

SicherheitsProfi

Das Magazin der BG Verkehr

www.bg-verkehr.de

6 | 2016

UNFALLBERICHT
Gefährliche Fehler beim Ankuppeln

Seite 16

SEMINARE
Termine für 2017

Seite 25



REPORTAGE

Im Notfall mit Blaulicht

Seite 10



„Angesichts der aktuellen Themen gehen die täglichen Anforderungen, die den Arbeitsalltag ausmachen, ein wenig verloren.“

Sabine Kudzielka
Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn es um Nachrichten aus der Verkehrswirtschaft geht, kann in diesem Jahr von einem Sommerloch keine Rede sein. Jeden Tag erscheinen neue Meldungen – über den Verkehrswegeplan des Bundesverkehrsministers, marode Brücken, unglaublich lange Verkehrsstaus und schwere Unfälle, über Gefährdungen durch Drohnen und die Risiken und Chancen autonom fahrender Fahrzeuge. Vielleicht wirft die in Kürze beginnende Internationale Automobilausstellung bei der Auswahl der Themen ihre Schatten voraus. Aber eigentlich sind die Nachrichten ja auch für alle interessant. Weil wir selbst Teil des Verkehrsgeschehens sind und nachvollziehen können, vor welchen Herausforderungen die Branche tagtäglich steht.

Mir scheint aber, angesichts der aktuellen Themen gehen die täglichen Anforderungen, die den Arbeitsalltag der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausmachen, ein wenig verloren. Das wird mir beim Lesen der Reportage in dieser Ausgabe wieder besonders bewusst. Wir berichten dort über die Arbeit von Rettungssanitätern. Die Männer und Frauen haben gewiss einen physisch und psychisch anstrengenden Job. Das wissen wir bei der Berufsgenossenschaft nur zu gut, denn sie sind nicht nur bei uns versichert, sie sind auch oft genug mit und für unsere Patienten im Einsatz. Es ist deshalb eine Freude in der Reportage zu lesen, wie wichtig dem Geschäftsführer nicht nur das Wohlbefinden der Patienten ist, sondern auch die Gesundheit seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Rückenleiden stehen immer noch mit an der Spitze der Krankenstatistik. Da sind der Einsatz von Treppensteigern, Büros mit höhenverstellbaren Schreibtischen und der für Mitarbeiter kostenlose Eintritt ins Fitness-Studio sichtbare Bestandteile einer guten Präventionskultur. Auf dem Vormarsch sind leider auch psychische Erkrankungen, ausgelöst unter anderem durch Stress, Hektik und Zeitdruck. Unsere Reportage zeigt, dass eine gute Organisation der Touren den Beschäftigten hilft, einen guten und stressfreieren Job zu machen.

Beispiele für eine gute Präventionskultur gibt es viele. In unseren Reportagen – die sich zu einem Herzstück unseres Magazins entwickelt haben – stellen wir Ihnen einige vor. Die Branche hat so viele interessante Menschen und Arbeitsplätze zu bieten, die wir Ihnen auf diese Weise näherbringen können. Zur Unterhaltung, als Vorbild oder auch als Anregung. Und weil wir ein wenig stolz sind auf die Unternehmer und Versicherten, über die wir 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 (dp), Renate Bantz
(rb), Ute Krohne (uk)
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

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



SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

Hauptverwaltung Hamburg
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0
E-Mail: info@bg-verkehr.de

mitglieder@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de
Internet: www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit
Brandstwierte 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
E-Mail: schiffssicherheit@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

TREPPAUF

wird er getragen, aber auf dem Rückweg bewegt sich der neue Treppensteiger mit dem 120 Kilo-Patienten fast von allein über die Stufen. Mehr darüber erfahren Sie in unserer Reportage ab Seite 10



© BG Verkehr

IAA NUTZFAHRZEUGE

Seite 8



© Christian Kosak

FÄHRBETRIEBE

Seite 22



© nd3000/Fotolia

SEMINARE

Seite 25

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr

DAS THEMA

IAA Nutzfahrzeuge 2016
Die BG Verkehr präsentiert neue Themen

REPORTAGE

Im Notfall mit Blaulicht
Unterwegs mit einem Krankentransportwagen in Hamburg

GESUND UND SICHER

Gefährliche Fehler beim Ankuppeln
Typische Unfälle und ihre Vermeidung

Krach unter Kontrolle
Start der neuen Aktion von „Jugend will sich-er-leben“

Wir unterstützen beim Gesundheitstag
Veranstaltungsmodule zum Ausleihen

SEE & SICHERHEIT

Wie schwer ist der?
Informationen zum Verwiegen von Containern
Seminare für Seeleute

DER FAHRENSMANN

- 4 Arbeitssicherheit ist Pflicht, nicht Kür 22
- 5 Ortstermin bei der Fähren Bremen-Stedingen GmbH 23
- Seminare für Binnenschiffer

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

- 8 Neues Meldeverfahren 24
- 10 Im Januar 2017 startet ein neues Verfahren zur Meldung des Lohnnachweises an die Berufsgenossenschaften

SEMINARE

- 16 Seminartermine 2017 25
- Jetzt anmelden: Informationen und Termine zu den ersten Seminaren

VERMISCHTES/RUBRIKEN

- 19 Editorial / Impressum 2
- Schwerpunktaktion Risiko-Check des DVR 28
- Nachbestellung SicherheitsProfi / Neu im Netz
- 20 Neu: Tage wie dieser / Sie fragen – wir antworten 30
- Vorschau / Testen Sie Ihr Wissen /
- 21 Unser Gesundheitstipp 31

Einfache Regeln für die Rettungsgasse

Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung im Juni vom Kabinett verabschiedet

Auf einer dreispurigen Autobahn stockt der Verkehr. Von hinten nähert sich ein Rettungswagen. Wer muss jetzt wohin ausweichen? Um diese Frage eindeutig zu beantworten, ist derzeit eine Änderung der Straßenverkehrsordnung in Vorbereitung.

Demnach soll künftig folgende Regelung gelten: Stockt der Verkehr auf Autobahnen und Straßen, müssen Autofahrer die Rettungsgasse unabhängig von der Anzahl der Fahrbahnen immer zwischen dem äußerst linken und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen bilden (§11 Absatz 2 StVO). Das Vorgehen kann man sich leicht anhand der sogenannten „Rechte-Hand-Regel“ merken: Die Rettungsgasse befindet sich immer zwischen Daumen und Zeigefinger. Der Daumen markiert die linke Fahrspur und die anderen

Finger eine beliebige Anzahl weiterer Fahrbahnen. Konkretisiert wird auch der Zeitpunkt, wann die Rettungsgasse gebildet werden muss, nämlich sobald Fahrzeuge auf Autobahnen oder mehrspurigen Straßen außerhalb von Ortschaften Schritt-Tempo fahren oder der Verkehr steht.

Rettungsgasse in Miniatur

Ein zweiminütiger Film des Hamburger Miniatur Wunderlands zeigt auf eindrucksvolle Weise, mit welchen Schwierigkeiten Rettungskräfte zu tun haben, wenn Autofahrer die Rettungsgasse blockieren. Fast 1.000 Stunden haben die Macher an dem Film gebastelt, den Sie auf Youtube finden.

+ Infos zum Thema:
www.rettungsgasse-rettet-leben.de/



Das Durchkommen eines Rettungswagens kann lebenswichtig sein.

© VPRD/Fotolia

Leicht-Lkw-Gespanne bei Sturm besonders gefährdet

Häufig sind Unfälle vor allem auf Autobahnen und Landstraßen

Seitenwind ist bei Leicht-Lkw-Gespanssen rund viermal so häufig die Unfallursache wie bei allen Lkw-Gespanssen. Das zeigt eine Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer (UDV).

Bei stürmischen Wetterlagen werden immer wieder Lkw-Gespanne mit ei-

ner zulässigen Gesamtmasse bis 12 Tonnen von Seitenwind aus der Spur gebracht oder sogar umgeworfen. So riss der Sturm „Niklas“ in Sachsen-Anhalt im März 2015 mindestens 13 Lkw oder deren Anhänger um, so die UDV. Damit sind erhebliche Gefahren für den Fahrer, vor allem aber für den nachfolgenden und entgegenkommenden Verkehr verbunden. Eine vollbeladene Leicht-Lkw-Kombination ist

immer noch drei Tonnen leichter als ein gleichlanger, unbeladener 40 t Standard-Gliederzug.

Die UDV hat nun ermittelt, ab welcher Windgeschwindigkeit es kritisch wird bzw. ein Umkippen nicht mehr vermieden werden kann. Dazu wurde in mehr als 350 Computer-Simulationen die Kippstabilität von 12t Gliederzügen (Leicht-Lkw-Gespanne) und 40t Gliederzügen unter verschiedenen Windeinflüssen berechnet. Bei Seitenwind kann es bei leeren Leicht-Lkw-Gespanssen schon ab etwa 55 km/h Windgeschwindigkeit (Windstärke 7) zum Kippen kommen, bei vollbeladenen ab etwa 74 km/h (Windstärke 8). Deutlich stabiler verhalten sich 40t Lkw-Züge. Zwar können auch diese bei sehr hohen Windgeschwindigkeiten instabil werden. Beladen sind sie im Simulationsmodell allerdings nicht zum Umkippen zu bringen.

Die UDV fordert, die Ergebnisse der Studie in die Programme Aus- und Weiterbildung der Fahrer einfließen zu lassen.

+ www.udv.de



Leicht-Lkw sind besonders windanfällig.

© Raif Zweibler/Picture Alliance

Junge Fahrer: Unerfahren und oft zu schnell

ADAC wertete 18.000 Unfälle aus

Die 18- bis 25-Jährigen machen nur acht Prozent der Bevölkerung in Deutschland aus. Doch sind in dieser Altersgruppe nach Angaben des Statistischen Bundesamtes pro Jahr knapp 500 Tote und 10.000 Schwerverletzte zu beklagen. Junge Fahrer verunglücken fast doppelt so oft schwer oder tödlich wie der Rest der Bevölkerung.

Wie eine Untersuchung der ADAC-Unfallforschung nun zeigt, waren die häufigsten Unfallursachen unangepasste Geschwindigkeit und die Fehleinschätzung der jeweiligen Verkehrssituation. Typisch für Fahranfänger sind Alleinunfälle, bei denen es keine anderen Beteiligten gibt. Überdurchschnittlich oft waren die Fahrer abge-

lenkt, etwa durch Smartphones oder Mitfahrer. Auffällig oft geraten die Autos junger Fahrer vor dem eigentlichen Unfall ins Schleudern. Der Versuch gegenzulenken gelingt meist nicht und endet damit, dass die Fahrer die Kontrolle über ihr Fahrzeug verlieren. In der Folge überschlagen sich die Autos oder sie prallen gegen Hindernisse am Straßenrand. Nach diesem typischen Schema ereigneten sich mehr als 69 Prozent der Pkw-Alleinunfälle junger Fahrer.

Fatal wirkt sich oft auch das Alter der Fahrzeuge aus, die diese Altersgruppe nutzt. Die Autos der jungen Verunglückten sind im Durchschnitt 10,7 Jahre alt, so dass moderne Sicherheitssysteme noch fehlen.

+ www.adac.de

Arbeitsschützer treffen sich in Hamburg

BG Verkehr ist auf der Fachmesse vor Ort

Vom 11.-13. Oktober 2016 präsentieren sich die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen auf der internationalen Fachmesse „Arbeitsschutz Aktuell – Das Präventionsforum“. Die Messe findet in diesem Jahr in Hamburg statt. Mit dabei ist auch die BG Verkehr. Besuchen Sie uns auf dem Gemeinschaftsstand in Halle B5, Stand B05!

Interessierte können sich dort über gute Beispiele aus der Praxis zur Verbesserung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz informieren.



Zahlreiche Mitmachmodule laden zum praktischen Erfahren ein. Wer die Module erfolgreich absolviert, kann „Die Lizenz zum Schützen“ erwerben. Die BG Verkehr stellt ihren Mitgliedsunternehmen wieder eine Vielzahl von Medien bereit und lädt dazu ein, eine neu entwickelte elektronische Lernanwendung zum sicheren Kuppeln auszuprobieren.

Schwerpunkt in diesem Jahr ist neben dem sicheren Kuppeln von Nutzfahrzeugen die gesunde Ernährung für Vielfahrer. Die Messe wird dazu von einem interessanten Kongressprogramm begleitet.

+ www.arbeitsschutz-aktuell.de

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Unfall beim Entladen

Sturz von der Ladebordwand

Am Unfalltag lieferte ein Fahrer mit seinem Lkw Kopierpapier aus. Zum Abladen benutzte er einen Gabelhubwagen. Wie schon mehrmals zuvor parkte er an der Lagerhalle eines Kunden und begann mit dem Abladen. Dabei rangierte er mit dem Hubladewagen auf der Ladebordwand. Der Fahrer trug Sportschuhe,



obwohl der Arbeitgeber Sicherheitsschuhe zur Verfügung gestellt hatte. Plötzlich trat er mit einem Fuß ins Leere und stürzte. Instinktiv klammerte er sich im Fallen an den Griff des Hubwagens, so dass dieser ebenfalls nach unten gerissen wurde. Die etwa 500 kg schwere Palette stürzte auf den Fahrer. Er erlitt schwere Verletzungen und starb noch am Unfallort. In dem Unternehmen gab es zum Unfallzeitpunkt keine Gefährdungsbeurteilung oder Betriebsanweisungen. Die mindestens jährlichen Sicherheitsunterweisungen für alle Beschäftigten wurden nicht durchgeführt.

Tödlicher Leichtsinn

Sturz vom Hallendach

Ein Abbruchunternehmen demonitierte auf einer Baustelle ein Hallendach. Die Dachplatten bestanden aus Asbest-Zement. Ein Mitarbeiter beschloss, die Arbeiten am Dachfirst in etwa acht Meter Höhe allein in Angriff zu nehmen. Der Arbeitgeber hatte zwei Monate vorher in einer Unterweisung deutlich gemacht, dass Dachplatten aus Asbest-Zement nicht betreten werden dürfen, da unklar ist, ob sie ausreichend tragfähig sind. Entgegen der Arbeitsanweisung und trotz der Warnung seiner Kollegen kletterte der Mitarbeiter auf den Dachfirst. Obwohl Persönliche Schutzausrüstung gegen Absturz zur Verfügung stand, legte er sie nicht an. Kurze Zeit später stürzte der Mann durch die Dachplatten auf den Hallenboden aus Beton. Er war sofort tot.

© KEYSTONE /Picture-Alliance; bearb.: LA

Neu erschienen

Verfahrensablauf beim Auftreten von Hauterkrankungen

Die DGUV Information 250-005 enthält für verschiedene Personengruppen in einem Unternehmen Hinweise zu Identifizierung und Umgang mit durch die Arbeit bedingten Hauterkrankungen. Die Broschüre soll dabei helfen, Hautprobleme frühzeitig zu erkennen und die Möglichkeiten für einen wirksamen Hautschutz und eine eventuelle Verbesserung der Arbeitsplatzsituation in Zusammenarbeit mit dem Unfallversicherungsträger optimal zu nutzen.

Die Broschüre steht als PDF-Datei zur Verfügung: publikationen.dguv.de

Wer ständig erreichbar ist, schläft schlechter

Berufstätige für wissenschaftliche Studie befragt

Von rund einem Viertel der Berufstätigen wird erwartet, dass sie auch außerhalb ihrer eigentlichen Arbeitszeiten erreichbar sind. Dass sich das negativ auf die Leistungsfähigkeit und Gesundheit auswirken kann, zeigt eine wissenschaftliche Studie der Initiative Gesundheit und Arbeit (iga). Für die Studie wurden 125 Berufstätige unter Verwendung sowohl objektiver als auch subjektiver Messmethoden untersucht sowie deren Lebensgefährten befragt.

Demnach leiden Berufstätige, die auch in ihrer Freizeit für den Job auf Abruf bereitstehen, häufiger unter schlechterem Schlaf. Der Anteil der Beschäftigten, die wegen der permanenten Erreichbarkeit nicht zur Ruhe kommen, sich schlecht erholen oder gedanklich von der Arbeit lösen



© YakobchukOlena/Fotolia

In der Freizeit ständig erreichbar? Das kann sich negativ auf die Gesundheit auswirken.

können, ist signifikant größer als bei Berufstätigen mit klar abgegrenzter Freizeit.

Ein Grund dafür ist, dass Erholungsphasen durch Phasen der Arbeit unterbrochen oder verkürzt werden. Zudem fällt es den Betroffenen schwerer, sich in der Freizeit ausreichend von ihrem Job zu distanzieren und abzuschalten. Was die Trennung von Arbeit und Freizeit betrifft, äußerten viele Befragte das Bedürfnis nach klareren Grenzen.

Die Ergebnisse der Studie sind im iga.Report 23 Teil 2 erschienen. Der Report enthält zudem Vorschläge zur Gestaltung der Erreichbarkeit und präventiver Maßnahmen sowie eine Checkliste, anhand derer Unternehmen überprüfen können, wie gut sie im Umgang mit ständiger Erreichbarkeit aufgestellt sind.

www.iga-info.de

Faszinierende Perspektiven für Lkw-Laien

Logistik zum Anfassen beim Tag der offenen Tür im BMVI

Am 27. und 28. August boten Bundesregierung und Ministerien den Besuchern am Tag der offenen Tür ein vielfältiges Informations- und Unterhaltungsprogramm. Im Bundesverkehrsministerium (BMVI) lud die Spedition Stamm auf der Fläche der Logistics Alliance Germany Besucher dazu ein, sich einen Truck einmal von innen anzusehen. Das Angebot wurde lebhaft von Eltern und ihren

Kindern genutzt. Rund um den Truck lagen die Spiegel-Einstellfolien der BG Verkehr aus. Die Besucher erfuhren auf diese Weise mehr über die Funktion der Lkw-Spiegel, über Blickachsen und Sichtfelder. „So habe ich das noch nie gesehen, das mit den Spiegeln ist ja extrem anspruchsvoll“, erklärte ein junger Mann nach dem Besuch im Fahrerhaus. Wie wichtig gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme sind, wurde vielen nach einem Blick aus der Perspektive des Fahrers deutlich.



© BG Verkehr - Eva Wilbig

Die ausgelegten Spiegel-Einstellpläne der BG Verkehr gaben so manchem Besucher Rätsel auf.

Arbeiten mit zwei Bildschirmen

Verwendung unbedenklich

Der klassische Bildschirmarbeitsplatz mit einem 19-Zoll-Einzelbildschirm wird zunehmend durch Multibildschirm-Arbeitsplätze ersetzt. Um mögliche gesundheitliche Auswirkungen zu klären, hat das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) im Auftrag der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft eine Laborstudie durchgeführt.

Die vergleichende Querschnittstudie umfasste Versuche mit zehn Versuchspersonen und drei standardisierten Bildschirmtätigkeiten. Auf der Grundlage der Studienergebnisse erscheint eine grundlegende Erweiterung der bestehenden Präventionsempfehlungen zur Bildschirmnutzung an Büroarbeitsplätzen nicht notwendig, so das IFA. Insgesamt sprechen die in dieser Studie erzielten Leistungen und die bevorzugte Wahl der Versuchspersonen für die Verwendung einer Doppelbildschirm-Variante.

www.dguv.de
Stichwort IFA Report 5/2016

Wie nützlich sind Unterweisungsfilme?

Telefonische Befragung von Sicherheitsfachkräften in Entsorgungsbetrieben

Die BG Verkehr hat für Unterweisungen einen Film mit dem Titel „Hin & Weg – Sicherer Einsatz von Absetzkippern“ produziert, den sie Mitgliedsbetrieben kostenlos zur Verfügung stellt. Er behandelt in 20 Minuten alle wichtigen Themen rund um das sichere Arbeiten mit Absetzkippern und unterstützt Betriebe bei der Durchführung von Unterweisungen, Schulungen und Seminaren.

In einer Evaluationsstudie wird nun wissenschaftlich untersucht, wie dieser



Film in der Praxis eingesetzt wird und wie Sicherheitsfachkräfte die Nützlichkeit des Mediums in der betrieblichen Unterweisung beurteilen. Im Auftrag der BG Verkehr führt das Institut für Arbeit und Gesundheit (IAG) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) dazu eine kurze telefonische Befragung mit Sicherheitsfachkräften in Entsorgungsbetrieben durch. Die Interviews finden im Herbst dieses Jahres statt.

Vielleicht setzen Sie die DVD in Ihrem Betrieb bereits ein und haben Interesse, an der Studie teilzunehmen? Dann kontaktieren Sie uns gerne bis zum 31. Oktober 2016 unter der E-Mail: praevention-projekte@bg-verkehr.de (Betreff: „Hin & Weg“). Über die Ergebnisse der Studie werden wir Mitte 2017 ausführlich im „SicherheitsProfi“ berichten.

Wer sich für den Film und die weiteren Materialien auf der DVD „Hin & Weg – Sicherer Einsatz von Absetzkippern“ interessiert: Sie ist für Mitgliedsbetriebe kostenlos über die Homepage der BG Verkehr in der Rubrik Medien bestellbar.

 www.bg-verkehr.de/medien

BG Verkehr: Neues Konzept für das Mitgliedermagazin

SicherheitsProfi erscheint ab 2017 mit Branchenausgaben

In den letzten Jahren hat sich bei der BG Verkehr viel getan. Durch die Fusionen der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zunächst mit der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, später mit der See-Berufsgenossenschaft zur BG Verkehr und zuletzt mit der Unfallkasse Post und Telekom hat sich das Spektrum der versicherten Branchen stark erweitert.

Es gibt zwar immer Themen, die für alle interessant sind, aber spätestens, wenn es um sehr konkrete Maßnahmen für Arbeitssicherheit geht, nützt es zum Beispiel einem Schiffmechaniker wenig, sich mit der Situation eines Postzustellers zu befassen. Darum wird der SicherheitsProfi

ab 2017 in sechs unterschiedlichen Ausgaben erscheinen. Das Gemeinsame bleibt für alle gleich – das Spezielle wird für jede große Branche gesondert dargestellt. Dafür erscheint der SicherheitsProfi nicht mehr wie bisher acht Mal im Jahr, sondern jeweils einmal pro Quartal. Diese Veränderungen wären in der Kooperation mit der Verkehrsrundschau nicht umsetzbar. Darum hat sich die BG Verkehr schweren Herzens entschlossen, die lange und gute Zusammenarbeit mit dem Vogel-Verlag zu beenden.

Den SicherheitsProfi erhalten alle Mitgliedsunternehmen auch weiterhin direkt und kostenlos. Die erste Ausgabe wird im März 2017 erscheinen. Über den Neustart werden wir ausführlich in der Dezemberausgabe berichten.



DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Freizeit

Für die meisten von uns ist der Sommerurlaub vorbei. Kolleginnen und Kollegen kommen bewundernswert braungebrannt aus den Ferien zurück. Einer aber wird von allen gefragt „Was ist los, hast du dich konsequent aus der Sonne 'rausgehalten?“ Seine regelmäßige Antwort lautet „Sonnenschirm und Sonnenschutzfaktor 50“. Da fragt man sich, wen man mehr bewundern muss. Ich habe mich für den Sonnenschutzfaktor-Kollegen entschieden, denn wir wissen mittlerweile, dass zuviel ultraviolettes Licht an der Haut eine Menge Schaden anrichten kann. Der weiße Hautkrebs zählt unter bestimmten Voraussetzungen inzwischen zu den Berufskrankheiten. Deshalb müssen wir von den Unternehmen Maßnahmen fordern, die die Beschäftigten vor dem schädigenden Einfluss des UV-Lichts schützen. In der Freizeit einen anderen Maßstab an den eigenen Gesundheitsschutz anzulegen, wäre im höchsten Maße unlogisch. Es wäre ja so, als würden Sie bei der Arbeit in der Werkstatt eine teure und effektive Staubabsaugung nutzen, zu Hause aber das Parkett abschleifen, ohne zumindest eine gut sitzende Staubschutzmaske zu tragen. Oder Sie nehmen im Betrieb ausschließlich hochwertige und regelmäßig geprüfte Leitern, zu Hause aber klettern Sie auf einen alten Stuhl auf dem Wohnzimmer Tisch, um die Deckenlampe zu reinigen. Aber das macht ja zum Glück niemand.

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

IAA Nutzfahrzeuge 2016

Sicheres Abbiegen, Hilfestellung nach traumatisierenden Ereignissen sowie gesunde Ernährung für Berufskraftfahrer – mit diesen drei Themen präsentiert sich die BG Verkehr in diesem Jahr auf der IAA. Besuchen Sie unseren Stand in Halle 27.



Kamera-Monitor-Systeme

Das sichere Abbiegen mit einem Lkw an Einmündungen und Kreuzungen setzt voraus, dass der Fahrer einen guten Einblick in die Bereiche neben seinem Fahrzeug hat – direkt, über Spiegel oder auch Kamera-Monitor-Systeme (KMS). Leider sind Abbiegeunfälle noch immer an der Tagesordnung und gehören zu den schwersten Verkehrsunfällen überhaupt. Beim Rechtsabbiegen kann es beispielsweise zu Kollisionen von Nutzfahrzeugen mit Fahrradfahrern oder Fußgängern kommen. Oftmals werden Verkehrsteilnehmer dabei schwer verletzt oder getötet. Die Fahrer der Nutzfahrzeuge bleiben unverletzt, werden aber nicht selten durch das Erlebte traumatisiert.

In einer 3-D-Simulation haben Messebesucher am Stand der BG Verkehr die exklusive Möglichkeit, ein KMS real zu erleben. Die Simulation zeigt, wie KMS helfen können, die Rundumsicht für Nutzfahrzeuge zu optimieren und somit für mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu sorgen. Der Besucher findet sich in der Simulation als Lkw-Fahrer in einer besonders herausfordernden Verkehrssituation wieder und erhält durch den Einsatz eines KMS einen erweiterten Ausblick auf alles, was auf der Straße vor sich geht.

Trauma-Lotsen stellen ihre Arbeit vor

Nicht nur im Straßenverkehr, sondern auch im Betrieb bei der täglichen Arbeit kann ein Unfall bleibende Narben hinterlassen. Unfallopfer, -verursacher oder auch nur -beobachter leiden manchmal so stark unter dem Erlebten, dass sie nicht mehr imstande sind, normal zu arbeiten. Sie haben Schlafprobleme, Konzentrationsstörun-

gen oder die ständige Angst, noch einmal in eine ähnliche Situation zu geraten.

Hier setzen die Trauma-Lotsen der BG Verkehr an: Sie stehen den Betroffenen direkt im Anschluss an das Ereignis zur Seite und begleiten sie durch die Vielfalt der Behandlungsmöglichkeiten. Am Stand der BG Verkehr berichten Trauma-Lotsen aus ihrer Praxis und beantworten Fragen der Messebesucher.

Gesunde Ernährung

Die BG Verkehr gibt Berufskraftfahrern alltagstaugliche Tipps zur gesunden Ernährung im oft stressigen Leben eines Vielfahrers. Manchmal reichen schon kleine Veränderungen aus, um die tägliche Kalorienzahl zu reduzieren. An unserem Stand können die Besucher einen Ernährungstest machen und herausfinden, wie es um ihre tägliche Energiebilanz steht.

Neue Medien im Angebot

Wie gewohnt gibt es am Messestand ein umfangreiches Medienangebot für unsere Mitgliedsunternehmen. Neu ist in diesem Jahr das „Medienpaket KEP“ mit praktischen Tipps für Kurier-, Express- und Postdienstunternehmen inklusive Fahrerhandbuch und dem Film „Wir bringen es immer“. Ebenfalls neu ist die DVD „Kuppeln – aber sicher“. Sie enthält zusätzlich zum Film ein E-Learning Programm zum richtigen An- und Abkuppeln sowie Auf- und Absatteln von Nutzfahrzeugen. Diese Anwendung können die Besucher direkt am Stand der BG Verkehr testen.

Regina Neukranz

WEITERE INFORMATIONEN

Sie finden uns vom 22.-29. September in Halle 27, Stand-Nr. B 21, oder mit Gurtschlitten und Überschlagsimulator im Außengelände.

Achtung: Berufskraftfahrer erhalten gegen Vorlage ihrer Fahrer-karte plus Personalausweis an der Tageskasse am Hannoveraner Messegelände das kostengünstige „Trucker-Ticket“ für 10 Euro.

Unser Schwerpunktthema auf der IAA: Kamera-Monitor-Systeme, die helfen, Unfälle beim Abbiegen zu vermeiden.



Aktuelle Praxistipps und neue Medien für Berufskraftfahrer erwarten unsere Besucher am Messestand in Halle 27.



Nutzen Sie unseren Ernährungstest.







An Bord sind Defibrillator, Sauerstoffgerät und Notfalltasche. Bei Bedarf rasen die gelben Krankentransportwagen mit Blaulicht zum Krankenhaus. Meistens geht es ruhiger zu – aber immer geben qualifizierte Rettungssanitäter Menschen in schwierigen Situationen Sicherheit.

Im Notfall mit Blaulicht



Wer alte oder geschwächte Menschen begleitet, braucht viel Geduld. Gute Planung sorgt für die nötigen Freiräume, denn Zeitdruck ist der größte Stressfaktor beim Krankentransport.

Die Firma vom Büro aus zu führen ist eine tolle Sache“, sagt Peter Rakowski. „Aber ich genieße es auch, regelmäßig rauszufahren, mit Patienten zu arbeiten und mit Kunden zu sprechen.“ Der 38-jährige Geschäftsführer des Unternehmens 292910 Krankentransport ist ausgebildeter Rettungsassistent und steuert heute einen seiner neongelben Krankenwagen. In einem Krankenhaus in Hamburg-Volksdorf soll eine Patientin abgeholt und liegend zum Pflegeheim in Poppenbüttel gefahren werden. Als Rakowski und sein Mitarbeiter Bastian Danker (32) auf der Station ankommen, wartet die alte Dame allerdings bereits und läuft den beiden entgegen – ein Liegendtransport ist hier eindeutig nicht nötig. Die Fahrtrage wird deswegen gegen einen Tragestuhl mit Rädern getauscht. Die Sanitäter helfen der Patientin beim Umsetzen, der Stuhl wird vorsichtig über die Auffahrrampe in den Krankenwagen geschoben und dort zusätzlich mit dem Dreipunktgurt angechnallt. Los geht’s nach Poppenbüttel. Rakowski kennt das dortige Pflegeheim gut: „Die Einrichtung ist wie eine kleine Stadt und besteht aus über 20 Häusern.“ Er drückt unterwegs auf die Telefontaste, die ihn direkt mit der Zentrale verbindet, und bittet den Disponenten vorab zu klären, in welches Haus die Patientin gebracht werden soll. „Lange Suche ist nervig für alle“, sagt er, „für den Patienten, der schnell nach Hause möchte, den Disponenten, der unseren Wagen für die nächste Fahrt eingeplant hat und für uns natürlich auch.“ Kurz darauf informiert der Kollege über Lautsprecher: „Die Patientin bitte zur Kurzzeitpflege, Einfahrt über ‚Alte Landstraße‘.“ Die Seniorin wird schon erwartet, ihre Reisetasche samt Arztbericht und den Medikamenten, die im Krankenhaus verschrieben



Rettungsassistent Bastian Danker und Geschäftsführer Peter Rakowski (rechts), der die Firma 2007 mit seinem Kompagnon Markus Haas in einem kleinen Mehrfamilienhaus gründete. Die „Flotte“ bestand aus genau einem Krankenwagen. Heute beschäftigen die beiden Geschäftsführer 28 feste Mitarbeiter und zehn Aushilfen.

wurden, übergibt Bastian Danker der Stationsschwester. Ein unkomplizierter Transport.

Motivierte Mitarbeiter

Das ist nicht immer so, gibt Rakowski zu bedenken: „Schwierig wird es zum Beispiel, wenn ein dementer Patient nach Hause ge-



In der großen Halle neben dem Büro ist Platz für die zehn modernen Krankentransportwagen. Zur Arbeitskleidung der Besatzungen gehören Sicherheitsschuhe, Hosen mit Reflex-Streifen, Polohemden und Jacken aus hautfreundlicher Baumwolle. Die orange-gelben Sicherheitsjacken werden im Straßenverkehr oder bei Dunkelheit getragen.

fahren werden soll und ihn dort niemand erwartet. Oder wenn wir nicht wissen, wer die Eingangsschlüssel hat.“ Qualifizierte Rettungssanitäter oder -assistenten lernen, diese und viele andere Fragen vor der Abfahrt zu klären. „Wir machen deutlich mehr als einfach nur von A nach B zu fahren“, bekräftigt Bastian Danker.

Rakowski kennt die Arbeitsabläufe und Anforderungen an Material und Ausrüstung aus eigener, langjähriger Praxis. Penibel achtet er auf die Einhaltung aller Arbeits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen. Durchschnittlich zehn Einsätze fährt eine Besatzung pro Tag und legt dabei rund 100 Kilometer im Krankenwagen zurück. Am Abend werden die Fahrzeuge von außen und innen am firmeneigenen Waschplatz gereinigt, damit sie für den kommenden Einsatztag gerüstet sind. Direkt neben der Fahrzeughalle befindet sich der Desinfektionsraum: Da nicht auszuschließen ist, dass Mitarbeiter beim Transport von infektiösen Patienten mit Viren oder Bakterien in Verbindung kommen, können sie dort bei Bedarf duschen und ihre kontaminierte Kleidung wechseln.

Gerade erst ist das Unternehmen nach dem neusten Standard zertifiziert worden (DIN EN ISO 9001:2015). „Diese Zertifizierung muss allerdings auch gelebt werden“, betont Peter Rakowski. Ihm ist bewusst, dass ein gutes Betriebsklima und konkrete Unterstützung der Mitarbeiter dafür wichtig sind. Deswegen bietet er zum Beispiel als Ausgleich zur körperlichen Arbeit den kostenlosen Besuch eines Fitness-Studios samt Rückenschule an. Den Mitarbeitern der Leitstelle steht ein höhenverstellbarer Schreibtisch zur Verfügung. Und dann gibt es noch den neuen Treppensteiger ...



Jeden Abend werden die Wagen von außen und innen gereinigt. Die Fahrzeughalle darf nur mit Sicherheitsschuhen betreten werden.



Wenn man die Trage falsch anfasst, kann man sich im schlimmsten Fall die Handgelenke brechen. Auf Straßen, Bürgersteigen oder Kopfsteinpflaster wird sie zwingend von zwei Personen bewegt, damit sie auf keinen Fall umfällt.



Das Menschliche ist beim Krankentransport oft wichtiger als das Medizinische. Unterwegs wollen viele Patienten über ihre Situation sprechen. Dabei hat der Rettungssanitäter den Fahrgast fest im Blick und kann sofort reagieren, falls sich dessen Zustand verschlechtert.



Mühe los rauf und runter

Beim nächsten Einsatz soll ein Patient aus Hamburg-Jenfeld zu einer Diabetes-Praxis gefahren werden. Der Mann kann nicht mehr Treppen steigen, wohnt in einem vierstöckigen Haus ohne Aufzug und wiegt 120 Kilo. Rakowski und Danker bleiben entspannt. Früher war in solchen Fällen Muskelkraft gefragt – vier Stockwerke, 60 Kilo pro Träger – aber mittlerweile hat das Unternehmen in zwei sogenannte Treppensteiger investiert. „Wir wollten unsere Mitarbeiter entlasten,“ sagt Peter Rakowski. „Die Kosten von fast 10.000 Euro pro Gerät trägt die Firma allein.“

Im Einsatzfahrzeug schließt Bastian Danker den Treppensteiger an den Tragestuhl an. Kurze Zeit später sitzt der Patient bequem und wartet vertrauensvoll darauf, dass er sicher nach unten befördert wird. Ganz langsam, von Stufe zu Stufe, bewegt sich der Stuhl mit dem Steiger darunter wie eine Raupe über die Treppe. Das dauert zwar länger als das normale Tragen, ist aber für die Mitarbeiter eine enorme Verbesserung. Im Krankenwagen wird der Patient platziert und angeschnallt. Bastian Danker sitzt ihm gegenüber,

um ihn medizinisch zu überwachen. Sollte sich der Zustand während der Fahrt verschlechtern, stehen dem Sanitäter diverse Hilfsmittel zur Verfügung. Alle Krankenwagen sind zum Beispiel mit Defibrillator, Sauerstoffgerät, Absaugpumpe und Notfalltasche ausgestattet. Außerdem hat der Fahrer jederzeit die Möglichkeit, das Blaulicht einzuschalten und mit Sonderrechten zu fahren, um schneller im Krankenhaus zu sein.

Ein bisschen schnacken

Notfälle sind zum Glück selten. Meist geht es einfach darum, den Patienten während der Fahrt zu begleiten. Bastian Danker arbeitet schon lange für das Unternehmen. Das Zuhören hat er dabei gelernt. „Gerade ältere Patienten reden viel: von sich, von ihrer Gesundheit, von der Familie, vom Hund ... Einfach Ohren dicht machen und weghören – das ist nicht. Da musst du auch mal bisschen schnacken“, sagt er mit schönstem Hamburger Akzent. Und Peter Rakowski fügt hinzu: „Bei uns ist das Menschliche oft viel wichtiger als das Medizinische.“

Text und Foto: Christoph Papsch



© BG Verkehr

Gefährliche Fehler

Eigentlich sollte es jeder Berufskraftfahrer im Schlaf können – trotzdem kommt es beim Ankuppeln regelmäßig zu den schlimmsten Unfällen. Warum? Wir fragten Joachim Zander, der sich seit Jahren mit dem Unfallschwerpunkt Kuppeln beschäftigt.

Herr Zander, bitte schildern Sie einen typischen Unfall.

Da gäbe es leider sehr viele Beispiele. Nehmen wir diesen aktuellen Unfall: Ein Lkw-Fahrer mit jahrelanger Berufserfahrung hat den Auftrag, einen leeren Sattelaufleger aufzusatteln. Zum Ankuppeln fährt er rückwärts an den stehenden Anhänger heran. Der Anhänger stand am linken Straßenrand auf einer Straße mit leichtem Gefälle. Nachdem der Fahrer den Zugsattelzapfen in der Sattelkupplung verriegelt hat, klettert er von der rechten Seite hinter das Fahrerhaus, um die elektrischen und pneumatischen Verbindungsleitungen des Auflegers an der Zugmaschine anzuschließen. Plötzlich rollt der gesamte Sattelzug nach vorne los. Der Fahrer springt von der Zugmaschine ab und läuft vorne herum, um in das Fahrerhaus zu kommen, vermutlich um die Feststellbremse des Zugfahrzeuges zu betätigen und so den rollenden Sattelzug zum Stehen zu bringen. Die Fahrertür war geöffnet und der Mann beugt sich gerade in das Fahrerhaus, als die Zugmaschine schräg gegen ein links befindliches Metalltor rollt. Dabei wird die geöffnete Tür Richtung Fahrerhaus gedrückt und quetscht seinen Oberkörper ein. Der Notarzt konnte nichts mehr für den Mann tun und stellte als Todesursache Erstickten fest.

Ihre Analyse?

Wie so oft hat der Fahrer gleich mehrere Fehler begangen: Zunächst hätte er sich davon überzeugen müssen, dass der abgestellte Sattelanhängers mit Feststellbremse und Unterlegkeilen gesichert ist. Das ist bei abgestellten Anhängern zwingend erforderlich. Unabhängig vom Gefälle sollten immer Unterlegkeile verwendet werden! Dieses Versäumnis allein hätte den Unfall noch nicht ausgelöst.



Dipl.-Ing. Joachim Zander ist als Referent für Regelwerk im Geschäftsbereich Prävention tätig und analysiert seit Jahren die Unfallschwerpunkte im Bereich Güterkraftverkehr.

Der Fahrer hat aber außerdem die Feststellbremse in der Sattelzugmaschine nicht betätigt – die Zugmaschine stand also ungebremst auf leichtem Gefälle, als er sie verließ, um die Anschlussleitungen zu verbinden. Nach dem Anschließen der Bremsleitungen rollte der gesamte Sattelzug begünstigt durch das Gefälle los.

Aber warum, wenn er nach dem Aufsatteln noch unbeweglich dastand?

Dazu müssen Sie die Funktion einer Druckluftbremsanlage kennen: Wird nach dem Abstellen eines Anhängers der rote Bremsschlauch (Vorratsleitung) getrennt, wird automatisch die Betriebsbremse des Anhängers betätigt. Dies ist eine Notfunktion für den Fall, dass sich ein Anhänger während der Fahrt lösen sollte. Das ist so, als ob Sie mit dem Bremspedal bremsen. Wird der rote Schlauch angeschlossen, löst sich die Bremse des Anhängers wieder. So lange die Bremsleitungen nicht verbunden waren, wurde der gesamte Sattelzug über

die Betriebsbremse des Anhängers gebremst. Durch das Verbinden der roten Vorratsleitung nach dem Aufsatteln wurde die Bremse des Anhängers gelöst und der ganze Zug konnte losrollen.

Und was kann man dagegen tun?

Es wäre nichts passiert, wenn der Fahrer die Feststellbremse der Zugmaschine betätigt hätte. Dann hätte der Zug nicht losrollen können und beim Einhalten der richtigen Reihenfolge des Anschlusses der Bremsleitungen wäre auch der Sattelanhänger weiter gebremst gewesen. Jeder Fahrer weiß es: Zuerst muss die gelbe Bremsleitung angeschlossen werden! Die rote Vorratsleitung darf nie allein verbunden sein, weil dann die Betriebsbremse des Anhängers nicht funktioniert.

Und der Unterlegkeil?

Der dient als letzte Sicherung. Hätte er an einem Rad des Anhängers angelegen, wäre der Zug nicht weggerollt. Zudem hätte der Fahrer ihn nicht entfernen können, weil der Sattelzug dagegen drückt, und so hätte er gemerkt, dass etwas nicht stimmt.

Was ist Ihnen bei der Analyse noch aufgefallen?

Der Fahrer hat sich in den Gefahrenbereich des rollenden Sattelzuges begeben, indem er den kürzesten Weg vorne um das Fahrerhaus zur Fahrertür genommen hat. Bereits hier hätte ihn das Fahrzeug überrollen oder einquetschen können.

Ihr Lösungsvorschlag?

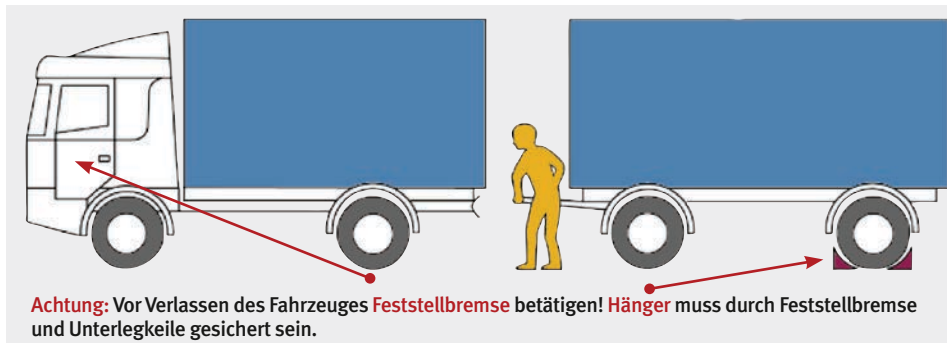
Eine einfache Lösung wäre gewesen, den roten Vorratsschlauch zu trennen. In dem Moment hätte die Notfunktion den Anhänger und damit den gesamten Sattelzug wieder gebremst.

Es scheint, als habe der Fahrer zum Schluss ohne nachzudenken in Panik gehandelt.

Ja, das beobachten wir leider häufig. Die Fahrer wollen einen Sachschaden vermeiden und vergessen die Gefahr. Aber das eigene Leben ist unendlich viel wichtiger! Falls sich andere Personen in der Nähe befinden, sollte man sie lauthals warnen, aber sich nie, wirklich niemals in den Gefahrenbereich eines unkontrolliert rollenden Lkw begeben.

Auch Leichtsinns kann eine Unfallursache sein.

Ja, typisch für diesen tödlichen Leichtsinns ist das Auflaufenlassen eines Mehrachsanhängers auf das Zugfahrzeug, indem man versucht, bei leichtem Gefälle einen Anhänger zum Zugfahrzeug rollen zu lassen und zu kuppeln. Das ist lebensgefährlich und daher ohne



Ausnahme verboten. Ein kleiner Stein, eine Unebenheit im Boden reicht aus, um die Zuggabel herumschwenken zu lassen und das Fangmaul zu verfehlen. In dem Fall ist oft keine Zeit mehr, den Gefahrenbereich zu verlassen und der Betroffene wird im schlimmsten Fall zwischen Zugfahrzeug und Anhänger eingequetscht.

Warum tut jemand so etwas?

Oft will ein Fahrer einfach nur Zeit sparen. Manchmal gibt es auch technische Gründe wie eine defekte Höheneinstelleinrichtung.

Gilt die Problematik des Wegrollens auch für Mehrachsanhänger?

Ja, das sind dieselben Abläufe und Fehlerquellen wie beim Sattelzug. Zusätzlich gilt für Mehrachsanhänger die eiserne Regel, dass der Anhänger grundsätzlich steht und nur das Zugfahrzeug bewegt wird!

Was kann ein Unternehmer tun, um die Fahrer zu sensibilisieren?

Da bei diesen Unfällen in den meisten Fällen Leichtsinns und Fehlverhalten vorliegt, ist es besonders wichtig, die Fahrer sorgfältig und regelmäßig zu unterweisen. Die Unterweisung findet vor Beginn der Tätigkeit statt und wird danach in regelmäßigen Abständen, mindestens jedoch einmal jährlich, wiederholt. Die Unterweisung muss dokumentiert werden. Wir empfehlen ein Unterweisungsgespräch, in das der Fahrer aktiv mit einbezogen wird.

Dazu eignet sich bestimmt der neue Film?

Ja, der neue Schulungsfilm zeigt das richtige An- und Abkuppeln sowie Auf- und Absatteln. Außerdem wird deutlich, was passieren kann, wenn man sich nicht an die richtigen Abläufe hält. Fahrer sprechen in Interviews über ihre Erlebnisse und ihre Sicht der Dinge. Und zusätzlich gibt es auf der DVD eine Lernanwendung, mit der man sein Wissen testen kann. Zusätzlich wird die Druckluftbremse von Lkw und Anhänger dargestellt und erklärt.

Vielen Dank für das Gespräch!

(dp)

INFORMATIONEN FÜR UNSERE MITGLIEDSUNTERNEHMEN

www.bg-verkehr.de/medien

- ▶ Multimedia- DVD „Kuppeln – aber sicher!“
- ▶ Lernanwendung unter www.sicher-kuppeln.bg-verkehr.de
- ▶ DGUV Information 214-080 „Sicheres Kuppeln von Fahrzeugen“ (bisher BGI 599)

- ▶ Faltblatt „Kuppeln – aber sicher!“
- ▶ Unterweisungskarte G1 Kuppeln von Gelenkdeichselanhängern
- ▶ Unterweisungskarte G2 Rückwärtsfahren und Einweisen
- ▶ Unterweisungskarte G5 Fahrzeug sicher abstellen
- ▶ Betriebsanweisung Lkw: Sicheres Ein- und Aussteigen



**KRACH
UNTER
KONTROLLE**
Lärm. Schutz. Arbeit.

Junge Leute müssen wissen, wie wichtig Gehörschutz ist, denn Schäden durch Lärm entstehen oft unbemerkt.

© Matthias Popp / DGUV

Krach unter Kontrolle

Das neue Präventionsprogramm von „Jugend will sich-er-leben“ ist gestartet. In diesem Schuljahr geht es um Lärminderung und Gehörschutz. Mit den anschaulichen Materialien der Aktion können Lehrkräfte und Ausbilder den Azubis zeigen, wie man Gehörschäden vermeidet.

Trotz technischer Verbesserungen sind noch immer viele Beschäftigte gehörschädigendem Lärm ausgesetzt. Zum Beispiel können schon 15 Minuten täglicher Arbeit mit einem Winkelschleifer einen Gehörschaden verursachen. Das Tückische: Durch Lärm verursachte Veränderungen entwickeln sich oft für Betroffene schleichend und unbemerkt. Sie entstehen meist über einen Zeitraum von zehn Jahren und mehr. Sind sie erst eingetreten, können Gehörschäden nicht mehr geheilt werden. Aber junge Menschen nehmen das Problem leider nicht immer ernst genug. Schon ein Viertel aller 16- bis 24-Jährigen hat einen Hörschaden durch Freizeitlärm. Wegen der Langzeitfolgen ist es wichtig, das Thema Lärm bereits in der Ausbildung anzusprechen.

Unterweisungskonzept und Filmmaterial

Die Aktion „Jugend will sich-er-leben“ bietet viele Unterrichtsmaterialien an, mit deren Hilfe Lehrkräfte und Ausbilder Lärm und Ge-

hörschutz thematisieren können. Im Zentrum steht der Film „Krach unter Kontrolle“, der speziell für das Präventionsjahr 2016/17 gedreht wurde und das Thema „Lärminderung und Gehörschutz“ mit vier jugendlichen Azubis umsetzt. Die Inhalte des Films werden in den dafür entwickelten Unterrichtskonzepten aufgegriffen und vertieft. Den Lehrbeauftragten an Berufsschulen stehen fünf ausgearbeitete Unterrichtsvorschläge zum Thema „Lärminderung und Gehörschutz“ zur Verfügung. Das Unterweisungskonzept hilft Ausbildern: Es enthält zwei Unterweisungsvorschläge und mehrere Informationsblätter zum Einsatz im Unternehmen. Außerdem stehen fünf Animationsfilme für Unterricht und Unterweisung zur Verfügung.

Hintergrund „Jugend will sich-er-leben“

„Jugend will sich-er-leben“ (JWSL) besteht seit 1972 und ist ein Präventionsprogramm der gesetzlichen Unfallversicherung. Es wird über die Landesverbände der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) allen Berufsschulen in Deutschland angeboten und ist heute das größte branchen-übergreifende Präventionsprogramm für Auszubildende. Die Aktion erreicht bis zu 800.000 junge Beschäftigte. Für Berufsanfängerinnen und Berufsanfänger ist JWSL die Gelegenheit, sich zu Beginn ihres Berufslebens mit den Risiken der Arbeitswelt vertraut zu machen. Gleichzeitig sollen sie zu sicherheits- und gesundheitsbewusstem Verhalten motiviert werden.

(dp)

WEITERE INFORMATIONEN

www.jwsl.de

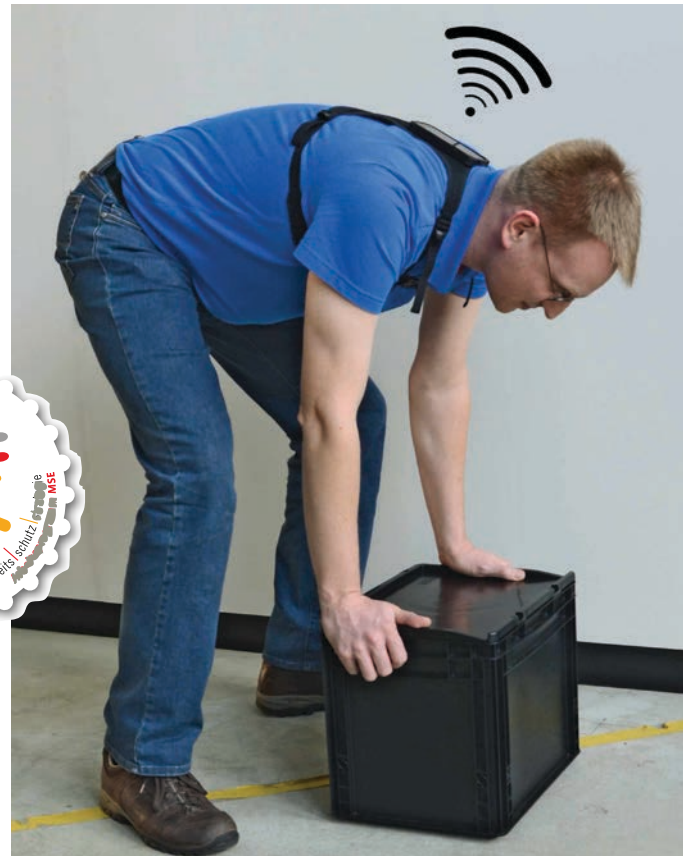
Alle neu gestalteten Unterrichtsmaterialien und -medien des Themenjahres „Lärminderung und Gehörschutz“ gibt es auf der Website der Aktion „Jugend will sich-er-leben“. Zu der Aktion gehören auch ein Kreativwettbewerb und ein Lärm-Quiz.

Wir unterstützen beim Gesundheitstag

Das Thema Rückengesundheit eignet sich für jeden Gesundheitstag. Im Rahmen der Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ wurden dafür drei Veranstaltungsmodule entwickelt. Mitgliedsunternehmen können sie kostenlos bei der BG Verkehr ausleihen.

CUELA-Rückenmonitor Der CUELA-Rückenmonitor ermöglicht, Rückenbelastungen bei verschiedenen Tätigkeiten anschaulich darzustellen. Dazu können Beschäftigte die mit Sensoren ausgestattete Jacke anziehen und beispielhafte Situationen aus dem Alltag, z. B. das Anheben einer Last, nachahmen. Die Testperson sieht am Monitor, welcher Druck dabei jeweils auf die Bandscheiben ausgeübt wird. CUELA macht die erhöhten Druckkräfte bei ungünstigen Haltungen direkt sichtbar. Auch verschiedene Techniken beim Heben lassen sich darstellen und so rüchenschonendes Verhalten trainieren. Das gesamte Veranstaltungsmodul besteht aus dem Mess-System (CUELA-Jacken mit Sensoren), einem Messrechner und Informationsmaterial.

CUELA-Feedback-System Das CUELA-Feedback-System ergänzt den Rückenmonitor. CUELA-Feedback wird ähnlich wie ein Rucksack angezogen und dann mit Bändern und Schnallen individuell an den Träger angepasst. Das System misst die Rumpfvorneigung. Wird ein bestimmter Schwellenwert überschritten, weist ein Signalton oder eine Vibration auf die ungünstige Körperhaltung hin, die zu Rückenbeschwerden führen kann. Der Träger lernt, die eigene Körperhaltung besser wahrzunehmen und rüchengerechte Arbeitsweisen oder Hebetchniken zu üben.



Das CUELA-Feedback-System gibt ein Signal, wenn eine Körperhaltung eingenommen wird, die zu Rückenbeschwerden führen könnte.

Spielekonsole Wii-Fit und Balance Board Für jeden Menschen ist es wichtig, sein persönliches Gleichgewicht (Balance) zu finden, damit der Rücken nicht durch Fehlhaltungen geschädigt wird. Dabei helfen die Spielekonsole Wii und ein Balance Board („Wackelbrett“). Mit diesen Geräten kann man spielerisch verschiedene Übungen machen, um die Muskulatur zu kräftigen und ganz nebenbei für Bewegungsausgleich zu sorgen. Die Muskelaufbau- und Balancespiele motivieren zu einem gesünderen Lebensstil und wecken das Bewusstsein für die Bedeutung körperlicher Fitness im

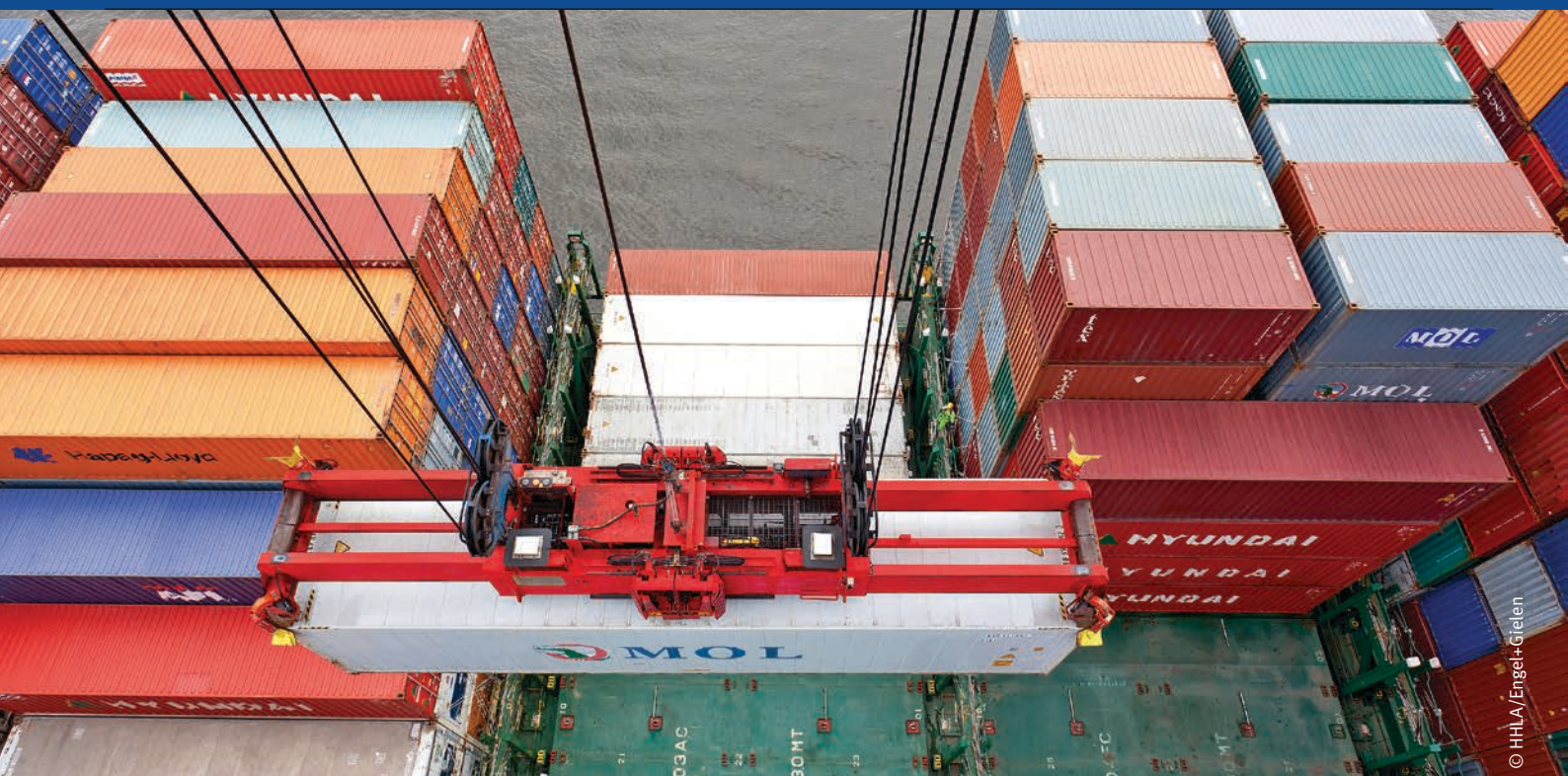
Alltag. Je nach individuellen Zielen kann man Gleichgewichtssinn oder Beweglichkeit trainieren, Fett verbrennen, Muskeln an- oder entspannen und die Ausdauer steigern.

Dr. Gabriele Winter

WEITERE INFORMATIONEN

Mitgliedsunternehmen, die Module für den Einsatz im Betrieb ausleihen möchten, wenden sich bitte an ihre Aufsichtsperson. Ihren regionalen Ansprechpartner finden Sie direkt über die Postleitzahlensuche auf unserer Startseite im Internet.
www.bg-verkehr.de

Die Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ wird seit 2016 im Arbeitsprogramm „Muskel-Skelett-Erkrankungen“ der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie weitergeführt. Weitere Informationen und viele nützliche Anregungen gibt es im Internet.
www.gdabewegt.de



© HHLA/Engel+Gleien

Wie schwer ist der?

Seit dem 1. Juli 2016 dürfen nur Container verladen werden, für die eine verifizierte Gewichtsangabe vorliegt. Die Dienststelle Schiffssicherheit ist für die Umsetzung der neuen Vorgaben verantwortlich und steht bei Fragen gerne zur Verfügung.

Als im Januar 2007 das Containerschiff „MSC Napoli“ vor der südenglischen Küste strandete, ließ das Bergungsunternehmen die Container wiegen. Dabei stellte sich heraus, dass viele Container deutlich schwerer waren als in den Ladungspapieren angegeben. Die Gewichtsdivergenz lag bei bis zu 20 Tonnen. Die Überladung von Containern gefährdet die Stabilität von Schiffen und stellt damit ein hohes Risiko dar. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation IMO hat daher neue Regelungen zum Wiegen von Containern in Kap. VI Regel 2 des SOLAS-Übereinkommens aufgenommen.

Verifizierte Bruttomasse

Für Frachtcontainer, die auf SOLAS-Schiffe verladen werden, muss seit dem 1. Juli 2016 die verifizierte Bruttomasse dokumentiert sein. Anderenfalls darf der Frachtcontainer nicht verladen werden. Der Container muss entweder verwogen werden (sog. Methode 1) oder seine Bruttomasse muss durch ein Berechnungsverfahren (sog. Methode 2) ermittelt werden. Verlader, die Methode 2 anwenden wollen, müssen entweder aufgrund einer vorhandenen Zertifizierung dafür geeignet sein oder eine zertifizierte Methode benutzen. Konkretisiert wird die Neuregelung durch „Richtlinien zur Bestimmung der verifizierten Bruttomasse von Frachtcontainern (MSC.1/Rundschreiben 1475)“. Zuständig für die Umsetzung in Deutschland ist die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr.

Die BG Verkehr hat hierzu in Abstimmung mit den europäischen Nachbarhäfen folgende Festlegungen getroffen:

- ▶ Beim Wiegen des gesamten beladenen Containers (Methode 1) ist eine Waage der Genauigkeitsklasse III (IV) oder höher nach der Richtlinie 2014/31/EG zu verwenden. Die Verwiegung auf einem Fahrgestell oder Anhänger ist grundsätzlich möglich. Dabei ist Ziff. 11.1 der „Richtlinien zur Bestimmung der verifizierten Bruttomasse von Frachtcontainern (MSC.1/Rundschreiben 1475)“ zu beachten.
- ▶ In Deutschland geht man davon aus, dass Unternehmen, die eine bestehende ISO-Zertifizierung, den AEO-Status oder eine vergleichbare Zertifizierung haben, bereits die erforderliche Zertifizierung vorweisen, um die Methode 2 zielorientiert anzuwenden. Eine weitergehende Zertifizierung, Genehmigung oder Registrierung ist nicht erforderlich. Für Verlader, die nicht über diese Möglichkeit verfügen, hat die BG Verkehr ein zugelassenes Verfahren zur Berechnung der Bruttomasse nach Methode 2 entwickelt. Detaillierte Informationen dazu finden Sie im Internet (siehe Infokasten rechte Seite).

Thomas Crerar

+ Dienststelle Schiffssicherheit
 Thomas Crerar, Ansprechpartner zur Wiegepflicht für Container
 Telefon: +49 40 361 37 744
 E-Mail: thomas.crerar@bg-verkehr.de

Fragen und Antworten

Darf der Container nach Methode 1 auch auf einem Fahrzeug verwoogen werden?

Ja, bitte beachten Sie dabei Ziff 11.1 des Rundschreibens MSC.1/1475 (im Internet abrufbar).

Wie ist die Zertifizierung für Anwender der Methode 2 geregelt?

Die Anwendung der Methode 2 ist eine Alternative zur Verwiegung des gepackten Containers. Bei der Berechnungsmethode sind die Einzelmassen der Ladung, des Stau- und Zurrmaterials sowie das Tara des Containers zusammenzurechnen. Nach den Richtlinien zur Bestimmung der Bruttomasse von Frachtcontainern ist hier eine Zertifizierung entweder des Anwenders oder der angewendeten Methode erforderlich. In Deutschland wird davon ausgegangen, dass Unternehmen, die eine bestehende ISO-Zertifizierung, den AEO-Status oder eine vergleichbare Zertifizierung haben, bereits die erforderliche Zertifizierung vorweisen, um die Methode 2 zielorientiert anzuwenden. Eine weitergehende Zertifizierung ist nicht erforderlich. Ein besonderes Genehmigungsverfahren wird es in Deutschland nicht geben. Darüber hinaus hat die BG Verkehr ein zugelassenes Verfahren zur Berechnung der Bruttomasse nach Methode 2 entwickelt und auf www.deutsche-flagge.de veröffentlicht, das ohne weitere Zertifizierung angewendet werden kann.

Können die Herstellerangaben zu den Einzelmassen verwendet werden?

Ja, aber es wird dringend empfohlen, die Angaben in Abständen durch eigene Verwiegungen zu überprüfen.

Darf Methode 2 auch bei Schnittholz angewendet werden?

Dagegen bestehen keine Bedenken. Lediglich bei bestimmten Ladungsgütern wie Schrott und Massengut ist Methode 2 ungeeignet.

Wie sind die Anforderungen an Waagen zur Bestimmung der Bruttomasse von Frachtcontainern geregelt?

In Deutschland müssen Waagen, die für die Verwiegung gepackter Container verwendet werden, der Genauigkeitsklasse III (IV) der EU-Richtlinie 2009/23/EG (ab 20.4.2016 2014/31/EU) entsprechen. Bei Anwendung der Methode 2 sind Waagen der Genauigkeitsklasse III zu verwenden.

Müssen die Waagen geeicht sein?

Nein, aber die Waagen müssen kalibriert und zertifiziert sein. Bei anderweitiger Verwendung, z.B. als öffentliche Waage oder zur Preisermittlung, kann aber Eichpflicht bestehen. Vor Beschaffung einer Waage muss daher genau geprüft werden, für welche Zwecke sie verwendet werden soll.

Welches Recht gilt, wenn der Verloader den Container in Land A packt und wiegt, aber in Land B auf ein Schiff bringt?

Der Verloader in Land A muss nach den dortigen Rechtsvorschriften und auf Basis von SOLAS arbeiten, d.h. er muss kalibrierte Wiegeeinrichtungen der Genauigkeitsfestlegungen von Land A verwenden und – bei Anwendung von Methode 2 – nach der Regelung des Landes A zertifiziert sein. Land B muss bei etwaigen Kontrollen die in Land A getroffenen Regelungen berücksichtigen.

Was passiert mit dem Container, wenn sich bei einer Kontrollverwiegung zeigt, dass die tatsächliche Bruttomasse erheblich von den Angaben abweicht?

Sollte bei einer Kontrolle festgestellt werden, dass die Bruttomasse falsch angegeben wurde, wird die Behörde ein Verladeverbot aussprechen, das solange gilt, bis die verifizierte Bruttomasse vorliegt. Privat rechtlich sind die Konsequenzen abhängig von den Regelungen, die durch die jeweiligen Vertragspartner getroffen wurden. Der Kapitän entscheidet letztendlich, ob ein Container bei verspäteter Vorlage der verifizierten Bruttomasse noch verladen werden kann.

WEITERE INFORMATIONEN

Die Dienststelle Schiffssicherheit veröffentlicht im Internet laufend aktuelle Informationen zum Wiegen der Container. www.deutsche-flagge.de

Praxisbezogene Infos für Befrachter gibt es auch im Blog von eurogate: www1.eurogate.de/Media/Blog-Artikel/SOLAS-Artikel

Zu den Änderungen im SOLAS-Abkommen informiert die International Maritime Organization (IMO) auf ihrer Homepage. www.imo.org

Seminare für Seeleute

Auch im Jahr 2017 bietet die BG Verkehr wieder eine Vielzahl von Seminaren an. Eine Übersicht für das erste Quartal finden Sie ab

Seite 25. Und hier zwei Seminare, die speziell für Seeleute und Mitarbeiter in Reedereien konzipiert wurden.

SEMINARE SEESCHIFFFAHRT 2017

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Sicherheitsbeauftragte in Seeschifffahrt und Fischerei	SEE-17-149	20.02. - 24.02.2017	21385 Amelinghausen
Seminar für Führungskräfte: Seeschifffahrt und Fischerei	SEE-17-152	07.03. - 09.03.2017	21385 Amelinghausen

An drei Fährstellen wird die Weser überquert.

© Christian Kösak

Arbeitssicherheit ist Pflicht, nicht Kür

Arbeitsschutz in Fährbetrieben

Fährmann hol' über" – der Ruf ertönt heute nicht mehr an der Weser, wie vielleicht vor fast 500 Jahren, denn 1545 wird der Fährbetrieb an der Weser zum ersten Mal urkundlich erwähnt. Auch wenn man heute den Fährmann nicht mehr rufen muss, die Weser lässt sich noch immer per Schiff überqueren. 80 Mitarbeiter der Fähren Bremen-Stedingen GmbH (FBS) sorgen rund um die Uhr an drei Fährstellen dafür, dass Fahrgäste die Weser bequem, sicher und verlässlich überqueren können, im 10- oder 20-Minuten-Takt, „rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr“, wie der Geschäftsführer Andreas Bettray betont. Rund 13.500 Fahrgäste pro Tag nutzen die Fähren, nahezu fünf Millionen im Jahr.

Was überzeugt Pendler, aber auch Urlauber oder andere Reisende davon, die Weser mit der Fähre zu überqueren? Sicherheit, Service, Kundenorientierung und der Zustand der Fahrzeuge sind die wichtigsten Faktoren, denn immerhin muss jeder Fahrgast für seine Fährüberfahrt bezahlen. Die Faktoren zur Kundenbindung knüpfen nahtlos an das Thema Arbeitssicherheit an: Verlässlichkeit und Kundenzufriedenheit sowie Mitarbeiterbindung und Arbeitssicherheit bilden eine Einheit. Arbeitssicherheit fängt bei der einheitlichen Bekleidung der Mitarbeiter an und hört bei der geregelten Prüfung der Arbeitsmittel oder den regelmäßigen Begehungen mit anschließender Maßnahmenverfolgung noch lange nicht auf.

Respekt prägt die Zusammenarbeit

Jens Grube, als innerbetriebliche Fachkraft für Arbeitssicherheit noch zu Zeiten der Binnenschiffahrts-BG ausgebildet, beschreibt die Arbeitsschutzorganisation mit wenigen Worten. Er nennt den Betriebsarzt Dr. Helmut Brüggemann, drei Sicherheitsbeauftragte, zahlreiche Ersthelfer, mindestens ein Ersthelfer an Bord pro Schicht und nicht zu vergessen: die respektvolle Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat und der Geschäftsführung.

Zu den ständigen Aufgaben von Jens Grube als Sifa gehört es, die Geschäftsführung bei der Erstellung und Aktualisierung der Gefährdungsbeurteilung zu unterstützen. Er führt regelmäßige Begehungen durch, um Gefährdungen im Betrieb zu ermitteln und ge-



Jens Grube ist regelmäßig an Bord.

eignete Maßnahmen abzuleiten. Außerdem gehören Sitzungen des Arbeitsschutzausschusses unter Beteiligung der BG Verkehr sowie jährliche Unterweisungen und Übungen zur Umsetzung der Notfallpläne, die auf allen Fähren aushängen, dazu. Themen wie die Rettung von Personen aus dem Wasser oder Verhalten bei Bränden werden durch praktische Übungen begleitet.

Sicherheit schon beim Bau

Konsequent setzt Jens Grube sich für das „TOP“-Prinzip ein: Technische Maßnahmen werden vorrangig vor organisatorischen umgesetzt. Erst, wenn das nicht reicht, wird nach personenbezogenen Maßnahmen geschaut, „wie ich dies in meiner Ausbildung bei der BG Verkehr gelernt habe“. Wird zum Beispiel eine neue Fähre gebaut, dann ist er bereits beim Bau eingebunden und regelmäßig auf der Werft, ebenso die Maschinisten, die später die Verantwortung für den reibungslosen Betrieb haben. So können schon beim Bau die Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden. Auch nach Inbetriebnahme der Fahrzeuge achtet er konsequent auf die Einhaltung der grundlegenden Sicherheitsregeln – eine ständige Herausforderung: Neben regelmäßigen Begehungen sind dies die Prüfung der Betriebsmittel durch befähigte Personen oder Sachverständige, der konsequente Einsatz von rutschhemmender Farbe oder Sandeinstreuung beim Streichen der Verkehrsflächen.

Wichtig ist auch eine gute Ausleuchtung aller Arbeitsplätze und Verkehrswege, damit Gefahren erkannt werden können. Zur Si-



Andreas Betray und Jens Grube arbeiten eng zusammen.



Kassierer und Einweiser beim Kundenkontakt.

cherheit trägt bei, dass die Fähren jeweils mit zwei Einweisern/Kassierern besetzt sind und per Video überwacht werden.

Ein weiteres wichtiges Thema betrifft die Ergonomie. So wurden die schweren Kartenausgabegeräte mit bis zu sechs Kilogramm Gewicht gegen viel leichtere elektronische Systeme ausgetauscht. Im Steuerhaus ermöglichen ergonomische Steuerstühle, gute Bedien- und Ablesbarkeit der Instrumente durch eine zweckmäßige Anordnung und besonders beschichtete sogenannte „Goldfolien“-Rollo gegen die Sonneneinstrahlung den Schiffsführern belastungsarmes Arbeiten.

Einweiser und Kassierer kommen bei der FBS aus ganz unterschiedlichen Berufen, werden aber in der Schifffahrt gut angeleitet und erhalten eine intensive Unterweisung. Ein erfahrener Kollege

kümmert sich als „Pate“ und steht in der ersten Zeit als Ansprechpartner zur Verfügung. Hier kommt bei der FBS gleich die Fachkraft für Arbeitssicherheit ins Spiel. Jens Grube unterweist gleich zu Beginn nach einem festgelegten Erstunterweisungsplan. Themen wie Erste Hilfe, Brandschutz, Zweck und Nutzen von persönlicher Schutzausrüstung (PSA) und Schutzkleidung, Aufbewahrung und Handhabung der Rettungsmittel, Nutzung der Verkehrswege, Sicherheits- und Notfallpläne werden behandelt. Für gefahrenträchtige Tätigkeiten wie Festmachen, Konflikte mit Fahrgästen, Fahrzeuge mit Gefahrgut an Bord oder Arbeiten an Schiffseinrichtungen werden genaue Vorgaben vermittelt. Ihre Einhaltung wird konsequent überprüft. Dazu gehört auch die Nutzung der PSA. Aber es bleibt nicht bei der Einweisung, es wird auch kontrolliert. „Notfalls gibt es auch eine klare Ansage.“ So weiß jeder Mitarbeiter, was von ihm erwartet wird, auch und gerade in Sachen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. „Die Persönliche Schutzausrüstung ist bei uns Pflicht, nicht Kür“, betont der Betriebsleiter Michael Krüger.

Prinzip Fürsorge

Aber es wird nicht nur gefordert, das Unternehmen lebt auch das Prinzip Fürsorge: Dazu nennt er optimierte Schichtpläne, denn gearbeitet wird im Drei-Schicht-Betrieb, oder ansprechende Arbeitskleidung. Mit ihr wird die Zugehörigkeit zur Besatzung deutlich gemacht. Gleichzeitig zeigt sie den Fahrgästen, wer an Bord das Sagen hat oder bei Problemen angesprochen werden kann. Sie bietet auch Schutz, nicht zuletzt auch gegen UV-Belastung im Sommer.

Und dann kommt doch noch die Kür zum Zuge. Das Unternehmen ist auch in Sachen Gesundheitsvorsorge aktiv. So kann jeder Mitarbeiter für einen Eigenbeitrag von monatlich 10 Euro in einem regionalen Fitness-Studio trainieren, als Ausgleich für die sitzende Tätigkeit der Schiffsführer und für das lange Stehen der Decksbesatzung – ein Angebot, das von vielen Mitarbeitern gut angenommen wird. Denn durch den Schichtbetrieb ist es nicht einfach, Vereinssport zu festen Trainingszeiten durchzuhalten.

Jens Grube betont deshalb auch, wie wichtig das Umfeld, die Zusammenarbeit im Unternehmen ist. Er arbeitet mit der Geschäftsführung, mit dem Betriebsrat und den Mitarbeitern, aber auch mit der BG gut zusammen. „In diesem Umfeld bereitet mir die Aufgabe Freude und ich bin mit großem Engagement dabei“ – und das wird während des Aufenthaltes an Bord deutlich, schon beim Betreten der gepflegten Schiffe und beim Erleben des Miteinanders der Besatzung. (rb)

SEMINARE BINNENSCHIFFFAHRT 2017

Weitere Informationen zu den Seminaren finden Sie auf den Seiten 25 bis 27 oder erhalten Sie unter 0203 2952- 122.

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Fortbildungsseminar für Fahrgastschiffer: Verantwortung – Kommunikation im Arbeitsschutz – Unterweisung	BS-17-162	06.02. - 08.02.2017	83209 Prien
Arbeitsschutz in der Fahrgastschiffahrt	BS-17-166	20.02. - 22.02.2017	34508 Willingen
Rettungswestenseminar	BS-17-160	06.03. - 08.03.2017	34508 Willingen
Sicherheitsbeauftragte in Binnenschiffahrtbetrieben	BS-17-159	20.03. - 23.03.2017	34508 Willingen
Gesundheitsförderung in der Binnenschiffahrt: Ernährung – Stress – Rückenprobleme	BS-17-167	27.03. - 29.03.2017	34508 Willingen



© anyaberktu/ Fotolia

Neues Meldeverfahren

Für die Meldung des Lohnnachweises an die Berufsgenossenschaften gibt es ein neues Verfahren. Es geht zum 1. Januar 2017 in eine zweijährige Testphase.

Der Lohnnachweis ist eine der Grundlagen für die Berechnung des Beitrages, den Unternehmen für den Unfallversicherungsschutz ihrer Beschäftigten jährlich zahlen. Ab 1. Januar 2017 wird für das Einreichen des Lohnnachweises ein neues Verfahren eingeführt. Es wird zunächst während einer zweijährigen Übergangsphase getestet. In dieser Zeit wird es einen Parallelbetrieb geben: Alle Mitgliedsunternehmen können ihren Lohnnachweis wie gewohnt online, per Papier oder Fax einreichen. Gleichzeitig ist für das Beitragsjahr 2016 aber auch erstmals der Lohnnachweis nach dem neuen elektronischen Verfahren zu erstatten.

Während der Übergangszeit werden die Beiträge auf der Grundlage des bisherigen Verfahrens berechnet. Dieses parallele Verfahren stellt sicher, dass der Beitrag der Unternehmen auch zukünftig korrekt berechnet wird. Ab dem Beitragsjahr 2018 erfolgt die Meldung der gezahlten Lohnsummen dann ausschließlich mit dem neuen digitalen Lohnnachweis.



LOHN NACHWEIS DIGITAL

Wichtiger Termin: Ab 1. Dezember 2016 müssen alle Unternehmerinnen und Unternehmer in ihrem Entgeltabrechnungsprogramm einen so genannten Stammdatenabgleich durchführen. Die hierfür benötigten Zugangsdaten erhalten alle Unternehmen zusammen mit dem Entgeltnachweis schriftlich von der BG Verkehr. Das neue Verfahren wird in der Dezember-Ausgabe des SicherheitsProfi ausführlich vorgestellt und auch im Internet und Extranet über den Stand und das neue elektronische Verfahren berichtet.

Vier Fragen zum neuen Lohnnachweisverfahren



Norbert Lehner, Mitarbeiter der BG Verkehr und Beauftragter DEÜV-Meldeverfahren

Herr Lehner, gefühlt wird bereits zum dritten Mal ein neues Verfahren eingeführt, warum?

So könnte man sagen. Seit 2008 wurde die Einführung des DBUV-Verfahrens mehrfach verschoben und dann doch nicht umgesetzt.

Damals wurde auf Bundesebene das Ziel ausgegeben, Bürokratie abzubauen, Kosten einzusparen und die Daten zu vereinheitlichen. Im Zuge dessen sollte ein einheitliches und für die Unternehmen im Zuständigkeitsbereich der gewerblichen Berufsgenossenschaften einfaches Verfahren eingeführt werden.

Woran sind die bisherigen Versuche gescheitert?

Im Probetrieb war die Fehlerquote bei den Entgeltmeldungen mit DBUV einfach zu hoch und das Verfahren zu kompliziert.

Was wird sich für unsere Mitgliedsunternehmen ändern?

Es wird sich zunächst gar nicht so viel verändern. Während des zweijährigen Probetriebs wird der Lohnnachweis wie gewohnt bei uns eingereicht. Dazu kommt zusätzlich die Übertragung der Lohnsummen und Arbeitsstunden sowie die Anzahl der Versicherten im digitalen Lohnnachweis direkt aus dem Lohnabrechnungsprogramm per Datensatz.

Wie schätzen Sie das neue Verfahren ein?

Es bleibt auf jeden Fall die Nähe zum DEÜV-Meldeverfahren gewahrt, das bringt bereits Ergebnissicherheit. Durch die direkte Übermittlung der Daten über unseren Dachverband sowie dem vorgeschriebenen Abgleich der UV-Stammdaten des Entgeltabrechnungsprogramms mit den Daten der BG Verkehr sind die Meldungen unserer Unternehmen sauber verarbeitbar. Ich bin mir sicher, der neue digitale Lohnnachweis wird schnell und sicher sein.

Seminartermine 2017

Die ersten Seminare der BG Verkehr für die Saison 2017 sind buchbar. Das Seminarprogramm mit dem vollständigen Terminplan steht ab November zur Verfügung.

Die Seminarplanung für 2017 ist bei der BG Verkehr auf der Zielgeraden. Die Fusion mit der Unfallkasse Post und Telekom war ein willkommener Anlass, um die Termine für ein volles Kalenderjahr vorauszuplanen und ein gemeinsames Programm zu gestalten. Das braucht etwas Zeit.

Um den Mitgliedsunternehmen der früheren BG Verkehr die Planung für Anfang 2017 zu erleichtern, veröffentlichen wir in dieser Ausgabe bereits die Seminartermine für das erste Quartal. Alle weiteren Termine werden in der Dezemberausgabe veröffentlicht. Die Termine für die gesamte BG Verkehr sind ab November im Internet buchbar und werden auch in einer gemeinsamen Seminarbroschüre veröffentlicht.

Die Anmeldung für die hier abgedruckten Seminare – die für die See- und Binnenschifffahrt finden Sie weiter vorn auf den Branchenseiten – können Sie direkt über das Internet, per E-Mail und per Post an die für Sie zuständige Regionalabteilung Prävention senden. Kontaktdaten finden Sie in der Tabelle unten auf dieser Seite. Haben Sie Fragen? Dann rufen Sie uns gerne an.

Seminarkosten und Anmeldung

Ist das Seminar für den Arbeitsschutz im eigenen Unternehmen gedacht, übernimmt die BG Verkehr für ihre Mitgliedsbetriebe die unmittelbaren Seminarkosten. Nach Ihrer Anmeldung erhalten Sie von uns eine Reservierungsbestätigung. Ist das Seminar ausgebucht, werden Sie darüber informiert und können sich auf eine Warteliste setzen lassen.

Informationen zum Ablauf

Rund vier Wochen vor Seminarbeginn folgt die Einladung zum Seminar. Sie enthält alle notwendigen Informationen wie zum Beispiel die genaue Adresse, eine Anfahrtsskizze und einen Überblick über den zeitlichen Ablauf des Seminars.

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

Constanze Duismann



Das Seminarprogramm finden Sie auch im Internet unter www.bg-verkehr.de direkt auf der Startseite unter dem Button „Seminare“. Zur Anmeldung gelangen Sie über die Seminarlisten. Klicken Sie einfach auf den Semintitel, der Sie interessiert, dann gelangen Sie zu weiteren Informationen über die Zielgruppe, die Inhalte des Seminars und zum Anmeldebogen. Bitte wählen Sie aus den Seminaren Ihrer Region. Bundesweite Seminare stehen allen Interessierten aus Mitgliedsunternehmen offen, die Anmeldung erfolgt ebenfalls bei der für Ihren Betrieb zuständigen Regionalabteilung.

WO SIE SICH ANMELDEN KÖNNEN

Regionalabteilung Prävention in	Telefon	E-Mail
Hamburg (zuständig für Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern)	040 3980-2701	praevention-hamburg@bg-verkehr.de
Hannover (zuständig für Niedersachsen und Bremen)	0511 3995-793	praevention-hannover@bg-verkehr.de
Berlin (zuständig für Berlin und Teile des Landes Sachsen-Anhalt)	030 25997-138	praevention-berlin@bg-verkehr.de
Dresden (zuständig für Sachsen und Thüringen und Teile des Landes Sachsen-Anhalt)	0351 4236-527	praevention-dresden@bg-verkehr.de
Wuppertal (zuständig für Nordrhein-Westfalen)	0202 3895-307	praevention-wuppertal@bg-verkehr.de
Wiesbaden (zuständig für Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Saarland und Hessen)	0611 9413-219	praevention-wiesbaden@bg-verkehr.de
München (zuständig für Bayern)	089 62302-216	praevention-muenchen@bg-verkehr.de
Seminare für spezielle Branchen	Telefon	E-Mail
Luftfahrt	0611 9413-219	praevention-wiesbaden@bg-verkehr.de
Binnenschifffahrt	0203 2952-112	binnenschifffahrt@bg-verkehr.de
Seeschifffahrt und Fischerei	040 3980-2754	seeschifffahrt@bg-verkehr.de

Seminartermine für das erste Quartal 2017

BUNDESWEITE SEMINARE 2017

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen – Schwerpunkt: Großraum- und Schwertransporte	RAP4-17-33	09.01. - 12.01.2017	16868 Bantikow
Seminar für Autokranführer	RAP6-17-86	09.01. - 13.01.2017	26316 Varel-Dangast
Arbeitsschutz beim Schüttguttransport und bei Erdarbeiten	RAP5-17-50	17.01. - 20.01.2017	08393 Meerane
Seminar für Autokranführer	RAP6-17-87	23.01. - 27.01.2017	66954 Pirmasens-Winzeln
Seminar für Bauleiter und Koordinatoren: DGUV Regel 101-004 „Kontaminierte Bereiche“ (bisher BGR 128)	RAP7-17-90	30.01. - 03.02.2017	36280 Oberaula
Sicherheitsbeauftragte in Büro und Verwaltung	RAP7-17-92	13.02. - 16.02.2017	36280 Oberaula
Kompetent unterweisen	BS-17-171	14.02. - 16.02.2017	36251 Bad Hersfeld
Anforderungen an Sachkundige/Befähigte Personen für die Prüfung von Fahrzeugen	RAP7-17-94	20.02. - 22.02.2017	36280 Oberaula
Arbeitsschutz beim Betrieb von Fahrzeugen mit Ladekran	RAP5-17-52	22.02. - 24.02.2017	01109 Dresden
Seminar für Autokranführer	RAP6-17-88	06.03. - 10.03.2017	99894 Friedrichroda
Arbeitsschutz für Betriebs- und Personalräte	RAP7-17-95	06.03. - 08.03.2017	36280 Oberaula
Arbeitsschutz in Containerdiensten	RAP5-17-54	13.03. - 15.03.2017	01109 Dresden
Ausbildung von Erstbetreuern nach psychisch traumatisierenden Ereignissen	RAP3-17-23	14.03. - 16.03.2017	36251 Bad Hersfeld
Sucht und Mobbing	RAP5-17-55	14.03. - 16.03.2017	36251 Bad Hersfeld
Seminar für Sachkundige/Befähigte Personen: Prüfung von Kipp- und Absetzbehältern	RAP5-17-56	16.03. - 17.03.2017	01109 Dresden

SEMINARE LUFTFAHRT 2017

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Fachspezifisches Luftfahrtseminar „Verwaltung und Passage“	LUFT-17-112	09.01. - 11.01.2017	57392 Sellinghausen
Fachspezifisches Luftfahrtseminar „Betriebsräte“	LUFT-17-114	16.01. - 18.01.2017	34508 Willingen
Fachspezifisches Luftfahrtseminar „Hubschrauber“	LUFT-17-115	13.02. - 17.02.2017	57392 Sellinghausen
Fachspezifisches Luftfahrtseminar „Vorfeld und Abfertigung“	LUFT-17-116	13.02. - 15.02.2017	36251 Bad Hersfeld
Fachspezifisches Luftfahrtseminar „SIFA Fortbildung und Ausbildung der Stufe III“	LUFT-17-117	13.02. - 16.02.2017	36251 Bad Hersfeld
Fachspezifisches Luftfahrtseminar „Flugbetrieb“	LUFT-17-118	13.03. - 16.03.2017	36251 Bad Hersfeld
Fachspezifisches Luftfahrtseminar „Meister und Techniker“	LUFT-17-119	13.03. - 16.03.2017	57392 Sellinghausen
Fachspezifisches Luftfahrtseminar „Führungskräfte“	LUFT-17-120	20.03. - 22.03.2017	34508 Willingen

SEMINARE NACH REGIONEN 2017

Seminartitel	Seminarnummer	Termin	Ort
Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern (Regionalabteilung Prävention Hamburg)			
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP2-17-1	09.01. - 12.01.2017	23795 Bad Segeberg
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	RAP2-17-2	09.01. - 11.01.2017	18119 Rostock
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Sammlung und Transport	RAP2-17-3	20.02. - 23.02.2017	18119 Rostock
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP2-17-4	27.02. - 02.03.2017	18119 Rostock

SEMINARE NACH REGIONEN 2017

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

Niedersachsen, Bremen (Regionalabteilung Prävention Hannover)

Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	RAP3-17-19	04.01. - 06.01.2017	49406 Barnstorf
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP3-17-20	16.01. - 19.01.2017	49406 Barnstorf
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP3-17-21	06.02. - 09.02.2017	49406 Barnstorf
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP3-17-22	20.02. - 23.02.2017	49406 Barnstorf

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

Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen	RAP4-17-34	17.01. - 20.01.2017	16868 Bantikow
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Sammlung und Transport	RAP4-17-35	20.02. - 23.02.2017	16868 Bantikow
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben	RAP4-17-36	28.02. - 02.03.2017	16868 Bantikow
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP4-17-37	14.03. - 17.03.2017	16868 Bantikow
Arbeitsschutz für Unternehmer und Führungskräfte	RAP4-17-38	28.03. - 31.03.2017	16868 Bantikow

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

Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	RAP5-17-51	31.01. - 02.02.2017	08393 Meerane
Arbeitsschutz für Unternehmer und Führungskräfte	RAP5-17-53	27.02. - 01.03.2017	08393 Meerane
Sicherheitsbeauftragte in Omnibusbetrieben	RAP5-17-57	21.03. - 24.03.2017	08393 Meerane
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP5-17-58	28.03. - 31.03.2017	08393 Meerane

Nordrhein-Westfalen (Regionalabteilung Prävention Wuppertal)

Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Sammlung und Transport	RAP6-17-76	23.01. - 26.01.2017	57392 Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Omnibusbetrieben	RAP6-17-77	20.02. - 23.02.2017	57392 Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP6-17-84	20.03. - 23.03.2017	42781 Haan
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP6-17-78	28.03. - 31.03.2017	57392 Sellinghausen

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

Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP7-17-89	23.01. - 26.01.2017	56864 Bad Bertrich
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	RAP7-17-91	06.02. - 08.02.2017	56864 Bad Bertrich
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP7-17-93	13.02. - 16.02.2017	56864 Bad Bertrich
Arbeitsschutz für Unternehmer und Führungskräfte	RAP7-17-96	13.03. - 15.03.2017	56864 Bad Bertrich
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP7-17-97	27.03. - 30.03.2017	36280 Oberaula

Bayern (Regionalabteilung Prävention München)

Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP9-17-137	24.01. - 27.01.2017	91541 Rothenburg o.T.
Sicherheitsbeauftragte in Entsorgungsbetrieben: Sammlung und Transport	RAP9-17-138	31.01. - 03.02.2017	91541 Rothenburg o.T.
Fortbildung für Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben	RAP9-17-139	14.02. - 16.02.2017	91541 Rothenburg o.T.
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt	RAP9-17-140	21.02. - 24.02.2017	91541 Rothenburg o.T.
Sicherheitsbeauftragte in Omnibusbetrieben	RAP9-17-141	14.03. - 17.03.2017	91541 Rothenburg o.T.
Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark, Lager und Büro	RAP9-17-142	21.03. - 24.03.2017	91541 Rothenburg o.T.

Wer nicht wagt, der nicht gewinnt!?



Jede Form der Mobilität birgt Risiken – mal mehr, mal weniger.

Im Straßenverkehr gibt es viele Risikosituationen mit Vor- und Nachteilen für die jeweiligen Personen. Die Vorteile sind meist gering, beispielsweise ein kleiner Zeitgewinn, ein wenig mehr Lust am Fahren oder ein kurzes Machtgefühl.

In Verkehrssituationen besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass ein Schaden eintritt. Aber jeder Mensch, der am Straßenverkehr teilnimmt, hat großen Einfluss auf die Höhe seines Risikos.

Wer sich häufig riskant verhält, schwebt in größerer Gefahr, sich selbst und andere zu schädigen als der, der Gefahren erkennt, abwägt und versucht, sie zu vermeiden. Man nennt das Risikokompetenz. Und die kann man lernen.

Wie Sie sich im Straßenverkehr in riskanten Situationen verhalten, hängt unter anderem davon ab, welche Persönlichkeit Sie sind, welche Erfahrungen Sie mit Risikosituationen gemacht haben, welche Motive Sie antreiben (z.B. schneller sein oder unbedingt pünktlich ankommen wollen), wie Sie die Situation wahrnehmen und ob Sie davon überzeugt sind, sie kontrollieren zu können.

In Risikosituationen entscheiden Sie, ob Sie ein Risiko eingehen wollen oder nicht.

Kompetent und verantwortungsvoll handeln bedeutet: nicht spontan, nicht unüberlegt reagieren, sondern kurz innehalten – die Gefahren erkennen und bewerten – dann erst handeln. Im Zweifel? Risiko meiden!



Im Internet geht es mit Alica und Nikolai spannend weiter: mit einem interaktiven Video-Gewinnspiel und wertvollen Preisen: Flatscreen, Notebooks, Smartphones etc.

Sie können also doppelt gewinnen.
Viel Erfolg!

www.risiko-check.info



RISIKO CHECK

SO KÖNNEN SIE TEILNEHMEN: Senden Sie uns eine Postkarte unter Angabe der richtigen Lösung, Ihres Namens und Ihrer Adresse. Damit Ihre Einsendung gültig ist, benötigen wir auch den Namen Ihrer Unfallkasse/ Berufsgenossenschaft.

Senden Sie die Postkarte an:
Deutscher Verkehrssicherheitsrat
Postfach 300354
53183 Bonn

Einsendeschluss ist der 28. Februar 2017.

Risikosituationen im Straßenverkehr:

Wie verhält man sich kompetent?

Zwei Antworten sind richtig.

- Ich wähle grundsätzlich risikolose Formen der Mobilität
- Innehalten – Risiken erkennen
- Im Zweifel: Risiko meiden
- Risiken wählen: Wer nicht wagt, der nicht gewinnt!

Ich bin mit den Datenschutzbestimmungen einverstanden.



1. Preis

Eine AIDA-Kreuzfahrt für zwei Personen: sechs Tage Skandinavien-Tour auf der Ostsee ab Warnemünde, Kabine mit Meerblick, Mahlzeiten und Getränke inklusive

2. Preis

Ein hochwertiges Pedelec (Abbildung ähnlich, Wert ca. 2.500,- €), das Sie im Fachhandel in Ihrer Nähe auswählen



3. Preis

Fußball-Europameisterschaft der Frauen in den Niederlanden: zwei Tickets für ein Gruppenspiel der deutschen Nationalelf (16. – 27. Juli 2017), Übernachtung in einem Drei-Sterne-Hotel in der Nähe des Stadions



4. – 10. Preis

Ein Gutschein für ein Eco Safety Training im Realverkehr an Ihrem Wohnort

11. – 100. Preis

Ein Auto-Sicherheitsset

Mit der Teilnahme an dem Gewinnspiel akzeptieren Sie folgende Bedingungen:

Damit Gewinnerinnen und Gewinner benachrichtigt werden können, ist die gültige Postanschrift der Teilnehmenden erforderlich. Eine Barauszahlung von Sachpreisen ist ausgeschlossen. Teilnehmende erklären sich für den Fall eines Gewinnes damit einverstanden, dass ihr Name veröffentlicht wird. Die Gewinnerinnen und Gewinner werden von uns schriftlich benachrichtigt. Bitte füllen Sie die Postkarte vollständig aus. Ihre Einsendung ist nur gültig, wenn Sie auch Ihre Unfallkasse bzw. Berufsgenossenschaft nennen.

Von der Teilnahme ausgeschlossen sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Unfallkassen, der Berufsgenossenschaften, des DVR und deren Angehörige sowie externe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Dienstleistende des DVR, die mit der Umsetzung des Preisausschreibens beschäftigt waren oder sind.

Datenschutz: Wer an dem Gewinnspiel teilnimmt, ist damit einverstanden, dass die von ihm/ihr zu Zwecken der Durchführung des Gewinnspiels angegebene personenbezogenen Daten durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) gemäß den Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG) erhoben, gespeichert, verarbeitet und genutzt werden können. **Eine weitere Nutzung und Weitergabe der Daten erfolgt nicht.** Der Verarbeitung und Nutzung der Daten durch den DVR kann jederzeit telefonisch (0228-40001-50) oder schriftlich per Post (Auguststraße 29, 53229 Bonn), Fax (0228-40001-67) oder E-Mail (info@dvr.de) widersprochen werden.

SicherheitsProfi



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

TAGE WIE DIESER ...

Am 29. 09.

ist der Weltschiffahrtstag. Er wurde 1978 von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) der Vereinten Nationen ausgerufen.

NEU IM NETZ



Fakten zur deutschen Seeschiffahrt

Verband der Deutschen Reeder bietet aktuelle Informationen

Wer Informationen zum Bestand der deutschen Handelsflotte, den Beschäftigtenzahlen oder der Flaggenstruktur sucht, wird beim Verband der Deutschen Reeder (VDR) fündig. Der VDR-Infopool bietet zahlreiche Grafiken und Datenmaterial zum Anschauen oder Herunterladen. Die übersichtliche Dar-

stellung und die Gliederung in die vier Bereiche Arbeit und Wertschöpfung, die deutsche Handelsflotte, Reedereien in Deutschland und Seehandel vereinfachen die Suche.

+ www.reederverband.de/daten-und-fakten/infopool.html



Sie fragen – wir antworten

? In unserem Betrieb sehe ich im Sommer immer wieder Kollegen, die ihren Gehörschutz für eine Weile absetzen, obwohl es am Arbeitsplatz unverändert laut ist. Schadet das?

! Die maximal zulässige Tagesdosis, die unsere Ohren ohne Schaden zu nehmen aushalten, ist recht schnell erreicht: Zum Beispiel nach 24 Minuten Arbeit mit dem Schlagschrauber, 98 dB(A), oder schon nach 90 Sekunden beim Lärm des Flugzeug-Hilfstriebwerks auf dem Vorfeld, 110 dB(A). Jede weitere Minute Lärm schädigt langfristig unwiederbringlich das Gehör. Deswegen sollten Sie bei Lärm immer konsequent Gehörschutz tragen. Ebenso darf der Gehörschutz bei Dauerlärm nicht kurz abgenommen werden, denn die Unterbrechung ver-



© BG Verkehr / Christoph Papsch

ringert die Schutzwirkung extrem. Ein Beispiel: Schleifen/Schweißen bei 98 dB(A) über acht Stunden mit Gehörschutz ist kein Problem. Wird der Gehörschutz während der acht Stunden im Lärm nur 30 Minuten abge-

setzt, ist die effektive Belastung so, als ob man den ganzen Tag bei 87 dB(A) ohne Gehörschutz gearbeitet hätte. Wer den Gehörschutz absetzen möchte, sollte deswegen vorher in einen leisen Bereich gehen.

Falsch ist übrigens die alte Faustregel „Kapselgehörschützer = hohe Schalldämmung, Gehörschutzstöpsel = niedrige Schalldämmung“. Für beide Gehörschutzarten gibt es hochdämmende und niedrigdämmende Ausführungen. Hinsichtlich der Schalldämmeigenschaften kann die Auswahl des Gehörschützers also nur unter Berücksichtigung des Lärms am Arbeitsplatz und der Arbeitsumgebung erfolgen. Detaillierte Hilfestellung gibt die DGUV-Regel 112-194 „Benutzung von Gehörschutz“ (bisherige BGR/GUV-R 194).

+ www.bg-verkehr.de/arbeitsicherheit-gesundheit/themen/laerm

Ihr nächster SicherheitsProfi: 28.10.2016

DAS THEMA
Rund ums Taxifahren

GESUND UND SICHER
Arbeit in Fahrschulen



© Wolfram Steinberg/Picture-Alliance



© Armin Weigel/Picture-Alliance



Testen Sie Ihr Wissen

Passiert im Mitgliedsunternehmen ein Unfall, muss er der BG Verkehr gemeldet werden – so weit, so einfach. Aber wissen Sie wirklich, wer dabei was, wann und wie zu tun hat?



© bignai/Fotolia

1. Welche Art von Unfall muss gemeldet werden?
 - A Ein sehr schwerer oder tödlicher Unfall.
 - B Jeder Unfall im Betrieb, sobald sich der Betroffene arbeitsunfähig meldet.
 - C Unfälle, die dazu führen, dass der Betroffene länger als drei Tage arbeitsunfähig ist.

2. Wer ist für die Meldung verantwortlich?
 - A Der Verletzte.
 - B Der Durchgangsarzt.
 - C Der Unternehmer oder sein Bevollmächtigter.

3. Wie werden die Daten übermittelt?
 - A Eine Unfallanzeige muss immer als Einschreiben übersandt werden.
 - B Es reicht ein Anruf bei der BG Verkehr.
 - C Die Anzeige kann mit normaler Post, Fax oder dem Online-Service BGdirekt übermittelt werden.

Unser Gesundheits-Tipp: Gesundheits-Check-up

Für Männer und Frauen ab 35 Jahren bieten die gesetzlichen Krankenkassen alle zwei Jahre eine kostenlose Vorsorgeuntersuchung an. Beim sogenannten Check-up werden die wichtigsten Funkti-

onen unter die Lupe genommen: Herz, Lunge, Kopf, Hals, Bauch, Wirbelsäule, Bewegungsapparat, Nervensystem und Sinnesorgane werden überprüft, dazu kommen Blut- und Urinuntersuchungen.

Dieses Angebot sollte jeder nutzen, denn je früher eine Erkrankung entdeckt wird, desto besser lässt sie sich behandeln. Und wenn alles okay ist, fühlen Sie sich doppelt gut!



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