

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr

Reportage | 16

Der Rock 'n' Roll Trucker

Gabelstapler Fatale Fehleinschätzung | 8

Verantwortung Chef sein verpflichtet | 14



Liebe Leserin, lieber Leser,

Kommunikation ist heute so vielfältig wie nie zuvor. Und doch finden neben den vielen digitalen Medien auch Zeitschriften und Magazine weiterhin ihre Leser. Ich selbst nehme noch sehr gern Papier in die Hand und diese Vorliebe scheinen Sie zu teilen, denn viele unserer Leser haben sich dafür ausgesprochen, weiterhin eine gedruckte Fassung unseres Mitgliedermagazins zu erhalten. Im letzten

Jahr haben wir deshalb im Zuge unserer Fusion beschlossen, den Mix aus digitalen Medien und Druckausgaben fortzusetzen und unter Kostengesichtspunkten zu optimieren.

Der neue SicherheitsProfi – sagen Sie uns Ihre Meinung!

Jetzt halten Sie die erste Ausgabe unseres neuen SicherheitsProfi in Händen. Wir wollen Sie informieren, Anregungen bieten und auf Themen aufmerksam machen, die für sicheres und gesundes Arbeiten wichtig sind. Bei den Inhalten bleiben wir uns treu: Im Mittelpunkt stehen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in den bei uns versicherten Branchen. Um Ihre Präventionsarbeit wirksam zu unterstützen, ist uns die Praxisorientierung besonders wichtig. Damit uns das gelingt, sind unsere Aufsichtspersonen und Experten oft als Autoren oder Koautoren an den Themen beteiligt. Ergänzt werden unsere Inhalte immer um Informationen zur Beitragsentwicklung, Berichte aus der Selbstverwaltung und zu unseren Leistungen.

Der SicherheitsProfi erscheint alle drei Monate. Aktualität bieten wir durch unseren kostenlosen Newsletter, der zukünftig monatlich verschickt wird. Zu Themen, die wir vertiefen wollen, gibt es wie bisher Infos im Internet, in Broschüren, Handbüchern und Filmen.

Natürlich sind wir gespannt darauf, wie Ihnen der neue SicherheitsProfi gefällt. Dazu planen wir im nächsten Jahr eine Leserbefragung. Aber auch schon jetzt können Sie uns gerne Ihre Meinung sagen: Schicken Sie einfach eine E-Mail an: redaktion@sicherheitsprofi.de

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

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), Birgitta
Angenendt (ba), Renate Bantz
(rb), Ute Krohne (uk)
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

mdsCreative GmbH
Karl-Liebknecht-Str. 29, 10178 Berlin

Druckerei und Verlag:

apm alpha print medien AG
Kleyerstraße 3, 64295 Darmstadt

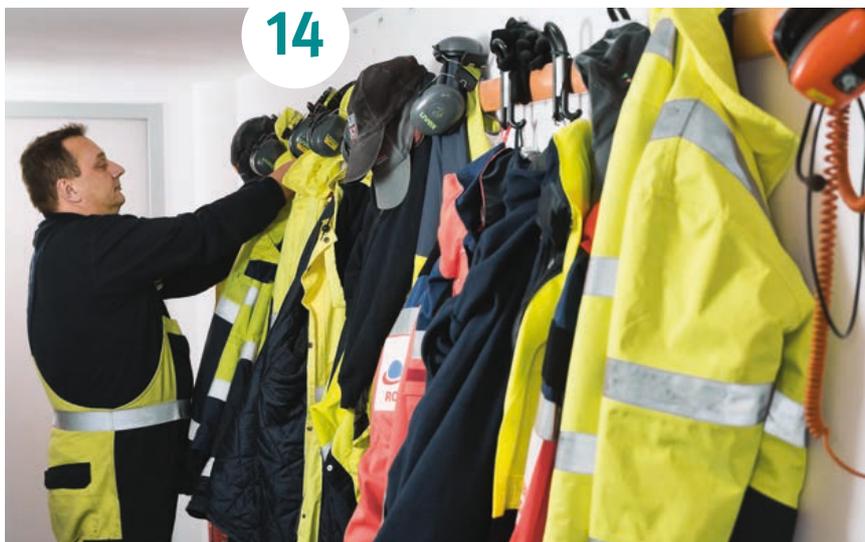
Der SicherheitsProfi erscheint
viermal jährlich. Der Bezugspreis
ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.



16



08



14

Bilder: Heinz Studt/BG Verkehr, Frank Lewandowski/BG Verkehr, Christoph Papsch/BG Verkehr

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Gabelstapler

Wie lassen sich Unfälle vermeiden? 08

Drohnen

DGUV informiert über Rechtsfragen 11

Fahrerassistenzsysteme

Die Vorboten des automatisierten Fahrens 12

Chef sein verpflichtet

Verantwortung der Unternehmer für den Arbeitsschutz 14

Reportage

„Trucking Service“ fährt die Technik der Stars 16

Betriebliche Gesundheitsförderung

Einfach mal neue Dinge ausprobieren 22

Fahrsicherheitstraining

Zuschüsse der BG Verkehr 24

Restalkohol

Wer trinkt, fährt nicht! 25

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

Sozialwahlen

Bewerberlisten stehen 27

Neuer Gefahrtarif

Was ändert sich? 28

Arbeitsunfall

Wir haften für Sie 29

Service

Prävention aktuell

Dr. Jörg Hedtmann zum Thema Neustart 30

Kontaktübersicht

So erreichen Sie die BG Verkehr 31



Bild: Verein Kinder-Unfallhilfe e.V.

15 Projekte erhalten den Roten Ritter

Der Verein Aktion Kinder-Unfallhilfe fördert seit 2010 vorbildliche Verkehrssicherheitsprojekte in Deutschland und zeichnet sie mit dem „Roten Ritter“ aus. 2016 wählte die Jury aus 80 Bewerbungen 15 Preisträger und belohnte die Verkehrssicherheitsarbeit mit insgesamt 25.000 Euro. Die fünf Hauptpreisträger sind die Kinderneurologie-Hilfe Münster, die Gartenstadtschule in Neumünster, das Institut für Sportwissenschaft der Universität Kiel, die Stadtschule Rotenburg sowie der Verkehrssicherheitsberater bei der Polizei Nordhorn, Edgar Eden.

+ www.kinder-unfallhilfe-online.de

Gefährliche Katerstimmung

Übelkeit, Schwindel und Mattigkeit sind typische Symptome eines Katers. Um zu vermitteln, wie sich zu viel Alkohol am Vorabend auswirkt, hat Ford einen „Hang-over-Anzug“ entwickeln lassen. Damit kann man Wirkungen des Restalkohols auf die Reaktionsfähigkeit, das Sehen und Hören erleben. Der Anzug besteht aus einer speziellen Weste, Gewichten und einem Headset mit Brille und Kopfhörern. Ein Video dazu gibt es auf YouTube.



Sicherheitsfragen im Regelbetrieb

Der Feldversuch zum Lang-Lkw und die Ergebnisse der wissenschaftlichen Studie durch die Bundesanstalt für Straßenverkehr (BAST) wurden von der BG Verkehr mit Interesse verfolgt. Zum Abschlussbericht äußert sich Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr.

Herr Dr. Ruff, konnte die BG Verkehr ihre Themen in die Studie einbringen?
Wir sind in Arbeitsgruppen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und in Verbänden vertreten, wo über den Lang-Lkw in den letzten Jahren intensiv diskutiert wurde. Aber auch über die bei uns versicherten Unternehmen konnten wir Präventionsaspekte einbringen.

Für Sie sind Verkehrs- und Arbeitssicherheit besonders relevant. Wie schätzen Sie das Unfallrisiko ein? Der Abschlussbericht bewertet es sehr vorsichtig.

Statistisch betrachtet ist das auch richtig. Allerdings heißt es in der Studie, dass keinerlei Indizien für negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit bestehen. Die verpflichtende Ausstattung mit Spurhaltewarnsystem, elektronischem Fahrdynamikregelsystem sowie Abstandsregelsystem und Notbremsassistent für alle Lang-Lkw wird dazu beitragen, dass die Unfallquote niedrig bleibt. Und die zusätzlichen Anforderungen an die Fahrerinnen und Fahrer wirken sich sicherlich positiv auf das Unfallgeschehen aus. Problematisch ist allerdings die Situation bei Nothaltebuchten und Parkplätzen. Hier muss die Politik bessere Voraussetzungen schaffen.

Und wie steht es um die Arbeitssicherheit?

An Be- und Abladestellen muss auf jeden Fall der größere Platzbedarf berücksichtigt werden. Sehr gefreut hat es mich, dass das Kamera-Monitor-System beim Rangieren und Rückwärtsfahren bei den Fahrerinnen und Fahrern gut beurteilt wurde. So ein System ist für alle Lkw sinnvoll.



Bild: Dorothee Pehlke/BG Verkehr

Wir trauern um Ulrich Schmidt

Ulrich Schmidt, der Leiter unserer Dienststelle Schiffssicherheit, verstarb im Dezember letzten Jahres plötzlich und für alle unerwartet im Alter von nur 64 Jahren. Er hatte seine Tätigkeit 1988 nach Abschluss des Jurastudiums bei der See-Berufsgenossenschaft aufgenommen und war als Mitglied der Geschäftsführung der früheren See-Berufsgenossenschaft maßgeblich an der Fusion mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und dem Aufbau der Dienststelle Schiffssicherheit beteiligt. Die Leitung der Dienststelle übernahm er 2010. Er verfügte über ein außergewöhnliches fachliches Wissen und wurde aufgrund seiner großen Herzlichkeit und Menschlichkeit von allen sehr geschätzt. Die tiefe Ver-



Bild: Philipp Langenbuch/BG Verkehr

Ulrich Schmidt, Leiter der Dienststelle Schiffssicherheit, verstarb im Dezember 2016.

bundenheit mit der Seeschifffahrt und ganz besonders mit den ihm anvertrauten Aufgaben der Dienststelle Schiffssicherheit war bemerkenswert und hat für ihn den Beruf zu seiner Berufung werden lassen.

Müde am Steuer

Bild: thinkstock.de/
iStock/nandyphotos



Eine neue Aktion „Vorsicht Sekundenschlaf!“ soll über die Gefahren von Müdigkeit am Steuer aufklären. Wie notwendig das ist, zeigt eine Umfrage unter 1.000 Autofahrern: Jeder vierte gab an, mindestens schon einmal am Steuer eingeschlafen zu sein. Viele der befragten Autofahrer glauben, dass sie mit frischer Luft aus dem of-

ffenen Fenster oder lauter Musik aus dem Radio ihre Müdigkeit beseitigen können. Das ist ein Irrtum. Was im Notfall wirklich hilft, ist schlafen. Ein Kurzschlaf von 20 Minuten ist ideal, danach etwas Bewegung.

+ www.dvr.de

Messen und Veranstaltungen der BG Verkehr 2017

In diesem Jahr ist die BG Verkehr für ihre Mitgliedsunternehmen wieder auf den wichtigsten Branchentagen und Fachveranstaltungen vor Ort. Nächster Termin: Wissenschaftliche Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Arbeitsmedizin und Umweltmedizin vom 15. bis 17. März in Hamburg. Bei der Veranstaltung ist die BG Verkehr Kooperationspartner. Eine Übersicht über alle Termine gibt es auf der Website der BG Verkehr.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 16610280

Bild: fotolia.com/hugopim



Achtung an Autobahnbaustellen

Für Beschäftigte von Betriebsdiensten und Absicherungsunternehmen sind Baustellen auf Autobahnen besonders unfallträchtig, vor allem, wenn die Baustellen nur für kürzere Zeit angelegt werden. Hier ereignen sich rund 40 Prozent mehr Unfälle als auf freien Strecken. Besonders an Wanderbaustellen ist die Gefährdung hoch, weil keine stationäre Vorwarnung eingesetzt werden kann. Etwa zwei Drittel der Unfälle werden von Lkw-Fahrern verursacht. Die Hauptunfallursache: unzureichender Sicherheitsabstand.

+ www.dvr.de

Alarmstufe Rot

Neue Ausstellung der DASA

Wie gehen Menschen mit Katastrophen und Unglücksfällen um? Diese Frage stellt die DASA Arbeitswelt Ausstellung in Dortmund. Hier machen die Besucher eine düstere Reise in die Geschichte tragischer Unglücke: vom Super-GAU in Tschernobyl über außergewöhnliche Verkehrsunfälle wie den ICE-Unfall in Eschede bis zur Ölpest von Deepwater Horizon. Die DASA will deshalb für ein umsichtiges Verhalten werben. Interaktive Exponate geben einen Einblick ins Auge des Vulkans, in die Situation auf einer Rettungsinsel oder in die Wirren eines Chemieunfalls.

➕ Infos zur Ausstellung und Öffnungszeiten
www.dasa-dortmund.de



Bild: DASA/Parques de las Ciencias

Seminar zum Freimessen



Bild: Fotolia/urbans78

Um die Sicherheit von Beschäftigten in Schächten, Kanälen und engen Räumen sicherzustellen, müssen die Gefahrstoffkonzentration und der Sauerstoffgehalt der Luft durch Freimessen bestimmt werden. Personen, die mit dem Freimessen beauftragt werden, müssen über die entsprechende Sachkunde verfügen. Die BG Verkehr bietet für Mitgliedsunternehmen vom 3. bis 5. Mai 2017 ein Seminar zum Freimessen an. Zielgruppe sind Ingenieure, Techniker, Meister und Fachkräfte, die mit messtechnischen Aufgaben zum Schutz von Personen und Anlagen beauftragt sind. Teilnehmen können Personen, die über eine abgeschlossene technische Berufsausbildung, ein Studium oder eine vergleichbare Qualifikation mit Abschluss verfügen.

➕ Weitere Infos und Online-Anmeldung
www.bg-verkehr.de/seminare

Neue Arbeitsstättenverordnung

Im Dezember ist die novellierte Arbeitsstättenverordnung in Kraft getreten. Vorschriften, die bisher in gesonderten Verordnungen enthalten waren, wurden zusammengeführt und an die sich verändernde Arbeitswelt angepasst. Die Arbeitsstättenverordnung enthält nun klare Regelungen für Telearbeitsplätze und Arbeitsschutz-Unterweisungen. Die Beurteilung von Gefährdungen, die zu psychischen Belastungen an Arbeitsstätten führen können, wurde konkretisiert. Ein Thema sind ferner Sichtverbindungen bei dauerhaft eingerichteten Arbeitsplätzen und Sozialräumen.

➕ www.bmas.de

Aktualisierte Satzung der BG Verkehr

Am 24. November 2016 hat die Vertreterversammlung der BG Verkehr den ersten Nachtrag zur Satzung in der Fassung vom 1. Januar 2016 beschlossen. Der Nachtrag zur Satzung wurde am 14. Dezember 2016 vom Bundesversicherungsamt genehmigt. Wegen der Neuregelungen zum Lohnnachweis wurde eine Neufassung des § 30 erforderlich. Die Regelung zum Entgeltnachweis wurde in § 30 a überführt und tritt am 31. Dezember 2018 außer Kraft. Darüber hinaus wurden redaktionelle Änderungen zur sachlichen Zuständigkeit umgesetzt.

⊕ **Satzung als PDF-Datei zum Herunterladen**
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16281843



Bild: BG Verkehr

Broschüre Fahrradkurierdienste

Fahrradkurierdienste sind mittlerweile in vielen deutschen Großstädten etabliert. Die Arbeit der Kurierfahrer ist mit erheblichen Belastungen durch ständige Lärm- und Abgasexposition im Straßenverkehr, unterschiedliche Witterungseinflüsse und das Gewicht der Kuriersendungen verbunden. Die neue DGUV Information 208-049 hilft ihnen dabei, Risikofaktoren zu erkennen und besser damit umzugehen. Die Broschüre richtet sich aber nicht nur an die Versicherten, sondern auch an Unternehmer und unterstützt sie bei der Gefährdungsbeurteilung.

⊕ www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Spielend lernen

Neue App für mehr Sicherheit in der Zeitarbeit

Bei Auftragsspitzen, saisonalen Schwankungen oder Krankheitsfällen der Stammbesetzung greifen Unternehmen oft auf Leiharbeiter zurück. Leiharbeiter sind mit den Gegebenheiten an ihrem neuen Arbeitsplatz noch nicht vertraut. Ihr Risiko, sich zu verletzen, ist deshalb besonders hoch. Um Helfer in der Zeitarbeit spielerisch auf Gefahren im Arbeitsalltag hinzuweisen, hat die Berufsgenossenschaft VBG die App „Rette Murphy“ entwickelt. Held des Spiels ist Murphy, ein sympathischer, fleißiger Arbeiter, der tollpatschig allerlei Missgeschicke und Unfälle am Arbeitsplatz erleidet und gerettet werden soll. Die kostenlose App steht im App Store oder bei Google Play zur Verfügung.

⊕ www.sicherheit-bei-zeitarbeit.de



Bild: VBG

Aktuelle

Unfallmeldungen

Sturz vom Silocontainer

Zu den Aufgaben eines Kraftfahrers gehörte auch die Außenreinigung von Silocontainern. Dazu wurde er regelmäßig im Unternehmen geschult und unterwiesen. Am Unfalltag hatte er den Auftrag, zunächst die am Container angebrachte Leiter hinaufzusteigen und dann einen Eimer mit Reinigungsflüssigkeit und einer Waschbürste hinaufzuziehen. Bei diesem Verfahren konnte er sich beim Aufstieg mit beiden Händen an den Leitersprossen festhalten. Entgegen der betrieblichen Anweisung nahm der Kraftfahrer den Eimer in eine Hand und kletterte nach oben. Dabei rutschte er aus und fiel aus etwa zwei Metern Höhe zu Boden. Das Reinigungsmittel spritzte ihm in beide Augen. Die ätzende Flüssigkeit drang innerhalb kürzester Zeit in tiefere Augenschichten ein, sodass eine Behandlung im Augenklinikum erforderlich war. Außerdem brach sich der Mann bei dem Sturz das Fersenbein.



Bild: BG Verkehr

Herabfallende Ladung verletzt Fahrer

Ein Kraftfahrer hatte den Auftrag, Metallschrott abzuladen. Auf dem Recyclinghof öffnete er zunächst die Verriegelung der Türen am Heck des Abrollbehälters. Danach stellte er sich neben das Fahrzeug und betätigte von dort aus den Zentralverschluss. Anschließend ging er wieder zum Fahrzeugheck und schwenkte beide Behältertüren vollständig auf. Er sicherte die Türen seitlich mit den Ketten. Obwohl beide Hecktüren geöffnet waren, ging er nun hinten um den Kipper herum, um wieder zum Führerhaus zu gelangen. In diesem Moment fiel ein größeres Stahlteil aus etwa vier Metern Höhe direkt auf seinen Nacken. Dabei brach ein Halswirbelkörper.

Häufige Fragen

Was ist ein Staplerschein?

Der Flurfördermittelschein („Staplerschein“) belegt, dass jemand in Theorie und Praxis zum Fahren von Gabelstaplern ausgebildet wurde und die Prüfungen bestanden hat. Nur wer diese Qualifikation nachweisen kann, darf Flurförderzeuge im betrieblichen Einsatz bedienen.

Wie lange ist ein Staplerschein gültig?

Unbegrenzt – der Unternehmer ist allerdings verpflichtet, mindestens einmal jährlich eine Unterweisung durchzuführen.

Sind ausländische Zertifikate bei uns gültig?

Ein Umschreiben „auf Deutsch“ oder „von militärisch auf zivil“ gibt es nicht. Die Unternehmer müssen beurteilen, ob die Ausbildung des Mitarbeiters in Theorie und Praxis den deutschen Anforderungen entspricht.

Wo gibt es Ersatz für einen verlorenen Schein?

Nur dort, wo Ausbildung und Prüfung durchgeführt wurden, ein zentrales Register existiert nicht.

Gilt das Zertifikat, wenn man zwischendurch in einem anderen Beruf arbeitet?

Die Ausbildung des Fahrers wird zeitlich unbegrenzt durch den Ausbildungsnachweis dokumentiert. Bei einem neuen Arbeitgeber muss allerdings eine Einweisung an den Staplern und in die betrieblichen Gegebenheiten erfolgen. Sollten in Ihrem Betrieb noch andere Flurförderzeuge im Einsatz sein, kann eine Zusatzausbildung für diese Geräte erforderlich werden, zum Beispiel für Containerstapler, Regalflurförderzeuge oder Teleskopstapler.

Darf ein Landwirt mit Treckerführerschein auch einen Gabelstapler fahren?

Nein! Auch wenn die Fahrerlaubnis der Klasse L für Flurförderzeuge gilt, ist für den betrieblichen Einsatz eine Ausbildung erforderlich. Denn ein Stapler hat ein ganz anderes Lenk-, Fahr- und Standsicherheitsverhalten als eine landwirtschaftliche Zugmaschine oder ein Lkw.

Bild: thinkstock.de/iStock/Onzeg

Als Reaktion auf typisches Fehlverhalten wurden elektronische Zugangsberechtigungen und Assistenzsysteme zur Tempokontrolle entwickelt.

Fatale Fehleinschätzung

Tote und Schwerverletzte nach einem Unfall mit dem kleinen Gabelstapler? Das können sich viele Leute nicht so recht vorstellen. Entsprechend leichtfertig gehen sie mit den wendigen Geräten um. Bis es passiert.

Für Günter Welkers* ist der Spaß vorbei. Immer wieder zieht der Film vor seinem inneren Auge vorbei. Wie er bemerkte, dass sich die Palette im Hochregal verklemmt hatte. Wie er dann zu seinem Kumpel Robin* sagte, er solle doch mal eben mit anpacken. „Ich fahr dich hoch und du machst das Ding wieder flott.“ Dann dieser Schrei, das Geräusch, als der Körper aus fünf Metern Höhe auf dem Betonboden aufschlug, das Blut. „Wir beobachten leider seit Jahren ähnliche Unfallhergänge“, kommentiert Herbert Saxowsky. Er untersucht als Fachreferent bei der BG Verkehr den Unfallschwerpunkt Flurförderzeuge. „Die Abstürze von einer ungeeigneten Arbeitsbühne sind zum Beispiel auf puren Leichtsinns zurückzuführen.“

Gefährliche Routine

Wer Stapler fährt, hat zuvor in einer Prüfung bewiesen, dass er das Gerät in Theorie und Praxis verantwortungsvoll führen kann. Trotzdem erhält die BG Verkehr überwiegend Unfallanzeigen aus ganz alltäglichen Arbeitssituationen: Beim Rückwärtsfahren wird ein Fußgänger übersehen, bei der Vorwärtsfahrt gibt es Zusammenstöße, wenn zum Beispiel der Fahrer wegen der Last nicht genug sieht. Mitarbeiter werden von herabfallender Ladung getroffen. Es führt zu sehr schweren Verletzungen, wenn ein Gabelstapler umstürzt und auf den Fahrer stürzt, der sich nicht angeschnallt hatte. Wie kommt es dazu? Auf einem Seminar der BG Verkehr für Ausbilder fragten wir, warum Staplerfahrer im Alltag oft scheitern. „Nach einiger Zeit stellt sich Routine ein“, vermutet zum Beispiel Andreas Egel (Dachser) und Marco Mirwald (Reichart Kontrakt-Logistik) ergänzt: „Das kann gefährlich werden, weil der Kopf dann häufig ausgeschaltet wird“. Olliver Leppin (Aviapartner) ist sich sicher:



Bild: Frank Lewandowski/BG Verkehr

„Die Leute unterschätzen generell die Gefährlichkeit der Geräte.“ Und der Unternehmer Frank Schaab-Reinhardt unterstreicht: „Die Mitarbeiter müssen häufig genug für die Gefahren sensibilisiert werden.“ Dabei hilft eine klar definierte Kultur im Unternehmen, die Regeln für den Umgang mit Flurförderzeugen festlegt und Fehlverhalten der Mitarbeiter konsequent thematisiert. „Dazu braucht man allerdings ein gewisses Maß an Kontrolle“, betont Herbert Saxowsky zum Abschluss: „Der Chef muss durchsetzen, dass die Sicherheitsanweisungen befolgt werden, und notfalls den Spielraum der unangenehmen Konsequenzen voll ausschöpfen.“ (dp)

+ DGVV Vorschrift 68 „Flurförderzeuge“ (bisher BGV D27)
bg-verkehr.de/medienkatalog

* Name von der Redaktion geändert.

Das Staplerquiz

Mehr wissen – weniger Unfälle

Praktische Tipps für gute Fahrt



- ▶ Assistenzsysteme zur Regulierung der Geschwindigkeit
- ▶ Fahren darf nur, wer dafür ausgebildet wurde und einen schriftlichen Auftrag hat
- ▶ Sicht des Fahrers verbessern durch Benutzung von Drehsitz und erhöhtem Fahrersitz
- ▶ Trennung von Fuß- und Fahrwegen, Aufenthaltsverbote für bestimmte Bereiche
- ▶ maximale Lasthöhe festlegen
- ▶ Spiegel und Kamerasysteme als Hilfsmittel nutzen
- ▶ Rückfahrerscheinwerfer und Lichtpunktprojektion einsetzen
- ▶ Arbeitsbühnen für verschiedene Zwecke vorhalten und klare Nutzungsanweisungen geben
- ▶ Flurförderzeuge täglich vor dem Einsatz prüfen
- ▶ Abstimmung zwischen Lagermitarbeitern und Fahrern verbessern
- ▶ Verladeanweisung mit Aufenthaltsort des Einweisers geben
- ▶ Rückhaltesysteme wie Kabine, Bügeltüren und Beckengurt einsetzen

Bild: thinkstock.de/istock/Cylonphoto

1. Wer ist für die Fahrweise mit dem Stapler verantwortlich?

- a) Der Vorgesetzte.
- b) Der Staplerfahrer.
- c) Der Sicherheitsbeauftragte.

2. Warum reicht die Pkw-Fahrerlaubnis nicht für den Stapler aus?

- a) Weil die Fahreigenschaften des Staplers von denen eines Pkw abweichen und der Staplerfahrer das Auf- und Abstapeln von Ladegut zusätzlich beherrschen muss.
- b) Weil Stapler in keiner der fünf Fahrerlaubnisklassen genannt sind.
- c) Weil auf dem Betriebsgelände andere Verkehrsregeln gelten als auf der Straße.

3. Welche Verkehrswege dürfen in einem Betrieb mit einem Stapler befahren werden?

- a) Es besteht keine besondere Vorschrift.
- b) Alle befestigten Wege und Plätze im Betrieb.
- c) Nur Verkehrswege, die von der Betriebsleitung für den Verkehr mit Staplern freigegeben sind.

4. Kann der Staplerfahrer bei grober Fahrlässigkeit für den entstandenen Sach- oder Personenschaden regresspflichtig gemacht werden?

- a) Ja.
- b) Nein.

5. Wann ist ein Fahrerschutzdach unbedingt erforderlich?

- a) Auf dem Freilagerplatz.
- b) Wenn der Fahrer durch herabfallende Güter verletzt werden kann.
- c) In jedem Fall.

6. Wie fahren Sie mit dem Stapler eine Steigung hinauf, wenn die Ladung die Sicht nach vorn behindert?

- a) Vorwärts, in Schrittgeschwindigkeit mit Hilfe eines Einweisers.
- b) Rückwärts.
- c) Ich fordere eine Hilfsperson an und fahre rückwärts.

7. Darf der Fahrer den Stapler bei angehobener Last verlassen?

- a) Ja, wenn er den Zündschlüssel abgezogen hat.
- b) Nein.
- c) Ja, wenn die Bremsen angezogen sind.

8. Worauf muss der Fahrer vor dem Rückwärtsfahren besonders achten?

- a) Darauf, dass er nicht zu schnell fährt.
- b) Darauf, dass wegen der sich jetzt hinten befindlichen Last keine Kurven durchfahren werden.
- c) Darauf, dass der Fahrweg hinter ihm frei ist.

9. Der Fahrer ist für die Verkehrssicherheit seines Fahrzeuges verantwortlich. Wie oft muss er sich davon überzeugen?

- a) Einmal pro Woche.
- b) Täglich bei Dienstantritt.
- c) Nur wenn der Verdacht besteht, dass etwas nicht in Ordnung ist.

10. Wie müssen Flurförderzeuge ausgerüstet sein, wenn mit ihnen gelegentlich oder regelmäßig Personen befördert werden?

- a) Mit einem runden Schild, das die Aufschrift „20 km“ trägt.
- b) Mit einem Warnschild.
- c) Mit besonderen Sitzen oder Einrichtungen und Haltegriff.

Auflösungs Quiz: 1b, 2a, 3c, 4a, 5b, 6a, 7b, 8c, 9b, 10c

Die Drohnen kommen ...

Die Nutzung ferngesteuerter Flugobjekte macht rasante Fortschritte. Wissen zu rechtlichen Grundlagen vermittelt eine neue Fachinformation.

Der Begriff „Drohnen“ begegnet uns inzwischen häufiger in den Medien. Wo liegt der Unterschied zwischen oft synonym verwendeten Begriffen wie Multicopter, Drohne, UAS und Flugmodell und unter welchen Voraussetzungen darf man die Geräte einsetzen?

Unbemannte Fluggeräte einschließlich ihrer Kontrollstation werden neben dem gewerblichen Einsatz in der Logistik zum Beispiel für Vermessungen, Kontrollflüge, Schädlingsbekämpfung, Foto- und Videoaufnahmen, Bergrettung, Medikamentenversorgung und militärische Zwecke genutzt. Die internationale Bezeichnung lautet Unmanned Aircraft Systems (UAS) (beziehungsweise ULS – unbemannte Luftfahrtsysteme). UAS werden umgangssprachlich auch als Drohnen bezeichnet – jedoch zu Unrecht. Drohne ist vielmehr der Oberbegriff, dazu gehören nicht nur die UAS mit den Multicoptern, sondern auch ferngesteuerte Autos, Boote und Flugzeuge.

Abheben nur mit Erlaubnis

Der Betrieb von UAS ist unabhängig von deren Gewicht erlaubnispflichtig. Für den gewerblichen Betrieb von UAS in Deutschland muss eine Aufstiegserlaubnis beantragt werden. Die Zuständigkeit für die Erteilung der Aufstiegserlaubnis liegt jeweils bei den

Luftfahrtbehörden der Länder. Selbstverständlich gilt als Voraussetzung: Unbemannte Luftfahrtsysteme müssen so betrieben werden, dass sie die öffentliche Sicherheit und Ordnung weder gefährden noch stören. Für den Betrieb von Multicoptern, die in geschlossenen Räumen, Hallen oder Sälen eingesetzt werden, ist keine Aufstiegserlaubnis notwendig.

Unter Federführung der BG Verkehr hat das Sachgebiet „Postsendungen“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) in einer neuen Fachinformation die derzeit geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen zu Starterlaubnis, Haftpflichtversicherung et cetera für UAS zusammengefasst. Fluggeräte zum Zweck des Sports oder der Freizeitgestaltung gelten als Flugmodelle und werden in dieser Fachinformation nicht behandelt (aber trotzdem sind viele Informationen auch für den Umgang mit den Flugmodellen hilfreich und nützlich).

Die Fachinformation wird 2018 durch eine DGUV Information „Sicherer Umgang mit UAS“ komplettiert, in der die Aspekte der Arbeitssicherheit im Fokus stehen. Zum Betrieb von Drohnen hat das Bundeskabinett eine neue Drohnen-Verordnung verabschiedet, die noch der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

Annemarie Debarnot

Referentin im Geschäftsbereich Prävention

PAKETKOPTER FLIEGT ZUM ENDKUNDEN

Nach dem Jungfernflug des ersten DHL-Paketkopters 2013 in Bonn folgte 2015 der Einsatz zwischen dem Festland und der Nordseeinsel Juist. Im Frühjahr 2016 flog eine technologisch verbesserte Version vom Skiort Reit im Winkl zum Bergplateau der Winklmoosalm. Durch die Verbindung mit der dortigen DHL-Packstation „Skyport“ kann die Be- und Entladung vollautomatisch erfolgen. Damit flog weltweit erstmalig ein Paketkopter bis zum Endkunden. Das Forschungsprojekt wurde Ende 2016 mit dem Deutschen Mobilitätspreis ausgezeichnet.

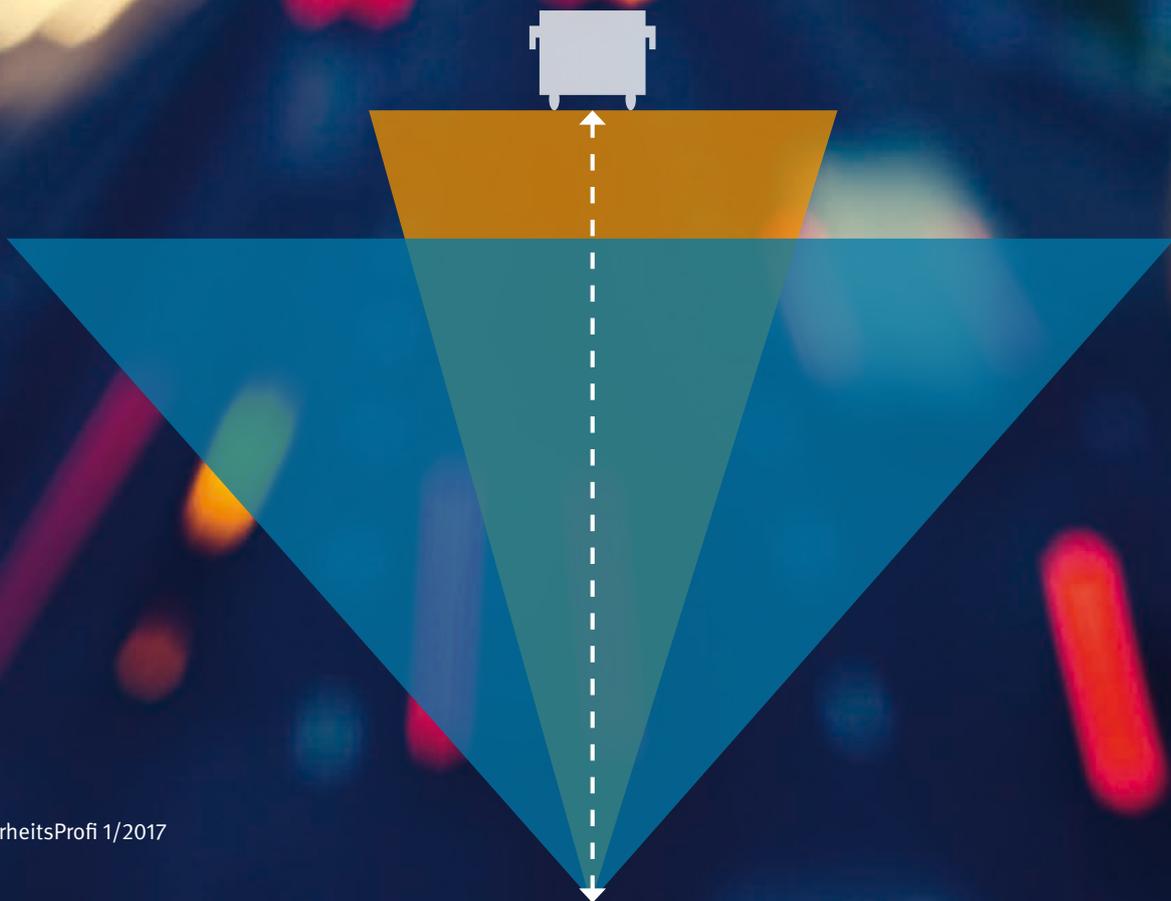


+ DGUV Fachinformation „Unbemannte Luftfahrtsysteme – UAS (Drohnen)“
www.bg-verkehr.de
 Webcode: 16329859

Bild: gettyimages/Andreas Rentz

Fahrerassistenzsysteme – warum sind sie so wichtig?

Nur etwa zehn Prozent der Arbeitsunfälle bei der BG Verkehr ereignen sich im Straßenverkehr. Untersucht man jedoch ausschließlich die tödlichen Unfälle, verändert sich das Bild: Rund 60 Prozent davon sind Verkehrsunfälle.



Die BG Verkehr wertet seit Jahren die Unfallursachen der tödlichen Straßenverkehrsunfälle aus. Untersucht werden dabei nicht die Unfälle auf dem Arbeitsweg, sondern während der beruflichen Tätigkeit unserer Versicherten. Dabei sind vier Hauptursachen klar erkennbar:

- ▶ Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt, anfährt, anhält, wartet oder steht,
- ▶ Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das entgegenkommt,
- ▶ Abkommen von der Fahrbahn nach links oder rechts,
- ▶ Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt.

Wie kann die Technik helfen, Unfälle zu vermeiden? Die Fahrzeughersteller und -zulieferer haben die Fahrzeuge und deren Komponenten immer mehr optimiert, sodass Verkehrsunfälle infolge technischer Defekte selten geworden sind. Um die Anzahl der Unfälle weiter zu reduzieren oder deren Schwere zu vermindern, konzentrierte man sich deswegen auf den Fahrzeugführer. Ziel: Aufmerksamkeit unterstützen und Fehler kompensieren. Mit dem Antiblockiersystem begann diese Entlastung in den 1970er-Jahren. Das elektronische Stabilitätsprogramm wurde ab 1995 eingesetzt und ist seit November 2014 Pflicht in allen neu zugelassenen Pkw. Bei den Nutzfahrzeugen wurden ab circa 2005 Notbremsassistent, Spurhaltewarnsystem und elektronisches Stabilitätsprogramm angeboten, sie sind seit November 2015 gesetzlich vorgeschrieben. Damit wird die Ausstattungsrate der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge in den nächsten Jahren spürbar zunehmen.

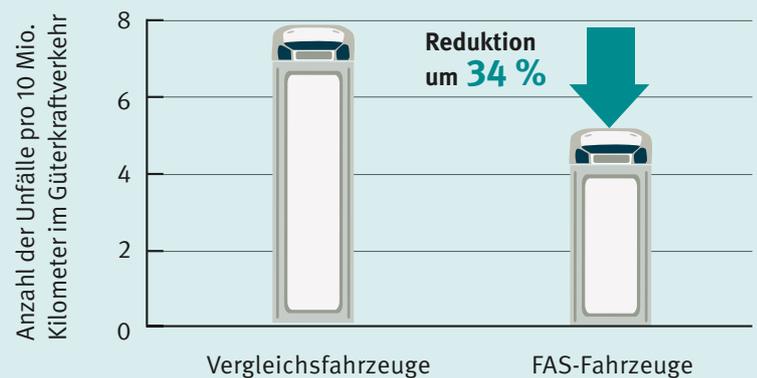
Akzeptanz erhöhen

Die Auswertung der Kampagne SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH. von BG Verkehr, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung und KRAVAG-Versicherungen hat bereits 2012 bestätigt, dass Fahrerassistenzsysteme die Anzahl der Unfälle signifikant verringern können: Fahrzeuge mit Abstandsregeltempomat, Spurassistent und elektronischem Stabilitätsprogramm hatten über ein Drittel weniger Unfälle als die Fahrzeuge ohne Assistenzsysteme. Zu ähnlichen Ergebnissen kam die europäische Forschungsinitiative „EuroFOT“ (European Field Operational Test). Die groß angelegte Untersuchung hat nachgewiesen, dass eine höhere Ausstattungsrate mit Fahrerassistenzsystemen helfen würde, Unfälle zu vermeiden. Die BG Verkehr fordert in diesem Zusammenhang, dass die Systeme entweder nicht abgeschaltet oder automatisch wieder in Betrieb genommen werden.

Viele Berufskraftfahrer nehmen die Unterstützung durch die Technik gerne an, aber es gibt auch vereinzelt skeptische oder ablehnende Reaktionen. Diese Fahrer haben ein Gefühl der Bevormundung durch die Systeme. Sie meinen, ihre Autonomie werde immer weiter eingeschränkt, fühlen

sich überfordert oder genervt. Verständlich: Fahrer wollen fahren und nicht nur auf Systeme reagieren beziehungsweise daneben andere Tätigkeiten verrichten. Das führt im schlimmsten Fall zu einer Risikoerweiterung, weil die Fahrer versuchen, die Grenzen der Systeme „auszureizen“, statt sie als Unterstützung anzunehmen. Im Unternehmen sollten deswegen klare Vorgaben für den Umgang mit FAS definiert werden. Die Gratwanderung zwischen Entlastung und positiver Anspannung muss stimmen, zu viele oder zu undeutliche Signale werden zum Problem. Die Information und die Schulung der Angestellten nach der Beschaffung der Systeme sind immens wichtig. Es gibt auch Fahrschulen, die Profis mit den Vorteilen der FAS vertraut machen. Das automatisierte Fahren muss in der Aus- und Weiterbildung geübt werden, dies zeigen Erfahrungen aus Luft- und Schifffahrt deutlich. Uns wird immer wieder berichtet: Fast jeder, der FAS richtig kennengelernt hat, schätzt sie auch.

Unfallzahlen mit und ohne Fahrerassistenzsysteme



Die Verbote des automatisierten Fahrens

Das automatisierte Fahren ist die konsequente Weiterentwicklung des Fahrens mit Unterstützung durch Fahrerassistenzsysteme. In der produzierenden Industrie werden seit Jahren Arbeitsplätze mit hohem Gefährdungspotenzial automatisiert. Damit konnte die Anzahl der Arbeitsunfälle stärker reduziert werden als die der Verkehrsunfälle. Das automatisierte Fahren hat gutes Potenzial, das Ziel der EU, die Anzahl der Verkehrstoten zu halbieren, wirksam zu unterstützen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat Ende 2013 den runden Tisch „Automatisiertes Fahren“ ins Leben gerufen. Dort arbeiten weitere Ministerien, Fahrzeughersteller, Universitäten, Verbände und Institutionen zusammen. Die BG Verkehr verantwortet bei der DGUV das Sachgebiet Fahrzeuge und ist von Anfang an mit dabei.

Dr. Klaus Ruff

Stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Chef sein verpflichtet

Kaum jemand kennt alle Arbeitsschutzvorschriften. Wie können Unternehmer und Vorgesetzte trotzdem ihrer Verantwortung für Arbeitssicherheit gerecht werden?



Selbstverständlich hat jeder versierte Kraftfahrer ein Grundwissen und ein Verständnis von den Prinzipien, die hinter der Straßenverkehrsordnung stehen. Dieses Wissen ermöglicht ihm, sich sicher im Verkehr zu bewegen. Bei Bedarf klärt er die Vorschriftenlage zu einer bestimmten Frage, indem er direkt im Verordnungstext oder in einer Veröffentlichung nachliest oder sich fachkundig beraten lässt. In ähnlicher Weise sollten sich Unternehmer und Vorgesetzte im Arbeitsschutz orientieren können.

Verantwortung lässt sich delegieren

Verantwortung kann nur übernehmen, wer fachkundig ist und einen Entscheidungsspielraum hat, der dem Verantwortungsbereich angemessen ist. Liegen diese Voraussetzungen vor, kann der Unternehmer zuverlässige und fachkundige Personen schriftlich damit beauftragen, bestimmte unternehmerische Pflichten in eigener Verantwortung wahrzunehmen. Wichtig: Der Übertragende und derjenige, der die Verantwortung neu übernimmt, sollten unmissverständlich vereinbaren, wer welche Entscheidungen treffen muss. Wenn es darauf ankommt, muss der Vorgesetzte seinen Handlungsrahmen ausnutzen und sich davon überzeugen, dass sein „Auftragnehmer“ die Aufgaben in vollem Umfang erfüllt.

Eine Frage der Unternehmenskultur

Wer Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz verantwortungsbewusst gestalten will, hat es mit drei hartnäckigen Widersachern zu tun, die in jedem noch so guten Betrieb anzutreffen sind:

1. Nachlässigkeit: Dinge, die im Grunde jeder weiß, die aber aus Bequemlichkeit nicht getan werden. Es fehlt die klare Linie, an der sich alle orientieren.

2. Fehlende Information: Öfter als man glauben mag, wissen Beschäftigte und Vorgesetzte wichtige Dinge nur ungefähr, aber nicht genau. Deswegen machen sie Fehler und gefährden sich und andere. Ungleiche Wissensstände führen zu Unsicherheit, Fehleinschätzungen und Fehlverhalten. Umfassend und verlässlich zu informieren, gehört zur guten Unternehmenskultur.

3. Verkannte Gefahr: Fehleinschätzung und vermeintlich guter Wille („Das kriegen wir schon hin, es muss sein, wird schon gut gehen ...“) haben oft katastrophale Folgen.

Mitwirkungspflicht der Beschäftigten

Jeder Mitarbeiter ist dazu verpflichtet, sich am Arbeitsplatz sicherheits- und gesundheitsbewusst zu verhalten. Daraus leiten sich verschiedene Unterstützungspflichten ab, etwa das Verbot, Alkohol und Drogen zu konsumieren, die Pflicht, Mängel an Arbeitsmitteln zu beheben oder zu melden, und die Pflicht, Arbeitsmittel nur so zu verwenden, wie es vorgesehen ist. Außerdem müssen die Beschäftigten die Anweisungen des Unternehmers befolgen. Im besten Fall machen Unternehmer und Vorgesetzte in Unterweisungsgesprächen und durch ihr gesamtes Verhalten deutlich, dass Arbeitssicherheit ein gemeinsames Anliegen ist – letztlich ein Teil des unternehmerischen Erfolges, an dem alle partizipieren. Qualität, Arbeitssicherheit und Auftreten liegen hier dicht beieinander.

Wo bekomme ich Rat und Tat für Arbeitssicherheit?

Arbeitsschutzvorschriften sind eine umfassende Materie, die kaum ein Unternehmer oder Vorgesetzter vollständig überblicken kann. Darum schreibt der Gesetzgeber vor, dass jeder



Bild: Christoph Papsch/BG Verkehr

Arbeitsschutzvorschriften sind essenziell.

Deshalb gilt bei diesen Regelungen grundsätzlich:

Unwissenheit schützt vor Strafe nicht.

Unternehmer sicherheitstechnisch und arbeitsmedizinisch betreut werden muss. Den allermeisten Betrieben stehen ein Betriebsarzt und eine Fachkraft für Arbeitssicherheit zur Verfügung. Allerdings ist der Unternehmer – gerade in Unternehmen der Verkehrswirtschaft – nicht immer im Büro anzutreffen, weil sein Geschäft Mobilität voraussetzt. Der Berater kann also nicht einfach kurz vorbeikommen. Unternehmer sollten daher in angemessenen Zeitabständen Termine mit den sie betreuenden sicherheitstechnischen und arbeitsmedizinischen Dienstleistern abstimmen, um die wichtige und überdies bezahlte Dienstleistung auch zu nutzen. Der Betriebsarzt und die Fachkraft für Arbeitssicherheit sind dazu da, den Unternehmer zu beraten und zu unterstützen. Aufgrund ihrer Erfahrung können sie oft bereits bekannte Lösungen anbieten, die nur noch angepasst werden müssen. Empfehlenswert ist außerdem auf alle Fälle, ein Seminar für Unternehmer und Führungskräfte der BG Verkehr zu besuchen, das genau auf die Fragen der Zielgruppe und der Branche ausgerichtet ist.

Ohne Dokumentation lassen sich so umfassende Pflichten im Betrieb nicht nachhaltig gestalten. Außerdem dient die Dokumentation auch zum Nachweis, wenn es trotz allem zu einem Unfall kommt. Meistens verliert der Papierkram seinen Schrecken, wenn er nachvollziehbar geordnet und auf das erforderliche Maß reduziert ist. Die BG Verkehr bietet verschiedene Arbeitshilfen an, die auf die Bedürfnisse der Mitgliedsbetriebe zugeschnitten sind. Unternehmerpflichten im Arbeitsschutz sind sozusagen Bringpflichten, was bedeuten soll, dass ein Unterlassen vorgeworfen werden kann. Darum ist eine gute Dokumentation auf alle Fälle sinnvoll.

Martin Küppers

Leiter Kompetenzfeld Arbeitssicherheit und Regelwerk

Verantwortung ist die Pflicht, dafür zu sorgen, dass bei der Durchführung von Arbeitsaufgaben das Notwendige und Richtige getan wird und niemand zu Schaden kommt.

Viele Unternehmer finden sich in dieser Definition wieder, weil sie genau darin ihre ureigene Aufgabe sehen.

So betrachtet ist die Verantwortung für Arbeitssicherheit keine zusätzliche und störende Pflicht, sondern ein natürlicher Bestandteil unternehmerischer Tätigkeit.

Das „AOK-Prinzip“ im Arbeitsschutz

Auswahl bezieht sich auf geeignete Arbeitsmittel (zum Beispiel Fahrzeuge), aber auch auf die Arbeitsverfahren und natürlich auf die Mitarbeiter.

Organisatorische Maßnahmen helfen dabei, die richtigen Voraussetzungen für bestimmte Tätigkeiten zu schaffen und wichtige Informationen, Anweisungen, Ausrüstungen und Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen.

Kontrolle steht dafür, gefährliche Verhaltensweisen oder Missstände keineswegs zu ignorieren, sondern anzusprechen und abzustellen.

Der Rock 'n' Roll Trucker



Madonna, David Copperfield, Bon Jovi – unser Mitgliedsunternehmen Trucking Service fährt die Bühnentechnik internationaler Stars von Auftritt zu Auftritt. Wir trafen den „Leaddriver“ Tom Strauf beim Konzert der Scorpions in Frankfurt am Main.

Kurz nach sechs Uhr morgens an einem stockfinsternen Sonntag am Hintereingang der Frankfurter Festhalle: Sieben Fahrzeuge des Trucking Service Germany parken seit einigen Stunden im abgesperrten Areal direkt vor den Ladetoren der Halle. An Bord haben sie rund 100 Tonnen Licht-, Ton- und Videotechnik für die komplette Bühnenshow der Scorpions – der weltweit bekannten deutschen Hardrockband, die 2016 ihr 50-jähriges Jubiläum feierte und immer noch die Hallen füllt. In den Führerhäusern der 460 PS starken Volvo-D16G-Trucks knipsen die ersten Fahrer das Licht an. Während sich die Kollegen den Schlaf aus den Augen reiben, ist Strauf bereits in voller Aktion. „Das Wichtigste wird natürlich zuerst entladen“, sagt er, „also das Catering-equipment und das Rigging.“ Sein Augenzwinkern verschwindet fast unter der tief ins Gesicht gezogenen Strickmütze. Rigs sind Träger und Traversen. Flaschenzüge verbinden sie mit dem fest verankerten Deckengerüst einer Konzerthalle. Die Rigs tragen Scheinwerfer, Lautsprecher sowie die gesamte Videotechnik und werden zentimetergenau an vorgegebenen Positionen in Stellung gebracht. „Aber ohne anständiges Catering läuft in diesem Geschäft gar nichts“, konstatiert Strauf mit anerkennendem Blick auf die mobile Küche. „Ich bin Rock 'n' Roll Trucker mit Vollpension!“

Mehr Volumen als Gewicht

Wie auf Kommando strömt aus den Hintereingängen der Festhalle gut ein Dutzend Helfer. Strauf erklärt ihnen, wie sie die unter den Aufliegern verankerten stählernen Laderampen lösen und am Heck anlegen sollen. Dann geht alles Schlag auf Schlag. Die hoch- oder querkant verstaute Container werden auf ihre Rollen gestellt, über die Rampe ►

PORTRÄT TOM STRAUF

Der 55-Jährige kann mit seinen Geschichten Bücher füllen. Als Helfer jobbte er in eben jener Festhalle Frankfurt, als dringend ein Fahrer mit Lkw-Führerschein gesucht wurde. Er bewarb sich, fuhr den Job und wurde vom Fleck weg für eine Led-Zeppelin-Tournee quer durch Europa engagiert. Einige Tourneejobs später ging Strauf für zehn Jahre nach Australien – er wollte immer schon Roadtrains fahren –, bevor er vor fast 20 Jahren beim Trucking Service Germany im oberbergischen Wehrath anheuerte.

entladen und in die Halle geschoben. Eine ausgeklügelte Kennzeichnung sorgt dafür, dass alles perfekt vorsortiert abgestellt wird. Für das Entladen selbst ist Strauf nicht zuständig – dennoch hat er seine Augen überall. „In meiner Verantwortung liegt das korrekte Beladen heute Nacht samt Ladungssicherung sowie der pünktliche Transport von A nach B“, beschreibt er seinen Aufgabenbereich. „Mit sieben Trucks ist das für uns hier eine eher kleine Veranstaltung“, resümiert Strauf, der als Leaddriver oft zwischen 50 und 100 Züge koordinieren muss. Gut 40 stammen direkt aus dem Fuhrpark des Trucking Service Germany, der Rest wird bei Bedarf dazugemietet. Strauf kümmert sich gemeinsam mit seinen beiden Chefs in Wehrath um jedes Detail: Personaleinsatz, Fahrtrouten, Zwischenstopps, genaue Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten bis zur Unterbringung der Fahrer, die auf Wunsch bei einem mehrtägigen Aufenthalt ein Hotelzimmer bekommen. Die an diesem Abend in Frankfurt gastierende Scorpions-Tournee „50th Anniversary“ ist für Strauf logistisch ein Kinderspiel. Mit jeweils zwei bis drei Tagen zwischen den einzelnen Konzerten hat er ausreichend Zeit für den Transport. Alle Fahrzeuge sind ganzjährig von Sonn- und Feiertagsfahrverboten ausgenommen. Und falls bei einer Tournee für die Einhaltung gesetzlicher Auflagen zwei oder drei Fahrer pro Truck gebraucht werden, bucht sie der Auftraggeber anstandslos dazu. „The show must go on“ lautet die Devise aller Beteiligten.

Zu Hause in Clubs und Hallen

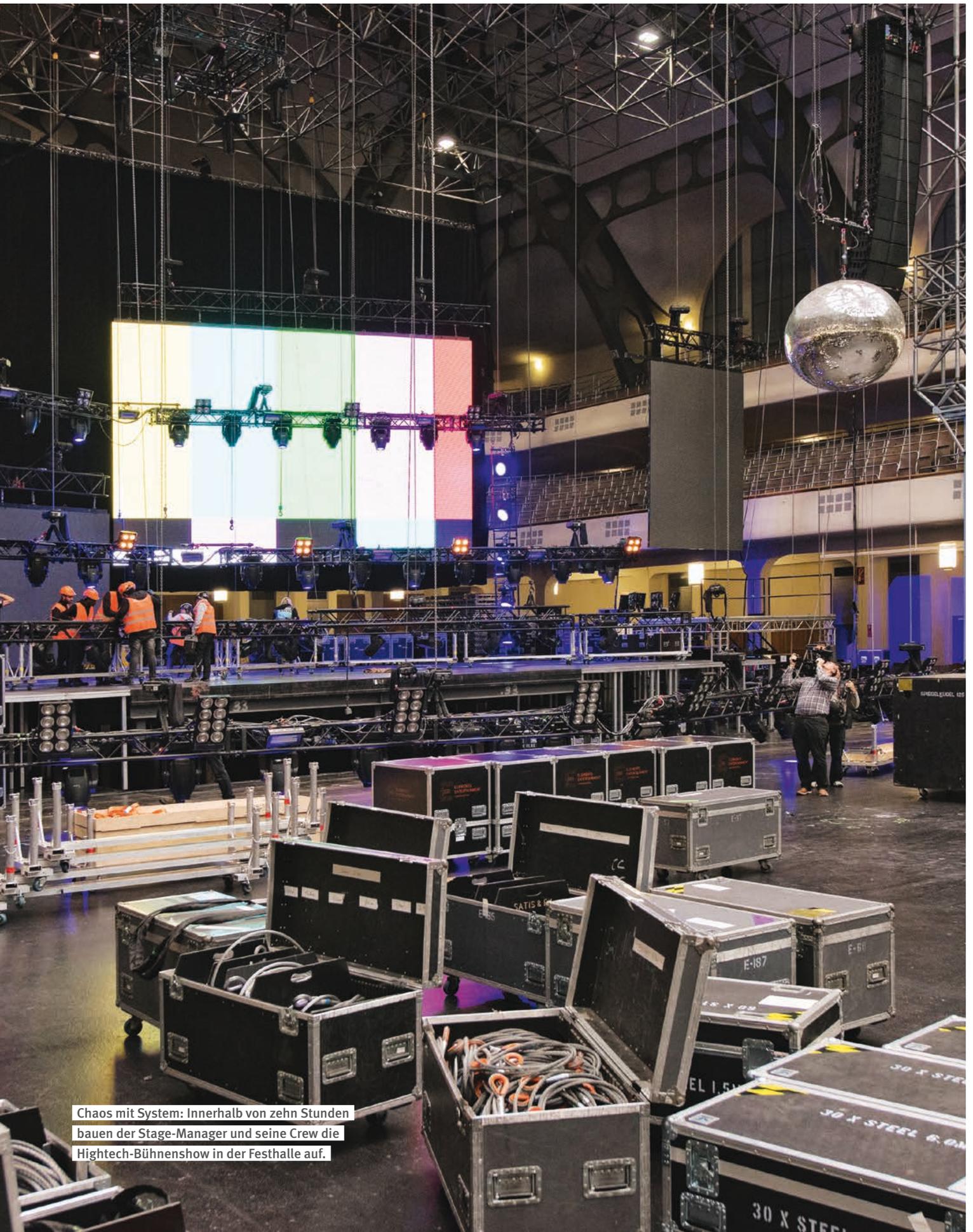
Strauf hat viele Stars kennengelernt: Unvergessen bleibt seine Tour mit Madonna durch Israel, aber auch die Tourneen mit Jon Bon Jovi, Herbert Grönemeyer, den Toten Hosen, den Sportfreunden Stiller oder David Copperfield. Gerade die Ausrüstung von Magiern hat oft ein extremes Volumen, deswegen kommen bei derartigen Aufträgen spezielle Curtainsiderauflieger zum Einsatz, die Strauf sonst nach Möglichkeit vermeidet. „Ich mag Gardinen-trailer eigentlich nicht, die Ladungssicherung ist viel aufwendiger und die Schlitzgefahr nachts auf dem ▶



Klare Ansagen sind sein Ding:
Dank Straufs Erfahrung im
Eventtrucking läuft das Abladen
wie am Schnürchen.



Die Zahl der Helfer hängt vom Zeitplan und von der Menge der Ausrüstung ab. Das Tourmanagement ordert die Helfer, meist Studenten. Eingewiesen und dirigiert werden sie vom Stage-Manager und seinen Assistenten.



Chaos mit System: Innerhalb von zehn Stunden bauen der Stage-Manager und seine Crew die Hightech-Bühnenshow in der Festhalle auf.

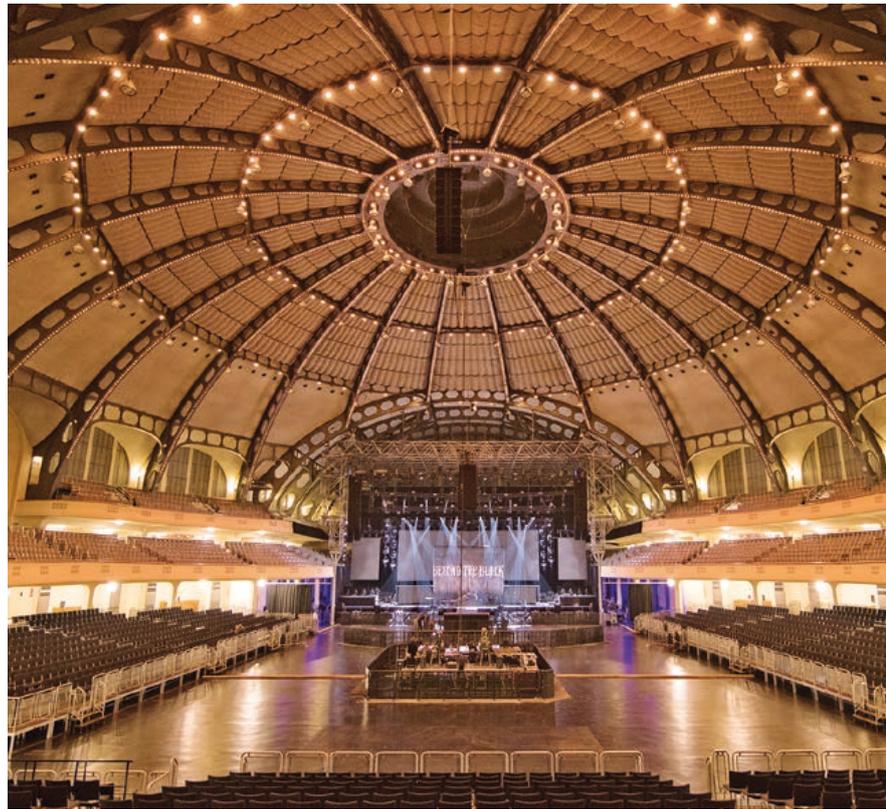
Wenn Lenk- und Ruhezeitenregelungen es zulassen, übernimmt Strauf in freien Zeiten kleine Nebenjobs wie das Fahren eines Spotscheinwerfers, um die Stars ins rechte Licht zu setzen.

Autobahnparkplatz deutlich größer“, begründet er. Nicht nur die Hinterhöfe der berühmtesten Konzerthäuser Europas sind sein Zuhause, auch die Hallen selbst kennt er aus allen Perspektiven. Moderne Gebäude empfangen ihn und seine Kollegen heutzutage mit geräumigen Zufahrten, viel Platz zum Rangieren und großzügigen sanitären Einrichtungen. Trotzdem gehört sein Herz den historischen Konzertorten, wie zum Beispiel der Festhalle in Frankfurt oder den weltberühmten Clubs. „Londons Clubs mitten in der Stadt besitzen eine traumhafte Atmosphäre, nur fahrerisch sind sie der absolute Horror“, seufzt Strauf, der insgeheim aber gerade solche Herausforderungen sehr schätzt.

In der Freizeit Spotfahrer

Kaum sind mittags alle sieben Trucks entladen, genießen die Fahrer ihre Ruhe- oder Freizeit, schlafen oder schauen sich die Stadt an. Erst nach dem Konzert beginnt für sie gegen 23 Uhr der nächste Arbeitseinsatz. Währenddessen kümmert sich ein Heer von Technikern um den Aufbau der grandiosen Bühnenshow der Scorpions. Tom Strauf hat heute noch einen ganz besonderen Zeitvertreib: Fünf 4.000 Watt starke und je gut 200 kg schwere Spotstrahler warten an der Rückwand der Festhalle auf ihre Fahrer. Strauf ist einer von denen, die während des Konzertes auf Funkanweisung der Lichttechnik die Spots bedienen und so die Stars ins rechte Licht rücken. Seine Zielperson ist auch heute Scorpions-Leadsänger Klaus Meine. Der Einsatz als Hilfsspotfahrer ist für ihn nicht nur eine willkommene Abwechslung, er macht auch richtig Spaß. Wie ein Souffleur sagt Tom während des Konzertes jeden Satz Klaus Meines voraus – was auf der Bühne spontan und locker wirkt, ist perfekt inszeniert!

Punkt 22:45 Uhr fällt der letzte Vorhang und Strauf eilt zurück zu seinem Lkw. Während gut 12.000 Besucher zu den Ausgängen der Halle schlendern, beginnt zügig der Abbau. Jedes Detail ist organisiert: Die sieben Lkw und ihre Fahrer



stehen bereit und jeder Container kommt in „seinem“ Lkw wieder genau an seine definierte Position. Das alles geschieht in routinierter Ruhe, denn wer wie Strauf seit fast 20 Jahren große Tourneen fährt, beherrscht den Job.

Ist ein Auflieger beladen und gesichert, machen sich Fahrer und Zug eigenständig auf den Weg zum nächsten Einsatzort. Der ist am Dienstag in Hamburg, danach geht es zum „Finale furioso“, zum großen Tourneefinale nach Berlin. Anschließend wird die gesamte Ausrüstung wieder zu den Verleihfirmen sowie in das Scorpions-Basislager transportiert. Für Strauf stehen dann drei Wochen Familienurlaub daheim im weihnachtlichen Hamburg auf dem Kalender. Frau und Tochter freuen sich seit Wochen auf ihn. Bis zu 250 Tage im Jahr ist er „on the road“, und das nicht nur mit den Scorpions. Silvester wird er bereits wieder in Dublin erwartet, um die Tourneelogistik der amerikanischen Heavy-Metal-Band Avenged Sevenfold zu leiten. Einen Monat geht es dann kreuz und quer durch Großbritannien von Konzert zu Konzert. Und im Frühjahr fährt er als Leaddriver die Helene-Fischer-Tour – Rock ’n’ Roll ist ja ein so herrlich dehnbare Begriff. „Schreib was Schönes, sonst komm ich vorbei“, ruft Strauf mir noch zu, bevor sein Truck im Neonwarr der nächtlichen Frankfurter City untertaucht. Aber gerne doch, Tom, denn es war mir ein echtes Vergnügen!

Text und Fotos: Heinz E. Studt
Freier Journalist mit Schwerpunkt Verkehr

Warum sollte sich ein Unternehmer für die betriebliche Gesundheitsförderung einsetzen?

Ungermann: Neben dem Wohl der Mitarbeiter ist natürlich die betriebswirtschaftliche Seite von Bedeutung. Jeder Ausfalltag wegen Krankheit kostet ein Unternehmen mehrere hundert Euro. Außerdem sind gesunde Mitarbeiter in der Regel auch motivierter.

Draxler: Über die Neuerungen im Arbeitsschutzgesetz sind Unternehmen außerdem gefordert, auch psychische Belastungen einzubeziehen. Aus meiner Sicht ein ganzheitliches Gesundheitsthema.

Was raten Sie, wenn jemand noch wenig Erfahrung mit Gesundheitsförderung hat?

Ungermann: Man sollte sich einfach trauen, neue Dinge auszuprobieren. Im Bereich der Gesundheitsförderung gilt: Einfach starten ist auf jeden Fall besser, als nichts zu tun. Als erster Schritt ist ein Gesundheitstag gut geeignet.

Was wünschen Sie sich in Sachen betrieblicher Gesundheitsförderung für die Zukunft?

Draxler: Arbeitssicherheit und betriebliche Gesundheitsförderung sollten in einer einzigen, kraftvollen Säule vereint sein. Ich hoffe, dass Gesundheitsaspekte stärker in die Gefährdungsbeurteilung einfließen.



Die Seminarleiter der BG Verkehr
Dr. Thomas Draxler (links)
und Tobias Ungermann (rechts).

Einfach mal neue Dinge ausprobieren

Tun Arbeitgeber etwas für die Gesundheit ihrer Mitarbeiter, lohnt sich das für alle. Deswegen bietet die BG Verkehr das Seminar Gesundheitsförderung im Betrieb an.

Mobiletelefone ausschalten!“, lautet die erste Aufforderung von Tobias Ungermann. Der Seminarleiter will damit nicht nur für einen störungsfreien Ablauf der nächsten Stunden sorgen, sondern macht gleich zu Beginn auf ein zentrales Thema aufmerksam: Der Anspruch auf ständige Verfügbarkeit in der

modernen Arbeitswelt hat massive Nebenwirkungen und die Zahl der Krankschreibungen wegen psychischer Belastungen steigt seit Jahren. Noch deutlicher wird sein Kollege Dr. Thomas Draxler: „Nur Dienstboten sind immer erreichbar.“ Die Seminarteilnehmer nicken zustimmend. Überhaupt haben sie ein gutes Gespür dafür, was krank macht und was gesund erhält – wie die meisten Menschen. „Wir müssen also zeigen, wie sich diese Kenntnisse praktisch und systematisch im Betrieb einbringen lassen“, sagt Ungermann. Mit einem einzelnen Ge-

sundheitstag ist es nicht getan, aber das ist ein guter Anfang.

Einfache Übungen mit Wirkung

Acht Stunden bewegungslos still sitzen und sich durch unzählige Präsentationsfolien quälen – für die beiden Seminarleiter ein Unding. Immer wieder werden die Lehreinheiten unterbrochen mit Bewegungsübungen, die sich ohne großen Aufwand in den Arbeitsalltag einbinden lassen, zum Beispiel

- ▶ Fußsohlen massieren mit einem Tennisball,
- ▶ Augen entspannen durch längeres Blinkeln und bewusstes In-die-Ferne-Schauen,
- ▶ Energie tanken durch Massage der Ohren, dabei werden die Ränder der Ohrmuscheln zwischen Zeigefinger und Daumen mit schnellen Bewegungen nach außen gezogen,

Nur Dienstboten sind immer erreichbar!

Betriebliche Gesundheitsförderung wird nur langfristig angenommen, wenn sie für den Menschen spürbar und für das Unternehmen messbar erfolgreich ist.

Auch wesentlich einfachere Übungen sind ein guter Ausgleich zur Routine am Arbeitsplatz.



Bilder: thinkstock.de/DigitalVision/Kraig Scarbinsky

- ▶ typische Routinen durchbrechen und zum Beispiel eine Besprechung draußen im Gehen statt am Schreibtisch durchführen.

Fazit einer Teilnehmerin: „Als ich herkam, war ich eher ratlos, wie sich das große Thema Gesundheit konkret bei uns verankern ließe. In dem Seminar habe ich viele Denkansätze und konkrete Vorschläge dazu bekommen und gehe jetzt sehr motiviert zurück in den Betrieb“.

Alexander Schneiders
Freier Journalist mit Schwerpunkt Arbeitssicherheit und Gesundheit

- ⊕ **Seminar „Gesundheitsförderung im Betrieb“**
nächster Termin 20. bis 22. November 2017 in Bad Soden-Salmünster
Anmeldung: www.bg-verkehr.de



Man lernt nie aus

Fahrsicherheitstrainings gibt es für alle Fahrzeugtypen. Die BG Verkehr unterstützt ihre Mitgliedsunternehmen bei der Finanzierung. Wichtig: Erst den Antrag stellen, dann das Training buchen!



Bild: mdsCreative/Maravic

+ Förderbedingungen, Zuschüsse, Antrag
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16329291
 Telefon: 040 3980-1995
 E-Mail: fahrtraining@bg-verkehr.de

**Sicherheitstrainings und
 Programme des DVR**
www.dvr.de/site/sht-shp.aspx
www.ecosafetytrainings.de

TRAININGSART	BEDINGUNGEN	ZUSCHUSS PRO PERSON
Lkw	Eintägiges Sicherheitstraining nach den Grundsätzen des DVR für Lkw ab 7,5 t zGM.	80 Euro
LkwPLUS	Eintägiges Sicherheitstraining nach den Grundsätzen des DVR für Lkw ab 7,5 t zGM plus eine eintägige Veranstaltung mit mindestens acht Lehreinheiten aus dem Programm „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Lkw“. Moderation ausschließlich durch einen externen, von der BG Verkehr für das jeweilige Fachgebiet zugelassenen Moderator. Der zeitliche Abstand zwischen den beiden Veranstaltungstagen wird auf maximal sechs Monate beschränkt. Die Moderation kann bis zum 31. März des Folgejahres stattfinden.	150 Euro
Bus Kleinbusse bis 16 Sitzplätze und Kranken- transportwagen siehe Pkw	Eintägiges Sicherheitstraining nach den Grundsätzen des DVR für Omnibusse mit mindestens 17 Sitzplätzen.	80 Euro
BusPLUS	Eintägiges Sicherheitstraining nach den Grundsätzen des DVR für Omnibusse mit mindestens 17 Sitzplätzen plus eine eintägige Veranstaltung mit mindestens acht Lehreinheiten aus dem Programm „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“. Bestimmungen zur Moderation siehe unter „LkwPLUS“.	150 Euro
KEP	Eintägiges Sicherheitstraining nach den Grundsätzen des DVR für Transporterfahrzeuge. Fahrzeuge mit weniger als 7,5 t zGM (z. B. Kleinbusse, Krankentransportfahrzeuge u. Ä.), die nicht Transporter sind, siehe Pkw.	80 Euro
Transporter (FQT)	Zweitägiges Sicherheitstraining entsprechend dem Qualifizierungsprogramm „Transporter“ (FQT). Fahrzeuge mit weniger als 7,5 t zGM (z. B. Kleinbusse, Krankentransportfahrzeuge u. Ä.), die nicht Transporter sind, siehe Pkw. Bestimmungen zur Moderation siehe unter „LkwPLUS“.	150 Euro
Pkw	Eintägiges Sicherheitstraining nach den Grundsätzen des DVR.	80 Euro
Zweirad	Eintägiges Sicherheitstraining nach den Grundsätzen des DVR.	50 Euro
ECOsafety klassisch (Fahr und Spar mit Sicherheit)	Training des DVR im öffentlichen Straßenverkehr für sicheres, wirtschaftliches und umweltschonendes Fahren.	50 Euro



Noch betrunken am Morgen danach

Wie ist die Gesetzeslage?

Den Abbau von Alkohol im Blut kann man nicht beschleunigen. Wer abends sehr viel trinkt, hat morgens noch mehr Restalkohol im Körper, als die Polizei erlaubt.

Bis weit nach Mitternacht feiern und ordentlich trinken, dann ein paar Stunden schlafen, kalt duschen und einen starken Kaffee nehmen: Viele Menschen glauben, auf diese Weise wären sie am Morgen wieder nüchtern. Oft reicht ihnen dafür das subjektive Gefühl – aber das täuscht, denn mehr als 0,1 Promille pro Stunde schafft die Leber nicht. „Es kann gut sein, dass sich jemand völlig nüchtern fühlt, aber trotzdem mehr als 0,3 Promille Alkohol im Blut hat“, warnt Dr. Birger Neubauer. Er leitet bei der BG Verkehr das Referat Arbeitsmedizin und Arbeitspsychologie und bekräftigt: „Es spielt überhaupt keine Rolle, in welcher Form der Alkohol aufgenommen wird, ob es sich um Whisky pur oder Pralinen handelt. Und Sie haben auch keine Chance, die Wirkung durch frische Luft oder Schwitzen zu dämpfen oder den Abbau von Alkohol im Blut ir-

Wer trinkt, fährt nicht – wer fährt, trinkt nicht!

gendwie zu beschleunigen.“ Wer allerdings ans Trinken gewöhnt ist, hat subjektiv die Empfindung, er könne mehr vertragen. Ein Irrtum: Es stimmt zwar, dass sich der Körper an den Suchtstoff gewöhnt, aber das hat objektiv keinen Einfluss auf die Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit. Wer sich mit 1,0 Promille noch nüchtern fühlt, ist trotzdem in seiner Aufmerksamkeit eingeschränkt und reagiert deutlich langsamer als normalerweise. Dabei spielt auch die Tagesform eine Rolle, denn Schlafmangel verstärkt die Wirkung des Alkohols. Nach einer durchzechten Nacht heißt es also abwarten und Tee trinken. Wer trinkt, fährt nicht – und wer fährt, trinkt nicht. Wenn man sich an diesen simplen Grundsatz hält, ist man immer auf der sicheren Seite. (dp)

+ www.dvr.de/alkohol

- ▶ Ein absolutes Alkoholverbot gilt beim gewerblichen Transport von Personen, von Gefahrstoffen und generell für junge Fahrer (unter 21 Jahren).
- ▶ Im Arbeitsrecht gibt es kein absolutes Alkoholverbot für Berufskraftfahrer, Piloten oder Seeleute. Dies wird immer durch ein betriebliches Verbot geregelt. Wer sich nicht daran hält, muss mit deutlichen Konsequenzen bis hin zur fristlosen Kündigung rechnen.
- ▶ Wenn bei der Untersuchung eines Arbeitsunfalls deutlich wird, dass ein beteiligter Mitarbeiter zu viel getrunken hatte, führt das nicht automatisch zum Ausschluss eines Versicherungsfalles. Wenn allerdings die Trunkenheit die alleinige Ursache des Unfalls ist, liegt kein Arbeitsunfall vor.
- ▶ Schon ab 0,3 Promille kann bei auffälligem Fahrverhalten der Führerschein entzogen werden, ab 0,5 Promille gibt es Strafpunkte in Flensburg und der Führerschein ist für vier Wochen weg. Wer mit 1,1 Promille fährt, ist den Führerschein für ein halbes Jahr los und muss eine hohe Geldstrafe zahlen.

Bilder: thinkstock.de/iStock/igoshi, Wavebreak Media/ Wavebreak Ltd.

Ihre Frage:

Auf dem Arbeitsweg zum Arzt gehen. Ist das versichert?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Nein, wer auf dem Weg zur oder von der Arbeit noch schnell einen Arztbesuch einschleift, ist bei einem Unfall nicht versichert. Das ergibt sich aus einem Urteil des Bundessozialgerichts (BSG). In dem Fall war ein Beschäftigter auf dem Weg von seinem Hausarzt zu seiner Arbeitsstelle mit dem Fahrrad verunglückt. Er hatte mit seinem Chef abgesprochen, dass er wegen dieses Arzttermins später als üblich mit der Arbeit beginnen durfte. Das BSG hat entschieden, dass der Unfall kein Arbeitsunfall war, weil der Arztbesuch nicht in Zusammenhang mit der versicherten Tätigkeit steht, sondern im Eigeninteresse des Verunfallten erfolgt ist. Nach dem Sozialgesetzbuch ist zwar neben der Arbeit selbst auch der „unmittelbare Weg nach und von dem Ort der Tätigkeit“ unfallversichert. Der Weg zur Arbeit kann auch an einem sogenannten dritten Ort beginnen. Doch im Streitfall galt die Praxis nicht als dritter Ort, weil der 40-minütige Aufenthalt dort zu kurz war. Der Aufenthalt hätte mindestens zwei Stunden dauern müssen, so das Gericht (Urteil des BSG vom 5. Juli 2016, Az. B 2 U 16/14 R).



Bild: gettyimages/Henglein and Steets

Besonders häufig sind Verletzungen am Fuß



Bild: gettyimages/Fertnig

Rund 77.100 Unfälle verzeichneten die BG Verkehr und die frühere Unfallkasse Post und Telekom 2015. In der Verletzungsstatistik sind mit rund 20 Prozent die Verletzungen an Fuß und Knöchel besonders häufig. Damit stehen Unfälle durch Stolpern, Rutschen und Stürzen

weiterhin an der Spitze der Unfallursachen. Diese Unfälle sollte man nicht auf die leichte Schulter nehmen, denn sie verursachen oft lange Ausfallzeiten und bleibende Schäden. Ein typisches Beispiel: Beim Schließen der Lkw-Plane rutscht die Leiter weg und der Fahrer stürzt zu Boden. Die Diagnose: doppelter Fersenbeinbruch. Infolge des Unfalls ist der Fahrer 430 Tage arbeitsunfähig. Die Behandlungs- und Rehabilitationskosten betragen rund 37.000 Euro. Für die verbleibende Gehstörung erhält der Fahrer aufgrund einer Minderung der Erwerbsfähigkeit eine Rente von monatlich 309 Euro.

Arbeitgeberportal Sozialversicherung

Wie melde ich mein Unternehmen an? Was muss ich bei einer Neueinstellung beachten? Was mache ich bei Änderungen im laufenden Geschäftsbetrieb? Auf solche Fragen gibt das neue „Arbeitgeberportal Sozialversicherung“ Antworten. Das gemeinsame Angebot der deutschen Sozialversicherer soll vor allem Existenzgründern sowie kleinen und mittelständischen Unternehmen helfen, sich im Meldewesen der Sozialversicherung besser zurechtzufinden.

 www.informationsportal.de

Friedenswahl bei der BG Verkehr

Der Wahlausschuss der BG Verkehr hat die eingereichten Vorschlagslisten zugelassen. Die Voraussetzungen für eine Friedenswahl liegen vor.

Die Mitglieder der Selbstverwaltung der BG Verkehr werden alle sechs Jahre neu gewählt. Für die Wahlen 2017 lief am 17. November 2016 um 18.00 Uhr ein wichtiger Termin ab. Bis zu diesem Zeitpunkt mussten die Vorschlagslisten für die Vertreterversammlung beim Wahlausschuss eingereicht sein. Anhand der eingereichten Vorschlagslisten entscheidet sich, ob es eine Wahlhandlung geben oder ob eine sogenannte Friedenswahl stattfinden wird.

Voraussetzung für eine Friedenswahl ist, dass von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite auf den Vorschlagslisten so viele Namen als Kandidaten für die Vertreterversammlung eingereicht werden, wie laut Satzung der BG Verkehr vorgegeben sind. Werden auf beiden Seiten je 30 Kandidaten auf den Vorschlagslisten zur Wahl eingereicht, sind die Voraussetzungen erfüllt und es ist keine Wahlhandlung erforderlich.

Am 17. November 2016 lagen für die Gruppe der Arbeitgeber eine Vorschlagsliste des Bundesverbandes Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V. und eine Vorschlagsliste des Verbandes der Deutschen Reeder mit insgesamt 30 Kandidatinnen und Kandidaten vor. Die bei der BG Verkehr versicherten Branchen sind dort im Wesentlichen vertreten.

Vertreterversammlung und Vorstand sind Parlament und Regierung der BG Verkehr.

Für die Gruppe der Versicherten reichten ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft und die Interessengemeinschaft Versicherter im Transport und Verkehrswesen e.V. (IVTV e.V.) je eine Liste mit insgesamt 30 Bewerberinnen und Bewerbern ein.

Der Wahlausschuss der BG Verkehr hat in seiner Sitzung am 5. Januar 2017 die Vorschlagslisten zugelassen und das Wahlergebnis festgestellt.

Veröffentlichungen

Die Namen der Bewerber sowie die ihrer Stellvertreter sind im Internet auf der Homepage der BG Verkehr veröffentlicht. Die Bewerber gelten mit Ablauf des Wahltages, des 31. Mai 2017, als gewählt.

Die konstituierende Sitzung der Vertreterversammlung, auf der auch der Vorstand gewählt wird, findet am 5. Oktober 2017 in Hamburg statt. Anschließend wird die endgültige Liste mit den Namen der Mitglieder der Selbstverwaltungsorgane und der Vorsitzenden der Vertreterversammlung und des Vorstandes auf der Homepage der BG Verkehr veröffentlicht.

www.bg-verkehr.de



Bis zur konstituierenden Sitzung im Amt: Ulrich Bönders und Prof. Dr. Michael Rachow (von links), die alternierenden Vorsitzenden der Vertreterversammlung, rechts im Bild: Sabine Kudzielka, Vorsitzende der Geschäftsführung.

Bild: Adele Marschner/BG Verkehr



Aktuelle Informationen

Nach bisher vorliegenden Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass der Beitrag für Unternehmen des Güterverkehrs relativ konstant bleiben wird. Unternehmen aus dem Bereich Logistik müssen zum Teil mit steigenden Beiträgen rechnen. Für Fahrradkuriere wird sich aufgrund des hohen Unfallrisikos der Beitrag deutlich erhöhen. Aktuelle Informationen zum Beitrag erhalten Sie über den kostenlosen Newsletter und auf den Internetseiten der BG Verkehr.

[www.bg-verkehr.de/
mitgliedschaft-beitrag](http://www.bg-verkehr.de/mitgliedschaft-beitrag)

[www.bg-verkehr.de/
medien/newsletter](http://www.bg-verkehr.de/medien/newsletter)

Bild: gettyimages/Westend61

Fahrplan für den 25. Gefahrтарif

Zur Ausgabenfinanzierung erhebt die BG Verkehr Beiträge für das abgelaufene Jahr und Vorschüsse für das laufende Jahr. Daraus ergibt sich für den neuen 25. Gefahrтарif ein fester Fahrplan.

Ende 2016

Die Unternehmen haben die Bescheide über die Veranlagung nach dem neuen, 25. Gefahrтарif erhalten. Der neue Gefahrтарif ist gültig für die Berechnung der Beiträge ab dem 1. Januar 2017.

April 2017

Am 7. April tagt der Vorstand der BG Verkehr und legt den Beitragsfuß für das abgelaufene Jahr 2016 und für das Vorschussjahr 2017 fest. Der Beitragsfuß ist maßgeblich für die Berechnung der Beiträge beziehungsweise Vorschüsse. Im Anschluss erhalten die Unternehmen die Beitragsbescheide für das abgelaufene Beitragsjahr 2016 auf der Basis der Gefahrklassen des 24. Gefahrтарifs. Gleichzeitig informiert die BG Verkehr über den Vorschuss für das laufende Jahr 2017. Er wird auf der Basis des neuen, 25. Gefahrтарifs berechnet.

April 2018

Die Mitgliedsunternehmen erhalten die Beitragsbescheide für das abgelaufene Beitragsjahr 2017. Die Beitragsbescheide für das Jahr 2017 und den Vorschuss für 2018 basieren auf den Gefahrklassen des 25. Gefahrтарifs.

Der Beitrag zur Berufsgenossenschaft hängt von verschiedenen Faktoren ab. Die Gefahrklassen allein sagen nicht unmittelbar etwas darüber aus, wie hoch die individuellen Beiträge ab 2017 tatsächlich sein werden. Der Finanzbedarf der BG Verkehr ist abhängig von der Entwicklung der Entgelte in den Unternehmen und vom Beitragsaufkommen im Vorjahr. Wichtig sind auch das Unfallgeschehen und der auf die BG Verkehr entfallende Anteil an der Lastenverteilung unter den gewerblichen Berufsgenossenschaften. All diese Faktoren bilden die Grundlage für die Festsetzung des Beitragsfußes, der für die Berechnung des Beitrages herangezogen wird. (kr)



Die BG Kliniken: Spitzenmedizin für die Versicherten.

BEITRÄGE ZAHLEN DIE ARBEITGEBER

Weil sie von der zivilrechtlichen Haftung freigestellt sind, kommen für die Beiträge zur gesetzlichen Unfallversicherung ausschließlich die Arbeitgeber auf. Das ist ein wesentlicher Unterschied zur Renten-, Kranken- oder Arbeitslosenversicherung. Für die Unternehmen rechnet sich das dennoch, denn ein schwerer Arbeitsunfall kann leicht mehrere hunderttausend Euro kosten. Ohne die Absicherung durch die BG Verkehr könnte das gerade für kleinere Unternehmen existenzbedrohend sein.

Wir haften für Sie

In vielen Ländern können Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten zu teuren Schadenersatzforderungen führen. In Deutschland ist das anders.

Alle Unternehmen in Deutschland sind Mitglied bei einer Berufsgenossenschaft oder Unfallkasse. Geschieht ein Arbeitsunfall oder erleidet ein Beschäftigter eine Berufskrankheit, werden die Kosten nicht von einzelnen Unternehmen getragen, sondern von der Berufsgenossenschaft oder Unfallkasse. Als Mitglied müssen Unternehmen keine Schadenersatzansprüche ihrer Mitarbeiter fürchten. Das gibt finanzielle Sicherheit.

Ein Arbeitnehmer, der in einem Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr arbeitet, hat im Schadensfall Ansprüche gegen diese und nicht gegen seinen Arbeitgeber. Haftungsablösung heißt das Prinzip. Die Unternehmen geben ihr Haftungsrisiko an

die BG Verkehr ab und zahlen dafür einen Beitrag, der nach dem Unfallrisiko und der von ihnen gezahlten Lohnsumme berechnet wird. Anders als bei privaten Versicherungen geht es dabei nicht darum, Gewinne zu erzielen oder Kunden durch Marketing zu gewinnen.

Sie übernehmen die Verantwortung – wir die Haftung!

Das spart Kosten. Sicherheit bringt diese Praxis auch für die Versicherten. Wer im Betrieb oder auf dem Weg zur Arbeit bei einem Unfall verletzt wird oder eine

Berufskrankheit erleidet, wird von der BG Verkehr umfassend betreut. Die Leistungen in der Rehabilitation gehen häufig weit über die der Krankenkassen hinaus. Ihr Ziel besteht darin, den Versicherten wieder ins Berufsleben beziehungsweise in sein soziales Umfeld zu integrieren. „Mit allen geeigneten Mitteln“ lautet deshalb der Leitsatz der gesetzlichen Unfallversicherung. Dazu gehören je nach Fall die medizinische Behandlung, die Rehabilitation, Verletztengeld, eine Rente oder Berufshilfe. Von der Haftungsablösung profitieren letzten Endes Arbeitgeber und Arbeitnehmer gleichermaßen. Die BG Verkehr übernimmt die Haftungsrisiken für die Unternehmen und sie trägt dazu bei, dass die Versicherten im Schadensfall möglichst schnell wieder gesund werden. (ba)

Neustart

Traditionell ist es oft der Jahresbeginn, an dem Neuerungen eingeführt werden. Seien es neue Strukturen, Verfahren oder Maschinen – selbst wenn sich nur Kleinigkeiten ändern, kommen jahrelange Gewohnheiten aus dem Takt. Das ist natürlich völlig unabhängig von der Jahreszeit, in jedem Fall aber ein Grund, sehr sorgfältig zu prüfen, welche Konsequenz die Änderung für den Betriebsablauf hat. Ich meine natürlich nicht, dass man sich an einen anderen Wochentag für eine Besprechung gewöhnen muss. Aber die Erweiterung einer bestehenden Anlage, die Verlegung oder Änderungen von Schalteinrichtungen, neue Verkehrswege auf dem Betriebshof oder eine

Modifikation des Materialflusses erfordern bereits bei der Planung eine sorgfältige Überlegung, welche Konsequenzen dies für die Sicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben könnte. Dabei spielen Ergonomie, aber auch das zu erwartende menschliche Verhalten und Fehlverhalten eine wichtige Rolle. Spätestens bei der Umsetzung wird deutlich, dass der Mensch ein Gewohnheitstier ist. Es könnte sich als unzureichend erweisen, nur in der Frühbesprechung kurz darauf hinzuweisen, dass eine Verkehrsregelung geändert oder ein Notausschalter verlegt worden ist. Verfahren verbessert, aber Mitarbeiter verletzt – das passt nicht zusammen.



Bild: Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention

Nachtarbeit ist Schwerarbeit



Bild: Heinz Studt/BG Verkehr

Unser Körper ist nachts nicht so leistungsfähig wie tagsüber, denn er ist darauf ausgelegt, sich in den dunklen Stunden zu regenerieren. Durch einen festen Schlafrhythmus wird das Immunsystem gestärkt und der Stoffwechsel kann optimal arbeiten. Wer unregelmäßige Arbeits- und Schlafzeiten hat oder häufig nachts arbeitet, sollte zum Ausgleich besonders auf gesunde Lebensführung mit viel Bewegung im Freien achten und bewusst seine sozialen Kontakte pflegen. Absprachen und kluge Organisation im Betrieb helfen ebenfalls, die zusätzliche Belastung in Grenzen zu halten.

Unser Web-Tipp



Für die schnelle papierlose Kommunikation gibt es für unsere Mitgliedsunternehmen das Serviceportal **BGdirekt**. Dort können Sie zum Beispiel Adressänderungen mitteilen, Lohnsummen und Unfälle melden, eine Unbedenklichkeitsbescheinigung ausdrucken oder die Betriebsdaten überprüfen. Die Zugangsdaten erhalten Sie zusammen mit den Aufnahmeunterlagen und jährlich mit dem Schreiben: „Entgeltnachweis und Zugangsberechtigung für **BGdirekt**“.

 bgdirekt.bg-verkehr.de

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
+ www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel.: 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
+ 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

SicherheitsProfi bestellen

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



Bild: Ralf Höhne/BG Verkehr

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

Außenstelle Duisburg

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

Europaplatz 2
72072 Tübingen
Tel.: 07071 933-0
E-Mail: tuebingen@bg-verkehr.de



Die nächste
Ausgabe des
SicherheitsProfi
erscheint am
2. Juni 2017

Leserbriefe

Sie haben Fragen,
Anregungen, Lob oder
Kritik? Wir sind gespannt
auf Ihre Reaktion.
Schicken Sie einfach
eine E-Mail an:

redaktion@sicherheitsprofi.de

Ein Klick und Sie wissen mehr

Unser Newsletter bietet kompakte Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Aktuelles aus der Verkehrsbranche, Termine sowie Links zu Hintergrundmaterial.

Anmeldung unter:
www.bg-verkehr.de