitsverfahren, Qualifizierung von Anschlägern, Training von Handzeichen und Kommandos zur Verständigung, Kontrolle der Abläufe vor Ort) optimiert werden. Die Benutzung von persönlichen Schutzausrüstungen wird als „Mittel letzter Wahl“ angesehen.

Auslegung von Vorschriften und Normen

Bestehende Arbeitsschutzvorschriften lassen sich oft nicht exakt auf neue Technologien und Arbeitsverfahren anwenden. Das wird an einem praktischen Beispiel deutlich: Lange bestand Unklarheit darüber, ob die Aufzugsanlage in einer Windenergieanlage als Aufzugsanlage anzusehen ist (was inzwischen mit allen sicherheitstechnischen Konsequenzen bestätigt wurde) oder ob es sich um eine Befahranlage handelt. Für eine Aufzugsanlage sind u. a. die wiederkehrenden Prüfungen durch zugelassene Überwachungsstellen sehr genau geregelt. Außerdem gibt es Mindestanforderungen an Notruf und Sprechverbindungen in Aufzugsanlagen. Ein schwerer Unfall zeigte, wie wichtig diese Vorschriften in der Praxis sind.

Absturz eines Fahrstuhlkorbs

In einer WEA stürzte ein Fahrstuhlkorb ab, in dem sich zwei Personen befanden – der eine Mitarbeiter wurde dabei sofort getötet, sein Kollege schwer verletzt. Dieser Mann musste unter unsäglichen Qualen den Weg zu einer Notrufeinrichtung zurücklegen, weil im Aufzug keine Anlage vorhanden war. Die Unfalluntersuchung zeigte, dass der Ausfall



Mitarbeiter in Sicherheitsfragen zu schulen, verringert die Unfallgefahr deutlich.

eines tragenden Bauteils aufgrund von Verschleiß als wesentliche Teilursache des Unfalls wahrscheinlich ist. Dieser Mangel wäre bei der für Aufzüge vorgeschriebenen Prüfung durch eine zugelassene Überwachungsstelle frühzeitig bemerkt worden. Leider musste es erst zu einem schockierenden Arbeitsunfall kommen, bevor die Vorschriften Diskussion in Bezug auf Aufzugsanlagen beendet wurde.

Prüfpflicht und Instandhaltung

Oft übernimmt der Hersteller einer WEA in den ersten Jahren nach der Errichtung vertragsgemäß Dienstleistungen zur Instandhaltung. Werden damit die Prüfpflichten des Anlagenbetreibers erfüllt? Auf diese Frage gibt es keine allgemeine Antwort, da die Dienstleistungen zur Instandhaltung vertraglich geregelt sind. Die Übereinstimmung mit Prüfpflichten des Arbeitsschutzes muss im Einzelfall geprüft werden. Umso wichtiger ist für Anlagenbetreiber der Hinweis, dass eine entsprechende Ausweitung der Instandhaltungsverträge möglich ist – und dass der Gesetzgeber grundsätzlich sogar anstrebt, doppelte Prüfpflichten zu vermeiden. Diese Fragestellung wird in der Bekanntmachung zur Betriebssicherheitsverordnung aufgegriffen (BekBS 1113 „Beschaffung von Arbeitsmitteln“). Sie legt dem Auftraggeber nahe, bei der vertraglichen Festlegung der Liefer- und Leistungsumfänge im Beschaffungsprozess auch die Durchführung von Prüfungen einzubeziehen.

Qualifizierung und Unterweisung

Umfangreiche Qualifikation ist für die Arbeit in WEA unerlässlich, das gilt selbstverständlich auch für den Personentransfer per



© BAR D Gruppe



anlage heranfahren. Der Überstieg auf die Service-Plattform erfolgt über eine Leiter. Obwohl sich dieser Ablauf einfach anhört, sind ingenieurtechnische Meisterleistungen und sorgfältig geplante Verfahren für den sicheren Überstieg notwendig. Bei der Gestaltung des Schiffsrumpfes trägt die SWATH-Technologie zur Dämpfung der Rollbewegung des Schiffs bei. Einen weiteren Beitrag zur Kompensation der Wellenbewegung leistet die Befederung des Katamarans, die mit einer definierten Kraft an die Anlandungsstation der Plattform gepresst wird. Welche Kräfte in die Bauteile der Offshore-Plattform eingeleitet werden dürfen, wird von den Anlagenbetreibern vorgegeben. Das Übertreten jedes einzelnen Passagiers vom Schiff auf die Leiter erfolgt unter Anleitung der Schiffsbesatzung, die dabei unterstützende Hilfestellung gibt. Dabei kommen unterschiedliche Sicherungskonzepte zum Einsatz. Die übertretenden Personen werden teilweise gesichert („eingepickt“) oder auch nicht. Wir werden zu einem späteren Zeitpunkt an dieser Stelle über bewährte Schutzkonzepte berichten.

Neue Handlungshilfe

Ein breit aufgestelltes Expertennetzwerk arbeitet derzeit mit Hochdruck an der neuen DGUV-Information „Windenergieanlagen - Handlungshilfe für den On- und Offshorebereich“. Darin werden viele Fragen aus der Praxis fundiert beantwortet. Einen konkreten Termin für die Veröffentlichung dieser Schrift mag Timo Behnke, der zuständige Projektleiter, noch nicht nennen, aber er verspricht: „Wir prüfen, ob wir einzelne Abschnitte der DGUV-Information vorab online zur Verfügung stellen können.“

Mein Resümee nach zwei Tagen Erfahrungsaustausch und Weiterbildung: Ein Bravo für die BG ETEM, die die Initiative für diese gelungene Fachtagung ergriff!

Martin Küppers

Schiff. Die einschlägigen Fachfirmen arbeiten für mehrere Auftraggeber in verschiedenen WEA-Projekten, auch international – das wird schwierig, wenn in jeder Anlage andere Anforderungen an Qualifikation und Unterweisung von Mitarbeitern gestellt werden. Gelegentlich muss derselbe Mitarbeiter dann in verschiedenen Anlagen unterschiedliche Zertifikate vorlegen. Hierfür einheitliche Standards zu schaffen ist eine langwierige Aufgabe für Verbände, Unternehmen und Gremien.

Fahrgast oder Besatzung?

Um Missbrauch zu vermeiden, waren schiffrechtsrechtliche Vorschriften in der Vergangenheit bewusst so gestaltet, dass kein ausgedehnter Graubereich zwischen Besatzungsmitgliedern und Fahrgästen entstehen konnte. Die schiffstechnischen und organisatorischen Vorgaben für die Fahrgastschiffahrt passten aber nicht zu den Anforderungen des Crewtransfers. In diesem Fall wurden ein neuer Status für „sonstiges Personal“ bzw. „Offshore-Service-Personal“ geschaffen.

Personentransfer und Überstieg

Der Crewtransfer mit einem Zubringerschiff und vor allem das Übersteigen der Teams vom Schiff auf eine Offshoreplattform sind neuralgische Punkte in den Arbeitsschutzkonzepten. Um den Transfer sicher zu gestalten, werden neue Technologien entwickelt, die auf Erfahrungswissen aus der Seeschiffahrt aufbauen. Zum Einsatz kommen z.B. Katamarane, die mit dem Bug an die Windenergie-

WEITERE INFORMATIONEN

Bekanntmachung 1113 - Beschaffung von Arbeitsmitteln:
kostenloser Download im
kompendium.bg-verkehr.de



© HaukeChristian Ditttrich/Picture Alliance

Halt, stehen bleiben!

In eine Verkehrskontrolle kann man im Prinzip überall und jederzeit geraten. Darum sollten Sie sich von einem heulenden Signalton hinter Ihnen nicht aus der Fassung bringen lassen und vor allem Ruhe bewahren. Lesen Sie hier, was die Zeichen der Polizei bedeuten und wie man sich richtig verhält.

Die Polizei stoppt Fahrzeuge oft, indem sie dem Fahrer von hinten ein Zeichen zum Anhalten gibt. Sie bleibt also nach Möglichkeit hinter dem Fahrzeug, das sie kontrollieren will, und wartet darauf, dass es anhält. Dazu gibt es deutliche Signale:

1. In der Signal-Anlage auf dem Fahrzeugdach des Streifenwagens erscheint die Leuchtschrift „Stopp Polizei“.
2. Falls der Fahrer nicht auf das schriftliche Anhaltesignal reagiert, kann ein rotes Blitzlicht sowie ein schriller Heulton zugeschaltet werden. Dieser Ton unterscheidet sich vom normalen Signalton (Martinshorn) der Polizei und klingt eher so wie die Sirenen von amerikanischen Polizeiwagen („Yelp“).

Kein Polizist erwartet auf diese Signale hin eine Vollbremsung von Ihnen. Man soll natürlich erst anhalten, wenn es ohne Gefahr möglich ist. Allerdings ist es günstig zu signalisieren, dass das Signal verstanden wurde, zum Beispiel, indem man den Blinker schon einmal kurz nach rechts setzt und die Geschwindigkeit deutlich drosselt. Die Beamten haben also Verständnis dafür, dass ein Fahrzeug nicht sofort anhält. „Aber wenn jemand trotz einer Vielzahl von Zeichen, trotz Blaulicht und Blitzlicht sowie Yelp-Sirene nicht

anhält oder seine Geschwindigkeit erhöht und ein Fluchtverhalten zeigt, dann müssen die Beamten natürlich davon ausgehen, dass das eine absichtliche Missachtung ist“, sagt die Polizistin Stefanie

Blaulicht und Martinshorn bedeutet: Machen Sie die Bahn frei! Rotes Blitzlicht und Heulton bedeutet: Halten Sie an!

Püttner und ergänzt: „Auf der Autobahn ist es einfacher: Hier können die Beamten meist gut überholen, sodass sie vor dem Fahrzeug herfahren, das sie anhalten möchten. Der Fahrer braucht einfach nur dem Polizeiwagen zu folgen, der in der Regel den nächsten Parkplatz ansteuert.“

Verhalten bei der Polizeikontrolle

Nach dem Anhalten sollte man auf jeden Fall ruhig und freundlich in das Gespräch gehen, damit die Kontrolle ohne Stress und Missverständnisse verläuft. Also Motor ausschalten, Handbremse anziehen, Radio ausmachen, Fenster öffnen und ruhig abwarten, was die Polizisten möchten. Falls jemand mit gebücktem Oberkörper unten im Fahrzeug nach den Papieren kramt oder blitzschnell aus dem Wagen springt, kann das schnell zu Missverständnissen führen. Egal ob als Berufskraftfahrer oder im privaten Pkw: Bleiben Sie bei Kontrollen freundlich und kooperativ. Übrigens: Wer die Aufforderungen der Ordnungshüter ignoriert, riskiert schnell ein Bußgeld und eine Eintragung im Verkehrszentralregister.

Dürfen die das überhaupt? Ja: Die Straßenverkehrsordnung (§36 Abs. 5 StVO) erlaubt Polizeibeamten, Verkehrsteilnehmer jederzeit zur Verkehrskontrolle einschließlich der Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit und zu Verkehrserhebungen anzuhalten. Verkehrskontrollen werden allerdings von uniformierten Polizeibeamten in Polizeifahrzeugen vorgenommen. Sollten also Personen in Zivilkleidung Ihr Fahrzeug unter der Vorgabe einer Verkehrskontrolle stoppen, lassen Sie sich in jedem Fall den Dienstausweis zeigen. (dp)



© ChristianCharisius/Picture Alliance

Das Signal zum Anhalten erscheint, dazu kommt ein heulendes „Yelp“.

Objektiv reinigen, aber wie?

Die Aufsichtspersonen der BG Verkehr sind jeden Tag in unseren Mitgliedsunternehmen zu Gast. In der Praxis beobachten sie das eine oder andere, das auch für Dritte interessant sein könnte. Diese Tipps veröffentlichen wir in loser Folge im SicherheitsProfi.

Gefahr erkannt – Gefahr gebannt: Wer hat diesen Spruch nicht schon gehört? Er ist so alt wie die Berufsgenossenschaften. Die Wortwahl hat sich inzwischen verändert, heute sprechen wir von einer Gefährdungsbeurteilung. Wie wichtig es im Alltag ist, Gefahren zu erkennen, sie zu beurteilen und Maßnahmen zur Vorbeugung festzulegen, soll dieser Beitrag anhand einer Situation aufzeigen, die der Autor selbst erlebt hat.

Der Aufbau des Abfallsammelfahrzeuges ist eine Maschine

Nicht jedem ist bewusst, dass der Aufbau eines Abfallsammelfahrzeuges eine Maschine ist, für die die europäische Maschinenrichtlinie gilt. Die grundlegenden Sicherheitsanforderungen für den Bau der Schüttungen sind in der europäischen Normenreihe EN 1501 beschrieben. Die Hersteller richten sich bei der Konstruktion und dem Bau der Schüttungen nach diesen Normen. Zu erkennen ist dies auch in der Konformitätserklärung, in der neben weiteren Vorschriften und Normen auch die DIN EN 1501-1 aufgeführt wird.

Abfallsammelfahrzeuge sind heckseitig mit Kameras ausgerüstet. Diese werden von den Mitarbeitern der Entsorgungsunternehmen oft als „Rückfahrkamera“ bezeichnet. Dafür sind sie aber nicht gedacht. Ein Blick in die Norm zeigt deren wirklichen Verwendungszweck. Im Abschnitt 5.12.1 heißt es: Es muss ein Kamera/Monitor-System vorhanden sein, das dem Fahrer ermöglicht, den gesamten Arbeitsbereich hinter dem Abfallsammelfahrzeug einwandfrei zu überblicken. Die Kamera hat also die Funktion, dem Fahrzeugführer von seinem Fahrerplatz aus die Arbeitsplätze seiner Kollegen hinter dem Fahrzeug zu zeigen. So sieht er zum Beispiel, dass der Schüttungsvorgang beendet ist oder die Abfallwerker die Standplätze auf den Trittbrettern eingenommen haben.

Ganz einfach?

So weit, so gut. Doch was tun, wenn das Objektiv der Kamera verschmutzt ist? Das kann bei nasser Straße durch die Gischt am Heck vorkommen. Ganz einfach: Die Tätigkeit, die ein Mitarbeiter dann durchführen muss, heißt „Säubern des Objektives“. Problem: Die Kamera befindet sich in fast vier Metern Höhe. Als ich Gelegenheit hatte, eine Sammeltour mitzufahren, habe ich beobachtet, dass diese Reinigung keineswegs „ganz einfach“ ist. Die Anfahrt zum ersten



Einsatzort dauerte 45 Minuten, die Straße war nass. Vor der ersten Beladung stieg der Fahrer aus und kletterte auf den Kamm der Heckschüttung, um mit einem Tuch das Objektiv zu reinigen.

Kommen wir auf die Beurteilung der Gefährdung bei dieser Tätigkeit zurück. Das Risiko für den Fahrer, nach hinten auf die Straße oder sogar nach vorne in das Presswerk des Fahrzeuges zu fallen ist eindeutig zu hoch. Die Unfallfolgen könnten tödlich sein. Solange die Verschmutzung nicht durch technische Maßnahmen ausgeschlossen wird, müssen andere, geeignete Maßnahmen getroffen werden. **Josef Frauenrath**

MEIN PRAXISTIPP ALS EINFACHER LÖSUNGSVORSCHLAG:

Benutzen Sie zum Beispiel eine Teleskop- oder Greifzange mit einem Reinigungstuch. Damit kommt der Fahrer vom Boden aus bequem an das Objektiv heran und geht kein unnötiges Risiko ein. Unternehmer sollten prüfen, ob sie die Tätigkeit in ihrem Betrieb schon beurteilt und Maßnahmen festgelegt haben. Und für die Abfallwerker vor Ort gilt: **Steigen Sie niemals auf die Kammschüttung!**

SicherheitsProfi

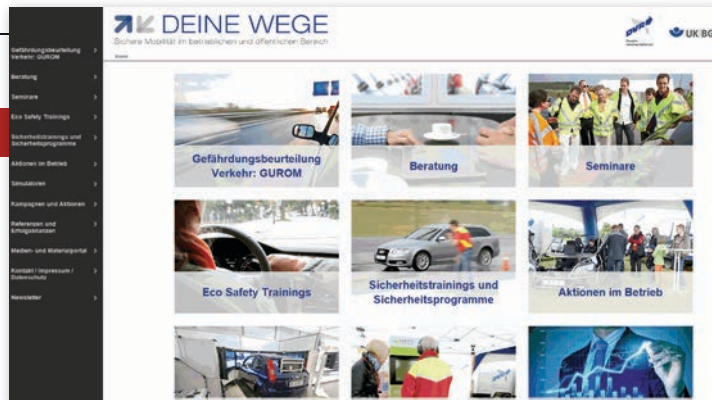
SicherheitsProfi
Das Magazin der BG Verkehr

3 | 2016

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



NEU IM NETZ



Gebündelte Programme für die Verkehrssicherheit

Neues Web-Portal „Deine Wege“ mit umfangreicher Angebotspalette

Viele der schweren Unfälle in der Arbeitswelt ereignen sich im Straßenverkehr. Mit „Deine Wege – Sichere Mobilität im betrieblichen und öffentlichen Bereich“ unterstützt der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) Betriebe aller Branchen und öffentliche Einrichtungen bei der Planung und Umsetzung von Verkehrssicherheitsarbeit. Die neue Website informiert über Seminare, Fahrsicherheitstrainings und

weitere Aktionen und Programme des DVR und der gesetzlichen Unfallversicherungsträger. Dort findet sich auch ein Medien- und Materialportal für Arbeitgeber, Sicherheitsbeauftragte und Lehrkräfte, das unter anderem Präsentationen, Leitfäden, Filme und didaktische Konzepte zum kostenlosen Download bereithält.

+ www.deinewege.info

TAGE WIE DIESER ...

31. Mai

Der Nichtrauchertag gilt international und wurde 1987 von der Weltgesundheitsorganisation ins Leben gerufen.



Sie fragen – wir antworten

? Einer meiner Mitarbeiter kam zur Arbeit, obwohl er noch für mehrere Tage krankgeschrieben war. Ist er trotzdem unfallversichert?

! Ja, für diesen Mitarbeiter gilt der komplette Versicherungsschutz der gesetzlichen Unfallversicherung: Er ist wie sonst auch gegen Unfälle versichert, die auf dem Weg zur Arbeit, bei der Arbeit selbst oder auf dem Nachhauseweg passieren. Eine Krankschreibung ist als Vorhersage des Arztes zu verstehen, wie lange voraussichtlich die Arbeitsunfähigkeit andauert. Oft wird sie verlängert, manchmal reicht auch eine kürzere Frist zur Genesung.

Grundsätzlich muss man aber darauf achten, dass der Beschäftigte niemanden gefährdet, wenn er früher als empfohlen seine Tätigkeit wieder aufnimmt. Sollte jemand zum Beispiel mit hohem Fieber bei



© Wavebreak Media Micro

der Arbeit erscheinen, dann versteht es sich von selbst und gehört zur Sorgfaltspflicht des Vorgesetzten, ihn wieder nach

Hause zu schicken. Ähnliches gilt für ansteckende Krankheiten: Niemandem nützt es, wenn ein schwer erkälteter Mitarbeiter die Kolleginnen und Kollegen infiziert. Leider fühlen sich heutzutage viele Menschen unter enormem Leistungsdruck und wollen unbedingt funktionieren. Die Chefs geben in dieser Hinsicht nicht unbedingt das beste Vorbild ab, denn rund 45 Prozent der Führungskräfte in Deutschland sagen, dass sie selbst auch dann noch zur Arbeit kommen, wenn sie gesundheitlich angeschlagen sind.

Etwas anderes ist es natürlich, wenn jemand in Absprache mit dem Arzt beginnt, stundenweise wieder zur Arbeit zu gehen. Das kann zum Beispiel bei psychischen Erkrankungen sinnvoll sein oder wenn jemand nach einer langwierigen Genesungsphase noch nicht voll belastbar ist. Auch in diesem Fall ist er gesetzlich unfallversichert.

Ihr nächster SicherheitsProfi: 17.6.2016

REPORTAGE
Industriereinigung

SOMMER
Hautschutz bei natürlicher
UV-Strahlung



© Gregor Soller



Testen Sie Ihr Wissen

Ablenkung ist eine sehr häufige Unfallursache, leider auch bei Profis: Jeder siebte Lkw-Unfall ist laut Bundesanstalt für Straßenwesen darauf zurückzuführen. Wie gut kennen Sie das Risiko?



© Karel Sefna

1. Welche der Aussagen zur Nutzung des Mobiltelefons während der Fahrt trifft zu?
 - A Eine Nutzung von maximal 90 Sekunden ist unproblematisch.
 - B Die Verringerung der Leistungsfähigkeit ist vergleichbar mit 0,8 Promille Blutalkohol.
 - C Ein Gespräch mit dem Beifahrer lenkt mehr ab als ein Telefonat.
2. Welche der drei Tätigkeiten erhöht das Unfallrisiko am meisten?
 - A Der Griff nach einer wegrollenden Wasserflasche.
 - B Trinken während der Fahrt.
 - C Starker Durst und das Denken an die nächste Pause.
3. Sie sind mit 80 km/h unterwegs und reagieren mit drei Sekunden Verzögerung. Um wieviel länger wird der Bremsweg?
 - A etwa 20 Meter.
 - B etwa 50 Meter.
 - C etwa 70 Meter.

Unser Gesundheits-Tipp: Kleine Pausen machen

Kleine Pausen helfen gegen aufkommende Müdigkeit oder Konzentrationschwäche und tun dem gesamten Organismus gut. Wer es einrichten kann, sollte möglichst oft eine Mini-Auszeit

einlegen und zum Beispiel 60 Sekunden ganz bewusst tief ein- und ausatmen oder die Augen schließen und auf eine kurze Gedankenreise gehen. Günstig ist auch ein Ortswechsel, um frische Luft zu

tanken oder ein paar Lockerungsübungen zu machen. Die gute alte Kaffeepause hilft ebenfalls. Aber: Die vorgeschriebenen größeren Ruhepausen braucht man trotzdem!



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