

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr

Reportage | 16

Zentimeterarbeit mit dem Kran

Freimessen enger Räume | 08

Seminarprogramm Angebote für 2018 | 11



Wir wollen dazu beitragen, dass die Arbeit in unseren Mitgliedsunternehmen noch sicherer und gesünder wird.

Liebe Leserin, lieber Leser,

kennen Sie das Gefühl, das einen beschleicht, wenn die Bedienungsanleitung für die neue Stereoanlage den Umfang eines Telefonbuches erreicht hat oder ein neuer Verfahrensablauf lieb gewordene Routinen über den Haufen wirft? Erst wenn man sich Zeit nimmt, ausprobiert und das Neue kennenlernt, kann man die damit verbundenen Vorteile erkennen und – zumindest im Fall der Stereoanlage – auch genießen.

In unserer schnelllebigen Welt, in der sich technische Entwicklungen und Prozesse so schnell verändern wie nie zuvor, ist es nicht immer leicht, sich die Neugier zu bewahren und mit neuen Entwicklungen Schritt zu halten oder sich auch einfach nur die Zeit zu nehmen, sich mit dem Neuen zu befassen. Dabei ist lebenslanges Lernen nicht nur eine abgegriffene Formel, sondern gehört zu unser aller Realität – beruflich und privat.

Wenn Sie sich fragen, was das mit der BG Verkehr zu tun hat – nun sehr viel sogar: Denn Entwicklungen und Veränderungsprozesse haben immer auch Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Und auch die Prävention selbst entwickelt sich weiter. Genau deshalb bietet unsere BG Verkehr jedes Jahr eine Vielzahl von Seminaren an. Sie bieten Grundlagen für Neueinsteiger, Auffrischungen für alte Hasen und Neues für Spezialisten. Unser Ziel ist es, dazu beizutragen, dass die Arbeit in unseren Mitgliedsbetrieben sicherer und gesünder wird. Deshalb halten wir uns auf dem Stand der Technik, deshalb starten wir Forschungsprojekte und deshalb bringen wir uns als Referenten in die Seminare ein. Seien Sie neugierig und schauen Sie sich um. Mehr über das Seminarprogramm 2018 erfahren Sie in dieser Ausgabe des SicherheitsProfi.

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
Alte Jakobstraße 105, 10969 Berlin

Druckerei und Verlag:

apm alpha print medien AG
Kleyerstraße 3, 64295 Darmstadt

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



10

24



28

© thinkstock.de / iStock/trendobjects, BG Verkehr/Horst Doering / VLN, BG Verkehr/Ausschnitt Imagefilm

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Freimessen in engen Räumen
Typische Fehler vermeiden 08

Verkehrssicherheit
Neues Förderprogramm 10

Seminarprogramm 2018
Die neuen Angebote 11

Absetzkipper
Was Unternehmen und Fahrer wissen müssen 14

Reportage
Zentimeterarbeit mit einem der größten und leistungsfähigsten Raupenkräne der Welt 16

Müdigkeit
Das unterschätzte Risiko 24

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

Vertreterversammlung
Wachwechsel in der Selbstverwaltung 27

Arbeitsunfall
Was müssen Sie beachten? 28

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann zum Thema Hobby oder Beruf 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02

Liste der Berufskrankheiten erweitert



© fotolia.de/yellowj

Der Bundesrat hat zugestimmt, dass fünf Krankheiten neu in die Berufskrankheiten-Verordnung aufgenommen werden. Eine davon ist Leukämie durch 1,3-Butadien, ein Gas, das zum Beispiel in der Kunststoffindustrie verwendet wird. Neu gelistet ist auch Harnblasenkrebs durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), die etwa in Kokereien und Teerraffinerien, im Straßenbau oder bei der Schornsteinreinigung entstehen. Der dritte Neuzugang ist die „fokale Dystonie“, eine Erkrankung des zentralen Nervensystems bei Instrumentalmusikern. Außerdem wurden die Berufskrankheit Nummer 4113 um Kehlkopfkrebs und Berufskrankheit Nummer 4104 um Eierstockkrebs erweitert. Der Ärztliche Sachverständigenrat „Berufskrankheiten“ beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales hatte die Anpassung empfohlen.



BG Verkehr versichert rund 1,7 Millionen Menschen

Rund 1,7 Millionen Menschen in 195.016 Mitgliedsunternehmen sind bei der BG Verkehr versichert. Eine branchenbedingt hohe Fluktuation zeichnet den Mitgliederbestand aus. 25.679 Betriebe hat die BG Verkehr 2016 als neue Mitglieder aufgenommen. Gleichzeitig wurden 26.567 Betriebe aus dem Bestand gelöscht. Die Zahl der Löschungen ist ein Indiz dafür, dass sich insbesondere Existenzgründer oft nicht lange am Markt halten können. Rund 75 Prozent der Mitgliedsbetriebe der BG Verkehr sind Kleinunternehmen.



© thinkstock.de/scanrail

Urteile zur Handynutzung

100 Euro Bußgeld musste ein Autofahrer zahlen, weil er während der Fahrt sein Smartphone von der Ablage genommen und den Homebutton gedrückt hatte. Vor Gericht erklärte der Mann, er habe lediglich kontrollieren wollen, ob das Gerät ausgeschaltet gewesen sei. Nach Ansicht der Richter beim Oberlandesgericht Hamm handelt es sich dabei um eine Ordnungswidrigkeit, denn die Straßenverkehrsordnung verbietet

Fahrern die Benutzung des Mobil- oder Autotelefon während der Fahrt, wenn hierfür das Mobiltelefon oder der Hörer des Autotelefon aufgenommen oder gehalten werden muss. In einer weiteren Entscheidung stellte das Gericht klar, dass Handynutzung am Steuer auch dann verboten ist, wenn keine SIM-Karte eingelegt ist. In dem Fall hielt ein Autofahrer sein Mobiltelefon in der Hand, um Musik abzuspielen.

⊕ www.olg-hamm.nrw.de (1 RBs 170/16 und 1 RBs 214/17)



Neue Autobahnplakate rütteln auf

Wenn ein Mensch bei einem Verkehrsunfall stirbt, sind im Durchschnitt 113 Personen von dieser Tragödie betroffen. Es trauern dann nicht nur elf Familienangehörige, vier enge Freunde, 56 Freunde und Bekannte. Auch 42 Einsatzkräfte wie Rettungssanitäter, Feuerwehrkräfte oder Polizisten werden mit dem schweren Schicksal konfrontiert. Diese Durchschnittswerte wurden im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ ermittelt.

Die Motive der neuen Autobahnplakate stellen das Leid in den Mittelpunkt. Auf mehr als 700 Plakataflächen sind Nahaufnahmen trauernder Menschen zu sehen. Ergänzend erzählen Videoreportagen auf der Website der Kampagne und auf Social-Media-Kanälen die persönlichen Geschichten betroffener Personen aus dem privaten und beruflichen Umfeld der Menschen, die im Straßenverkehr starben.

+ www.runtervomgas.de



© thinkstock.de/iStock/jrkphoto

Bundesministerium fördert Platooning-Projekt

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur steckt zwei Millionen Euro in die Entwicklung vernetzter Lkw-Kolonnen. Die Förderung erhalten DB Schenker, MAN und die Fresenius-Hochschule für ein gemeinsames Projekt, mit dem sie die Praxistauglichkeit und Systemsicherheit dieser neuen Technologie im realen Straßenverkehr und in den Logistikkäufen prüfen wollen. Erste Testfahrten sollen im Frühjahr 2018 starten. Die Partner planen, die Platoons mehrere Monate lang auf der A 9 einzusetzen.

Medientipp

Sicherheitsbeauftragte: Aufgaben und Rolle

Sicherheitsbeauftragte spielen eine wichtige Rolle im Betrieb. Einen Überblick über ihre Funktion und Aufgaben und ihr fachliches Umfeld als Arbeitsschützer gibt eine neue Broschüre der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Weitere Themen sind das notwendige Wissen, die Sozial- und Methodenkompetenz sowie die Schnittstellen zu anderen Akteuren im Arbeits- und Gesundheitsschutz.



+ Download der DGUV Information 211-042 „Sicherheitsbeauftragte“ <http://publikationen.dguv.de>

Winterreifenpflicht

für Lkw und

Busse wird verschärft



Nach einem Beschluss des Bundesrats wird für Lkw ab 3,5 Tonnen und für Busse die Winterreifenpflicht verschärft. Spätestens ab dem 1. Juli 2020 müssen die vorderen Lenkachsen bei winterlichen Straßenverhältnissen mit Winterreifen ausgestattet werden. Nach bisheriger Rechtslage müssen bei Glätte und Schnee nur die Antriebsachsen dieser Fahrzeuge mit Winterreifen ausgerüstet sein. Neu eingeführt wird die Definition von Winterreifen in § 36 der Straßenverkehrszulassungs-Ordnung. Danach gelten künftig als Winterreifen nur Reifen, die mit dem Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke) gekennzeichnet sind. M+S-Reifen, die vor dem 31. Dezember 2017 produziert wurden, sollen noch bis 30. September 2024 als Winterreifen anerkannt werden.

© fotolia.de/VDR



© thinkstock.de/IStock/Milos-Muller

Fahrerassistenzsysteme konsequent nutzen

Immer wieder werden schwere Verkehrsunfälle gemeldet, weil ein Fahrzeug auf ein Stauende auffährt. Bei Lkw oder Bussen sind diese Unfälle oft besonders folgenschwer. Seit 2015 ist in neu zugelassenen Lkw und Bussen die Ausstattung mit elektronischem Stabilitätsprogramm, Spurhaltesystem und Notbremsassistent Pflicht. Manche Fahrer deaktivieren diese Systeme allerdings. Das kann fatale Folgen haben.

Die BG Verkehr appelliert deshalb an alle Fahrer, dieses Angebot an Sicherheit zu nutzen und das System nicht abzuschalten. Die Hersteller sollten außerdem die Systeme so ausstatten, dass sie sich nach einem festgelegten Zeitintervall automatisch wieder einschalten, wenn der Fahrer sie deaktiviert hat. Nur dann können sie im Notfall ihre Schutzwirkung entfalten.

Begleitetes Fahren im Lkw

Wenn es nach den Vorstellungen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) geht, wird begleitetes Fahren ab 17 Jahren (BF17) künftig auch im Lkw möglich sein. Dies sei eine geeignete Maßnahme, in der Fahrerlaubnisklasse C/CE (Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen) die duale Ausbildung zum Berufskraftfahrer deutlich zu verbessern. Dazu sollte das Mindestalter zum Erwerb dieser Fahrerlaubnisklassen gesenkt und es sollten dafür die Voraussetzungen auf europäischer Ebene geschaffen werden.

Mindestens vier Sekunden



© thinkstock.de/chombosan

Wie viel Zeit benötigt ein Fahrer, um die Steuerung des Autos von einer hochautomatisierten Fahrfunktion zu übernehmen? In einer Studie haben Forscher des Instituts für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung und der Technischen Universität Dresden eine Übernahmezeit von vier Sekunden ermittelt. Das gilt aber nur, wenn der Fahrer konzentriert bei der Sache ist. Bei Ablenkung oder wenn die Steuerung zuvor vollständig von der Automatik übernommen wurde, verlängert sich die Zeit.



© Unfallforschung der Versicherer

Gefährliche Kollision

Ein Radfahrer fährt an einem geparkten Auto vorbei, als plötzlich die Autotür geöffnet wird und den Mann zu Fall bringt. Die Folge ist wie so oft ein Unfall mit schweren Verletzungen. Technische Lösungen, die Autofahrer warnen und das Öffnen der Türen beim Vorbeifahren eines Radfahrers verhindern, könnten nach Ansicht der Unfallforschung der Versicherer (UDV) helfen, Kollisionen zu vermeiden. Weil es solche noch nicht gibt, sollten Autofahrer vor dem Aussteigen außer in den Außenspiegel auch konsequent über die linke Schulter nach hinten schauen. Ein weiterer Tipp: Die Fahrertür immer mit der rechten Hand öffnen. Durch das Drehen des Oberkörpers richtet sich der Blick automatisch seitlich nach hinten auf die Fahrbahn. Radfahrer sollten möglichst einen Sicherheitsabstand von mindestens einem Meter zur parkenden Fahrzeugreihe halten und besonders aufmerksam fahren. Dringend angeraten ist zudem ein Fahrradhelm.

Termine mit der BG Verkehr

Vom 14. bis 16. September ist die BG Verkehr mit einem Messestand und ihrem Gurtschlitten bei der **Internationalen Fachmesse für Umzugsspedition, Neumöbellogistik und Dienstleistung (MöLo)** in Kassel und vom 28. September bis 1. Oktober auf der **Nutzfahrzeugmesse NUFAM** in Karlsruhe vertreten. Hier können Besucher auch den Überschlagsimulator ausprobieren. Auch beim Treffen des Mittelstandes der europäischen **KEP-Branche – iKEP und KEP together** – am 15. und 16. September in Berlin ist ein Infostand vor Ort, ebenso bei der **Arbeitsschutzmesse A+A 2017** in Düsseldorf vom 17. bis 20. Oktober. Am 5. Oktober kommt die **Vertreterversammlung** der BG Verkehr in Hamburg zu ihrer konstituierenden Sitzung zusammen.

Telekom ausgezeichnet

Im Büroalltag ist Bewegung Mangelware. Nicht so bei der Telekom – dort sind die Beschäftigten am Schreibtisch mit Deskbikes in Bewegung. Insgesamt rund 500 solcher Bikes, die aussehen wie Heimtrainer, stehen an mehreren Standorten des Unternehmens zur Verfügung. Sie können für kürzere Einsätze genutzt werden, etwa bei Routinearbeiten, wie E-Mails checken und telefonieren, oder bei Besprechungen. Die Testphase ließ die Telekom von Experten der BG Verkehr, dem Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung und der Deutschen Sporthochschule Köln begleiten. Im Mai zeichnete der Dachverband der Betriebskrankenkassen das Konzept mit dem Deutschen Unternehmenspreis Gesundheit aus.

© BG Verkehr/Christoph Papsch



© Julian Neu

Geisterfahrer frühzeitig erkennen

Falschfahrer sind oft schon zehn bis 15 Minuten auf der falschen Fahrbahn unterwegs, bis es zu einer Meldung kommt. Das wollen drei Studierende der Universität des Saarlandes mit einem solarbetriebenen Sensorsystem verhindern. Drei in Leitpfosten integrierte Sensoren erkennen Geisterfahrer und warnen sie vor der Auffahrt auf die Autobahn noch in der Anschlussstelle oder Raststättenabfahrt. Zudem kann „Ghostbuster“ selbstständig ein Notrufsignal per Mobilfunk senden, damit benötigte Hilfe möglichst schnell vor Ort ist. Für ihre Idee wurden die jungen Entwickler mit dem Deutschen Mobilitätspreis 2017 ausgezeichnet.

⊕ www.deutscher-mobilitaetspreis.de/ghostbuster

Aktuelle

Unfallmeldungen

Leiter rutscht weg

Am Unfalltag war ein Berufskraftfahrer mit einem Schubboden-Sattelkraftfahrzeug bei einem Kunden. Als er mit dem Beladen fertig war, begann er, die Rollplane über die Bordwand zu ziehen. Allerdings war deren Rand heckseitig so stark verschmutzt, dass der Fahrer ihn zunächst reinigen wollte. Dazu legte er die etwa 2,5 Meter lange Aluleiter, die er dabei hatte, an die Hecktüren an und stieg nach oben. Da der Untergrund an dem kalten Herbsttag mit Raureif bedeckt war, rutschte die Leiter nach hinten weg. Der Fahrer wurde davon völlig überrascht, konnte sich nirgends festhalten und stürzte auf den harten Boden. Die Behandlung der mehrfachen Knochenbrüche im Lendenbereich erwies sich als sehr langwierig, sodass er wochenlang ausfiel. Die Aluleiter, die er benutzt hatte, war nur für Arbeiten innen im Auflieger vorgesehen. Eine geeignete Teleskopleiter stand nicht zur Verfügung.



© fotolia.de/gumpapa

Fahrer stürzt ab

Auf dem Betriebshof einer Spedition bat ein Mechaniker einen Fahrer, der bereits im Wohncontainer Feierabend machte, ihm bei der Reparatur eines Fahrzeugs behilflich zu sein. Die Abdeckung der Arbeitsgrube bestand aus schweren Eichenbohlen, die der Mechaniker nicht alleine wegtragen konnte. Die beiden Kollegen deckten die Grube gemeinsam zügig ab. Erst danach schauten sie sich um und bemerkten ein Lkw-Rad, das zwischen Arbeitsgrube und Werkstattwand abgestellt worden war. Der Fahrer bot an, es schnell wegzuräumen, und rollte das Rad in Richtung Reifenlager. Dabei beugte er sich stark nach vorn und verlor plötzlich das Gleichgewicht. Er stürzte in die offene Arbeitsgrube. Beim harten Aufprall brachen mehrere Rippen.

Freimessen ist eine Lebensversicherung

Der Einstieg in Behälter und enge Räume kann lebensgefährlich sein. Wo die Risiken liegen, zeigt sich häufig erst nach einem Unfall.

Der Fahrer A. einer Silospedition lieferte Metallstäube an eine Metallhütte. Unter Aufsicht eines Mitarbeiters wurde das Fahrzeug mittels Überdruck entladen. Anschließend fuhr A. zum Waschplatz auf dem Werksgelände. Er öffnete das hintere Mannloch, vermutlich um die Verschmutzung im Inneren des Silos zu beurteilen. Beim Einstieg brach A. bewusstlos zusammen. Er starb noch an der Unfallstelle. Grund: Der beim Entladen verwendete Stickstoff hatte den Sauerstoff im Silo verdrängt.

Risikobewusst arbeiten

Nicht nur Sauerstoffmangel, sondern auch Gefahrstoffe in einem Behälter können zu schweren Unfällen führen. Dazu ein Beispiel aus einer Fahrzeugwaschanlage: Mitarbeiter B. hatte den Auftrag, einen Kunststoffbehälter zu reinigen, in dem sich Reste einer wässrigen Substanz unklarer Zusammensetzung befanden. B. stieg über eine Bockleiter in den Behälter und begann, ihn mit einem Hochdruckreiniger zu säubern. Kurze Zeit später fand ihn sein Chef bewusstlos im Behälter liegend. Es gelang ihm, B. aus dem Behälter zu bergen. Dann brach er jedoch selbst bewusstlos zusammen. Der inzwischen wieder zu Bewusstsein gekommene B. versuchte nun, seinen Chef zu retten, was ihm unter Beteiligung weiterer Helfer gelang. Aber die Erste-Hilfe-Maßnahmen nützten nichts: Der Unternehmer starb kurze Zeit später im Krankenhaus. Grund: Er hatte im Behälter hochgiftige Dämpfe eingeatmet.

Beide Unfallschilderungen machen deutlich, wie wichtig risikobewusstes Arbeiten zur Vermeidung von Unfällen ist. Weder in den Silo noch

Gefährlich oder nicht?

Die Freimessung bringt Gewissheit.

© gettyimages.de/Opla



Vor dem Einstieg ist immer eine Messung erforderlich.

in den Waschstraßenbehälter hätte man ohne vorherige Freimessung einsteigen dürfen. Ein geschulter Mitarbeiter hätte den Sauerstoffmangel im Silo mit geeigneter Messtechnik bemerkt und den Fahrer gewarnt. Und auch das Vorhandensein gefährlicher Gase im Waschstraßenbehälter wäre bei einer Freimessung rechtzeitig erkannt worden und hätte den Hinterbliebenen viel Leid erspart.

Wie messe ich richtig?

Eine Freimessung dürfen nur qualifizierte Mitarbeiter durchführen. Sie benötigen dafür Messgeräte, die an die jeweilige Aufgabe angepasst sind und regelmäßig gewartet werden. Eine typische Messsituation ist der Einstieg in einen Silo- oder Tankauflieger bei Reparatur- oder Wartungsarbeiten. Grundsätzlich gilt, dass der Auflieger immer gereinigt in die Werkstatt kommt. Trotzdem muss unbedingt vor dem Einstieg eine Freimessung durchgeführt werden. Nur so können Gefährdungen der Werkstattmitarbeiter durch Sauerstoffmangel, Explosionsgefahren oder Gefahrstoffe ausgeschlossen werden.

Sicher freimessen kann nur, wer die Besonderheiten der Messtechnik genau kennt.

Die richtige Messtechnik beginnt bei der Beschaffung des Equipments samt Zubehör. Selbstverständlich muss der Anwender mit dem Equipment vertraut sein, die Messvorschriften kennen und die Herstellerangaben beachten. Er muss die Einsatzgrenzen der Ausrüstung kennen und wissen, ob Exschutz erforderlich ist. Die Fristen für die Prüfung der Geräte durch Anwender und Hersteller sollten ihm ebenso bekannt sein wie die Betriebszeit des Gaswarngeräts und die aktuellen Luftgrenzwerte der zu messenden Parameter. Selbstverständlich muss er wissen, welches das jeweils

richtige Prüfgas ist. Er muss die Alarmschwellen am Gaswarngerät kennen, genauso wie die Einlauf-, Ansprech- und Nachweiszeiten der Sensoren sowie deren Querempfindlichkeiten. Der Anwender muss eine Vorstellung davon haben, welches Schlauchmaterial passt und wie lang der Schlauch maximal sein darf. Man muss wissen, wie lange die Totzeiten sind (bis der Stoff den Sensor erreicht hat) und welches die richtige Messdauer ist.

Last but not least ist das Wissen um mögliche Fehler und deren Deutung unentbehrlich. Hier gibt es leider zahlreiche Defizite, das erlebten wir auch in unseren Seminaren zum Freimessen. Im praktischen Teil wussten zum Beispiel nicht alle Anwender, was ein akustischer Alarm des Gaswarngeräts bedeutet: Wurde eine Alarmschwelle überschritten? Gibt es eine unerwartete Querempfindlichkeit? Liegt eine Pumpenstörung vor? Ist der Akku leer? Ist der Datenspeicher voll? Handelt es sich um ein Lebenszeichensignal? Eine falsche Deutung kann fatale Folgen haben!

Messung vorher durchdenken

Die entscheidende Frage beim Messen heißt: Wo befindet sich die höchste Gaskonzentration? Abhängig von den Eigenschaften des zu messenden Gefahrstoffs (schwerer oder leichter als Luft) und den Lüftungsbedingungen wird die Messtaktik entwickelt.

Nach der Messung wird der Befund dokumentiert. Jeder muss nachvollziehen können, wann und wie gemessen wurde und was daraus folgt: kein Zutritt und weitere Maßnahmen erforderlich oder Zutritt nur unter bestimmten Bedingungen oder aber Freigabe des Arbeitsbereichs. Jeder, der freimisst, sollte sich bewusst darüber sein, dass er damit eine große Verantwortung übernimmt: Es geht um Leben und Tod.

Dipl.-Ing. Thomas Sye, Dipl.-Ing. Björn Flemming
Referenten für Gefahrstoffe bei der BG Verkehr

Nachgefragt bei ...



Alfons Endraß. Der Diplomingenieur ist als Aufsichtsperson bei der BG Verkehr tätig und war maßgeblich an der Entwicklung des Seminars „Freimessen“ beteiligt.

Warum dieses Seminar?

Den Anstoß gaben Fragen aus Mitgliedsbetrieben. Sie hatten bemerkt, dass sie beim Freimessen nicht die gesetzlichen Vorgaben erfüllen.

Woran hapert es bei den Teilnehmern?

Messtechnik und Messverfahren sind nur unzureichend bekannt. Oft werde ich gefragt, welche rechtlichen Konsequenzen das im Ernstfall für den betroffenen Mitarbeiter und seinen Chef hätte.

Das Seminar soll sehr anspruchsvoll sein ...

Ja, es ist viel Stoff, aber für die Voraussetzungen der Teilnehmer, Inhalt und Dauer gibt es präzise Vorgaben. Die schriftliche Prüfung besteht nur, wer mindestens die Hälfte richtig hat. Vor diesem Hintergrund haben wir ein praxisnahes Konzept entwickelt.

Was sagen die Teilnehmer?

Bisher sind sie durchweg mit ihrem Erfolg zufrieden. Für viele heißt das Fazit: Traue keiner Messung außer deiner eigenen.

Nächster Termin: Ende 2018



Verkehrssicherheit – neues Förderprogramm

Die BG Verkehr fördert Programme für mehr Sicherheit im Straßenverkehr in größeren Mitgliedsunternehmen.

Drei von vier tödlichen Unfällen bei der BG Verkehr ereignen sich im Straßenverkehr. Das belegt, wie gefährlich die Arbeit im Straßenverkehr sein kann. Im Gegensatz zu den Bedingungen auf dem Betriebshof sind die Gestaltungsmöglichkeiten für Unternehmen im Bereich des Straßenverkehrs begrenzt, denn Straßenbeschaffenheit, Verkehrsdichte oder Wetter können sie nicht direkt beeinflussen. Es gibt aber auch Sicherheitsaspekte, die in ihrem Einflussbereich liegen: Dazu gehören die Optimierung der Tourenplanung und die Ausstattung der Fahrzeuge mit Fahrerassistenzsystemen. Ein wichtiges Potenzial besteht auch bei der weiteren Qualifizierung der Fahrer, denn vorausschauendes Fahren, Gefahrenwahrnehmung oder das Erkennen bestimmter Gefahrenlagen kann man einüben und lernen.

Voraussetzungen für die Förderung

Viele Unternehmen stellen sich inzwischen in ihren Gefährdungsbeurteilungen der Aufgabe, die Fahrtätigkeit im Straßenverkehr sicherer zu machen. Die Gefährdungsbeurteilung bildet die mit den Tätigkeiten verbundenen Gefährdungen ab und bewertet diese.

In einem zweiten Schritt werden präventive Maßnahmen abgeleitet und gezielt Aktivitäten oder Programme benannt, um die Risiken zu minimieren.

Um diese Aktivitäten und Programme zu unterstützen, hat die BG Verkehr ein neues Zuschussverfahren initiiert. Es richtet sich an Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten, die ein Konzept zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umsetzen. Voraussetzung für die Vergabe von Zuschüssen ist das Vorliegen einer aktuellen Gefährdungsbeurteilung, die den Aspekt Verkehrssicherheit enthält, den Bedarf definiert und Maßnahmen festlegt. Maßnahmen können zum Beispiel Schulungen, Schwerpunktprogramme oder auch Maßnahmenkombinationen mit Fahrsicherheitstrainings sein.

Reichen Sie einen Antrag zusammen mit Ihrem Konzept, der Gefährdungsbeurteilung und dem Finanzierungsbedarf ein. Schlusstermin für Anträge bei der BG Verkehr ist der 15. Oktober 2017. Ein Expertengremium bewertet das Konzept und legt die Höhe der Fördersumme fest. (rb)

Informationen im Internet

Die Anträge für Zuschüsse bearbeitet die GSV GmbH
Postfach 50 02 29
22702 Hamburg
fahrtraining@bg-verkehr.de

+ Alle Informationen zu dem neuen Förderprogramm für größere Mitgliedsunternehmen:
www.bg-verkehr.de/arbeits-sicherheit-gesundheit/themen/verkehrssicherheit/verkehrssicherheitskonzepte
Webcode: 17426987

Die BG Verkehr unterstützt auch kleinere Mitgliedsbetriebe durch Zuschüsse zu Fahrsicherheitstrainings. Das Angebot gilt sowohl für Unternehmer als auch für Mitarbeiter.

+ Weitere Infos:
www.bg-verkehr.de
Webcode: 16329291

Seminare der BG Verkehr – immer lohnenswert!

Das Seminarprogramm der BG Verkehr geht im Oktober online. Planen Sie Ihre Schulungen für das nächste Jahr.

Ein Seminar zu besuchen ist immer etwas Besonderes. Für eine gewisse Zeit erhält man Abstand zum betrieblichen Alltag und hat die Möglichkeit, sich intensiv mit verschiedenen Aspekten des Arbeitslebens auseinanderzusetzen. Hierzu gehören Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit – die zentralen Themen der Seminare der BG Verkehr.

In den Seminaren erhalten Sie einen guten Überblick über die aktuellen Entwicklungen im Arbeitsschutz in rechtlicher, technischer und wissenschaftlicher Hinsicht. Die Dozentinnen und Dozenten sind erfahrene Aufsichtspersonen der Berufsgenossenschaft oder ausgewiesene interne und externe Fachleute. Sie arbeiten mit modernen Methoden der Erwachsenenbildung und ermöglichen neben dem fachlichen Input genügend Raum für Erfahrungsaustausch und für die Bearbeitung konkreter Fragestellungen aus der Praxis.

Hoher Branchen- und Praxisbezug und der Austausch unter Experten – das zeichnet die Seminare der BG Verkehr aus.

Durch den Austausch mit anderen Akteuren des Arbeitsschutzes zu erfolgsversprechenden Ansätzen der Prävention, durch Beschäftigung mit den eigenen betrieblichen Handlungsmöglichkeiten und durch neue Informationen erhalten Sie viele Anregungen, um Sicherheit und Gesundheit in Ihrem Betrieb voranzubringen.

TIPPS FÜR DIE ANMELDUNG

Wählen Sie sorgfältig aus

Bitte prüfen Sie bei der Auswahl,

- ▶ ob Sie zur genannten Zielgruppe gehören,
- ▶ ob Sie die Teilnahmevoraussetzungen erfüllen und
- ▶ ob die Inhalte Ihren Wünschen entsprechen.

Melden Sie sich rechtzeitig an

Wählen Sie aus den Seminarterminen Ihrer Region aus. Die bundesweiten Seminare stehen allen Interessierten aus Mitgliedsbetrieben offen; melden Sie sich auch dafür über Ihre Region an.

Die Kosten trägt die BG Verkehr

Sofern das Seminar der Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz im eigenen Unternehmen dient, übernimmt die BG Verkehr die Kosten für

- ▶ das Seminar,
- ▶ die Unterbringung,
- ▶ die Verpflegung,
- ▶ die Seminarunterlagen und
- ▶ die Reisekosten nach den geltenden Bestimmungen.

Sagen Sie rechtzeitig ab

Wenn Sie aus wichtigen Gründen nicht teilnehmen können, sagen Sie bitte rechtzeitig ab, damit keine unnötigen Kosten entstehen.

Eine kleine Auswahl unseres Seminarangebotes

Sicherheitsbeauftragte in Straßenverkehrsbetrieben: Fuhrpark und Werkstatt

Für den gelebten Arbeitsschutz spielen Sicherheitsbeauftragte eine entscheidende Rolle im Betrieb. Ihr Einfluss auf eine gute Prävention, Unfallzahlen und Krankheitsstage ist nicht zu unterschätzen. Dieses Seminarangebot ist für Mitarbeiter, die nach § 22 SGB VII als Sicherheitsbeauftragte tätig werden sollen, kann aber auch von anderen Beschäftigten aus den Bereichen Fuhrpark und Werkstatt besucht werden. Durch die Änderung der DGUV Vorschrift 1 (Grundsätze der Prävention) werden derzeit von den Betrieben mehr Sicherheitsbeauftragte ausgebildet als bisher, sodass das Seminar sehr nachgefragt ist. Das viertägige Seminar vermittelt einen umfassenden Überblick über die verschiedenen Aspekte der Arbeitssicherheit in Straßenverkehrsbetrieben. Als Grundlage wird über die Rolle und Aufgaben des Sicherheitsbeauftragten informiert und danach werden Themen wie Gefährdungsbeurteilung, Brandschutz, Lärm und Ergonomie aufgegriffen. Mit branchenspezifischer Ausrichtung erfahren die Teilnehmer mehr über Verkehrssicherheit und Unfallschwerpunkte, persönliche Schutzausrüstung sowie Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge.

Seminar Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen

Wie gefährlich sich eine mangelhafte Ladungssicherung auf den Straßenverkehr auswirken kann, hat wohl jeder von uns schon einmal erlebt. An dem Thema Ladungssicherung kommt deshalb kein Transportunternehmen vorbei. Zielgruppe dieses Seminars sind Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Sicherheitsbeauftragte und Beschäftigte aus Unternehmen des Straßentransports, die mit Ladungssicherungsaufgaben betraut sind. Gegenstand des Seminars sind klassische Grundlagen der Ladungssicherung: physikalische Gesetzmäßigkeiten, Sicherungskräfte, verschiedene Zurrmethoden und Lastverteilung sowie Einrichtungen und Hilfsmittel zur Ladungssicherung. Gegenstand des Seminars sind außerdem gesetzliche Regelungen sowie Fragen der Haftung und Verantwortung.

Seminar für Fuhrparkleiter

Fuhrparkleiter haben eine wichtige Funktion im Unternehmen und übernehmen Verantwortung in Arbeitsbereichen, die sehr unterschiedliche Aspekte der Arbeitssicherheit betreffen. Dieses stark nachgefragte Seminar richtet sich an Mitarbeiter, die für das Fahrpersonal und für Fahrzeuge aus Transport-, Entsorgungs- und Omnibusunternehmen verantwortlich sind. Das Seminar vereint alle Aspekte des Arbeitsschutzes und ist deshalb auf fünf Tage angelegt. Zu den Inhalten gehören klassische Arbeitsschutzthemen – also Anforderungen an die Fahrzeuge, Themen der Verkehrssicherheit, Ladungssicherung und Sicherheit beim Be- und Entladen. Darüber hinaus geht es um Themen, die speziell für Fuhrparkleiter relevant sind: Sozialvorschriften und die Verantwortung des Fuhrparkleiters sowie Fragen zur Fahrerauswahl und -schulung.


Bewältigung von Extremereignissen

Viele Betriebe haben in den letzten Jahren erkannt, wie wichtig es ist, im Umgang mit Extremereignissen nicht nur präventive Maßnahmen zu ergreifen, sondern sich auch mit den psychischen Folgen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu befassen. Seit 2014 wird deshalb Führungskräften, Fachkräften für Arbeitssicherheit, Betriebsräten und Sicherheitsbeauftragten aus allen Branchen ein Seminar zur Bewältigung von Extremereignissen angeboten. Durch die Teilnahme eines Psychologen und einer Traumalotsin der BG Verkehr kann sehr intensiv über Grundlagen der Bewältigung von Extremereignissen, Gesprächsführung, Hilfen für betroffene Mitarbeiter und die Grenzen der Unterstützung durch Kollegen oder Vorgesetzte gesprochen werden. Informationen darüber, welche Unterstützung die BG Verkehr geben kann, Beispiele für die Organisation des Notfallmanagements und der Erfahrungsaustausch unter den Teilnehmern sind ebenfalls Bestandteile des Seminars.

Sie möchten an einem Seminar teilnehmen?

Unser Seminarangebot für 2018 ist ab Anfang Oktober 2017 online. Im Internet finden Sie alle Termine, Informationen zu den Inhalten und ein Onlineformular für die Anmeldung.

Sie können sich auch per Brief, Fax oder E-Mail anmelden. Die Kontaktdaten finden Sie ebenfalls auf der Homepage. Informationen zu den Seminaren sowie Termine und Ansprechpersonen finden Sie auch in unserer Seminarbroschüre. Die Druckversion ist ab Anfang Oktober erhältlich.

 www.bg-verkehr.de/seminare

© thinkstock.de/iStock/TomasSereda

Sucht und Mobbing

Gerade für Unternehmen der Verkehrswirtschaft dürfen die sensiblen Themen Sucht und Mobbing kein Tabu sein. Für Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Sicherheitsbeauftragte, Betriebs- und Personalräte sowie Beschäftigte bietet die BG Verkehr deshalb dieses dreitägige Seminar an. Es informiert über Formen der Sucht, Beratungs- und Behandlungsmöglichkeiten und mögliche Betriebsvereinbarungen. Es will aber vor allem dabei helfen, einen Umgang mit diesem sensiblen Thema zu finden. Deshalb werden Anlässe definiert, in denen Vorgesetzte handeln müssen, und die Gesprächsführung wird geübt.

Sensibel ist auch das Thema Mobbing. Das Seminar informiert, was darunter zu verstehen ist, wie Mobbing eskalieren kann und wie Schlichtungsgespräche aussehen können.

Bringen, holen, kippen

Was Unternehmer und Fahrer für unfallfreies Arbeiten im Containerdienst wissen sollten, steht in der DGUV Information „Sicherer Einsatz von Absetzkippern“.

Die neue DGUV Information wendet sich gleichermaßen an Unternehmer und Beschäftigte, denn die Voraussetzungen für ein sicheres Arbeiten mit Absetzkipperfahrzeugen, Transportanhängern und Absetzbehältern müssen sowohl von der Unternehmensführung als auch vom Fahrzeugführer geschaffen werden.

Der Unternehmer ist verantwortlich für die gesamten betrieblichen Abläufe, zum Beispiel die Organisation des Transports sowie den Einsatz der Fahrzeuge und Arbeitsmittel. Das bedeutet im Einzelnen:

- ▶ Beschaffen, Ausrüsten und Auswählen von Fahrzeugen, Transportanhängern und den zugehörigen Absetzbehältern
- ▶ Bereitstellen von Fahrzeugen, Transportanhängern und Absetzbehältern
- ▶ Erstellen von Gefährdungsermittlungen und -beurteilungen
- ▶ Unterweisen von Beschäftigten

Der Fahrer trägt die Verantwortung bei der Nutzung des Absetzkippers. Die Broschüre fasst zusammen, was zu beachten ist beim

- ▶ Benutzen von Fahrzeugen, Transportanhängern und Absetzbehältern
- ▶ Erkennen von Gefährdungen
- ▶ Vermeiden von Unfällen und Gesundheitsgefahren im Umgang mit Absetzkippern

Koordination als Führungsaufgabe

Absetzbehälter werden nicht immer im eigenen Unternehmen aufgenommen beziehungsweise abgesetzt. Unternehmer sollten durch vertragliche Vereinbarungen und Absprachen Einfluss auf die Sicherheit ihrer Arbeitnehmer in anderen Betriebsstätten



„Sicherer Einsatz von Absetzkippern“

DGUV Information 214-016 (bisher BGI 5004)
DGUV Vorschrift 54 (bisher: BGV D8) – Winden,
Hub- und Zuggeräte
DGUV Vorschrift 70 (bisher: BGV D29) – Fahrzeuge
DGUV Regel 114-010 (bisher: BGR 186) – Austausch-
bare Kipp- und Absetzbehälter
DGUV 214-017 (BGI 5005) – Sicherer Einsatz von
Abroll- und Abgleitkippern

<http://kompendium.bg-verkehr.de/index.jsp>



Für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr kostenlos

„Hin & Weg – Sicherer Einsatz von Absetzkippern“

Film der BG Verkehr. Neben dem Hauptfilm bietet die DVD elf weitere vertiefende Filme, zum Beispiel über die Ladungssicherung von Behältern auf dem Fahrzeug, auf dem Anhänger, den Umgang mit ineinandergestapelten Behältern oder das Kippen auf der Deponie oder dem Tiefbunker.

www.bg-verkehr.de/medienkatalog

nehmen, indem sie auch Anweisungen zum Verhalten in Fremdbetrieben geben. Oft wird schon eine wesentliche Verbesserung der Organisation erreicht, wenn vor Ort Ansprechpartner benannt werden.

Die Voraussetzungen für sicheres Arbeiten kann man bereits bei der Auftragsannahme schaffen. Wesentlich ist die Koordination der Arbeiten natürlich dann, wenn mehrere Beteiligte zusammentreffen. Das gilt zum Beispiel für die Aufnahme-, Absetz- oder Kippstellen. Vor allem sollte hier geklärt werden, wie die Bedingungen an der Örtlichkeit sind. Wo muss der Behälter aufgestellt werden, damit der Fahrer ihn mit dem Lkw fluchtend hintereinanderstehend aufnehmen kann? Wie viel Platz benötigen das Fahrzeug und der Behälter beim Absetzen sowie Aufnehmen? Ist die Aufnahmestelle groß genug?

Einarbeitung der Fahrer

Es gibt Besonderheiten einzelner Fahrzeuge oder außergewöhnliche Bedingungen, mit denen nicht jeder Fahrer „ohne Vorwarnung“ vertraut ist. Zum Beispiel muss bei Absetzkippern mit Luftfederung die Achse beim Aufnehmen, Absetzen oder Kippen von Behältern immer auf Block gestellt werden. Die Luftfederung reguliert sonst immer nach und es besteht Umsturz- und Quetschgefahr beim Einhängen der Tragketten.

Damit die Fahrer die einzelnen Arbeitsschritte rund um die Aufnahme der Behälter sicher beherrschen, benötigen sie unbedingt eine umfassende Einarbeitung und regelmäßige Auffrischung des Wissens durch Unterweisungen. Die Einarbeitung

sollte die komplette Transportkette von der Abfahrtkontrolle bis zum Kippen des Behälters abdecken.

Ein oder zwei Kipphaken?

In der DGUV Information findet der Unternehmer eine Reihe von Hinweisen, die ihn bei der Auswahl des geeigneten Fahrzeugs unterstützen. Eine Frage, die sich in letzter Zeit häufiger stellt, gilt den Kipphaken: Die BG Verkehr empfiehlt Absetzbehälter mit zwei Kipplagern und zwei Kipphaken. Sie können sicherer entleert werden als herkömmliche Absetzbehälter mit nur einem Kipplager. Gerade Bauschutt oder Ladungen, die beim Entleeren der Behälter festsitzen, können über die Stirnwand des Behälters und über das Bodenblech mit den zwei Kipplagern höhere Kräfte aufnehmen. Das Ausreißen der zwei Kipplager beim Entleeren ist sehr unwahrscheinlich. Die

Standsicherheit des Absetzkippers bleibt damit gewährleistet. Beachten muss man jedoch besonders festsitzenden Lehmboden im Behälter. Der Behälter neigt zum unkontrollierten Überschlag während des Kippvorganges. Eine Überschlagsicherung als Sonderausstattung verhindert ein ungewolltes Überschlagen der Behälter während des Kippvorganges. Werden Absetzbehälter nach der neuen Norm DIN 30720 Teil 1 und Teil 2 eingesetzt, besteht ein wesentlicher sicherheitstechnischer Aspekt darin, dass sich diese Behälter über die Gleitschienen stapeln lassen und gestapelte Behälter mit einem Absetzkipper transportiert werden können. Über die Stapelleiste können dann Behälter optimal mit einem Zurrurt in X-Verzurrung gesichert werden.

Burghard Horn

Aufsichtsperson der BG Verkehr

Der SL 3800 ist prädestiniert für die Montage großer Windkraftanlagen. Dank separater Gegengewichte kann er seinen Hauptausleger selbstständig aufrichten bzw. ablegen.



Echt stark!

Der Gittermastraupenkran SL 3800 ist einer der größten und leistungsfähigsten Raupenkräne der Welt.

Bereits in der ehemaligen DDR wollte Heiko Garbsch nichts anderes sein als Kranführer. Aber nicht an einem normalen Auslegerkran mit festem Standort, sondern mit ständig wechselnden Einsatzorten und vor allem „richtig großem Gerät“. Der gelernte Kranführer aus Neuruppin kam 2008 zu unserem Mitgliedsunternehmen Franz Bracht Kranvermietung in Erwitte. Fünf Jahre später erhielt er das Angebot, einen der ersten neu angeschafften Terex SL 3800 zu übernehmen und mit diesem gewaltigen Raupenkran Einsätze in ganz Deutschland, Belgien und den Niederlanden zu fahren. „Für mein ‚Ja‘ brauchte ich nur Sekunden“, erinnert sich Garbsch.

Schergewicht im Einsatz

Seit zwei Monaten arbeiten Garbsch und der zweite Kranführer Johann Graf nun schon in einem neuen Windpark südlich von Bielefeld. Bevor es losgehen konnte, wurden die Einzelteile des SL 3800 in 40 Schwertransporten zum Einsatzort gefahren. Allein das Grundgerät wiegt fast 80 Tonnen, jeder der beiden Raupenträger weitere 40 Tonnen. Die Auslegerkombination für diesen Auftrag ragt gut 160 Meter in die Höhe. Mit den nötigen Gegengewichten samt zentralem Ballast bringt der Kran insgesamt über 600 Tonnen „Lebendgewicht“ auf die Baggermatratzen seiner Standfläche. ▶



Windkraftanlagen wachsen derzeit wie Pilze aus deutschem Boden. Ihre Errichtung gelingt nur mit modernster Krantechnik, viel Erfahrung und Fingerspitzengefühl. Und außerdem muss es fast windstill sein!

Zwei große Windenergieanlagen sind bereits fertig, von der dritten steht der Turm samt Generatorhaus und Nabe. An diesem Mittwoch im Juli gilt es, den Rotor mit drei jeweils 16 Tonnen schweren Flügeln zu ergänzen. Allerdings muss das Wetter mitspielen, was morgens um sieben bei Arbeitsbeginn noch gar nicht so sicher ist. „Regen stört uns nicht, aber der Wind“, erläutert Garbsch. „An der Spitze des Hauptauslegers darf er maximal 9,8 Meter pro Sekunde wehen, das entspricht 35 Stundenkilometern. Falls es mehr wird, breche ich aus Sicherheitsgründen ab.“ Die Windlast auf der Fläche des 62 Meter langen Flügels wäre dann schlichtweg zu groß. Ein Windmesser an der Spitze des Kranauslegers informiert fortlaufend über die Situation in 160 Metern Höhe. Die meisten Wetterdienste sagen für heute böige Winde voraus. Das könnte eng werden.

„Schnelligkeit ist nicht mein Ziel“

Die Bodencrew des Windenergieanlagenherstellers Vestas bereitet den ersten der drei Flügel für den Lift auf 135 Meter Höhe vor. Garbsch startet das Dieselaggregat und der Steuerungsrechner zur Lastmomentbegrenzung fährt hoch. Bereits nach wenigen Sekunden stehen 530 PS Leistung

zur Verfügung, um Winden, Antrieb und Drehwerk mit Energie zu versorgen. Obwohl die Windengeschwindigkeit 130 Meter pro Minute beträgt, bewegt sich der Lasthaken aufgrund der achtfachen Einscherung (Flaschenzugprinzip) wesentlich langsamer. Die Raupenantriebe beschleunigen den Kran auf ein „Schnecken tempo“ von maximal 1,1 km/h. „Schnelligkeit ist nicht mein Ziel“, sagt Garbsch gelassen. „Ich arbeite da oben im Zentimeterbereich, frei von jeglicher Hektik.“



Rund 8.500 mögliche Konfigurationen aus 22.000 Traglasttabellen sind vom Hersteller zugelassen. Inclusive der Erweiterung, dem sogenannten „Boom Booster Kit“, erreicht der Kran Arbeitshöhen von bis zu 170 Metern.





Mit drei Joysticks, fünf Kameras und 530 PS bringt Garbsch die Last ins Ziel.

Ein mächtiges Lastaufnahmemittel („Greifer“) mit gepolsterten Auflagen hängt jetzt am Lasthaken und muss präzise unter dem Kohlefaserwindmühlenflügel positioniert werden. Nicht nur die Funkanweisungen der Vestas-Crew helfen Garbsch dabei, auch seine an der Auslegerspitze montierte Hochleistungskamera ist hier sehr von Nutzen. Serienmäßig überwachen drei Kameras die Winden des Kranes, zwei weitere hat die Werkstattcrew aus Sicherheitsgründen nachträglich montiert. So besitzen alle Bracht-Krane ein Videosystem, das dem Kranführer wertvolle optische Entscheidungshilfen gibt.

Zentimeterarbeit

Als sich der „Greifer“ exakt unter dem markierten Schwerpunkt des Flügels befindet, schließen und verriegeln sich die Hebel und Garbsch bekommt vom Vestas-Teamleiter das „Go“, um den Flügel in 135 Meter Höhe in Position zu heben. Vorher muss allerdings die Baustelle in einem Sicherheitsabstand von 200 Metern rund um den Turm geräumt werden. Ein externes Sicherheitsteam sorgt dafür, dass alle Anwesenden diese Regel metergenau einhalten.

Zehn Minuten dauert es, bis sich der Flügel exakt in Position befindet. Hoch konzentriert lässt Garbsch ihn langsam Richtung Nabe schweben. Die Anzeige des Windmessers hat er immer im Blick. Die Werte pendeln um neun Meter pro Sekunde, also noch knapp im grünen Bereich. 120 Schrauben am Schaft des Flügels sollen jetzt ohne Beschädigung in Bohrungen in der Nabe geschoben werden. Zwei Spezialisten von Vestas sind bereits dort oben und dirigieren Garbsch ►



Der Ausleger lässt sich je nach Auftrag anpassen.

per Funk, bis der Flügelschaft angedockt hat. Das Dröhnen kräftiger Akkuschauber zeigt, dass die eigentliche Montage beginnt. Jetzt heißt es für Garbsch Position halten und abwarten. Erst nachdem alle Schrauben mit handtellergroßen Muttern fixiert sind, löst sich der mächtige „Greifer“ vom Flügelblatt und Garbsch lässt ihn zu Boden. Die Sicherheitssperre rund um den Turm wird aufgehoben.

Abbauen – zusammenpacken – weiterziehen

„Der erste Flügel dauert immer etwas länger“, erklärt Garbsch. „Ich muss mir meine Position suchen und den perfekten Winkel finden.“ Und tatsächlich: Während die Montage von Flügel Nummer eins gut anderthalb Stunden dauerte, braucht er bei den anderen 30 Minuten weniger. Dann ist der Auftrag erledigt und es gilt, den Kran abzurüsten.

„Der erste Flügel dauert immer etwas länger. Ich muss den perfekten Winkel finden.“

Viele Kranfahrer überlassen das Auf- und Abrüsten ihrer Crew – Heiko Garbsch ist dagegen überall zugleich und kontrolliert jeden Schritt. Sein Motto: Nur wer selbst auf- und abrüstet, kann Probleme oder Verschleiß am Kran rechtzeitig erkennen. „Das gibt mir bei der Arbeit das Gefühl der Sicherheit, das ich unbedingt brauche“, ergänzt er. Per Funk schickt er seinem Kollegen in der Kabine des Kranes Anweisungen. Ganz langsam senkt sich der Hauptausleger des Raupenkranes zu Boden und wird auf integrierten Stützen abgestellt. Mithilfe eines Autokranes beginnt nun die Zerlegung in transportfähige Segmente. Das dauert knapp zwei Tage.

Das Wochenende wird Garbsch bei seiner Familie am Ruppiner See verbringen. Nächste Woche geht's zur Windradmontage nahe Paderborn. „Genau mein Ding“, sagt Garbsch beim Abschied und stapft durch den Regen zum Baucontainer.

Text und Fotos: Heinz E. Studt

Gottwald AK 450 – ein alter Kran wird restauriert

Der legendäre Autokran aus dem Jahr 1983 erhält modernste Sicherheitstechnik.

Seit drei Jahren ist der AK 450 einer der täglichen Höhepunkte von Christoph Schröder, Werkstattmeister bei Bracht. „Wir haben uns vorgenommen, diesen in der Szene legendären AK 450 von Grund auf zu restaurieren und zu einem einzigartigen technischen Schmuckstück zu machen“, erzählt Schröder beim Rundgang durch die mit Teilen des AK 450 bis in den letzten Winkel vollgestellten Werkstatthallen. Während das achtsichtige Fahrgestell mit 530-PS-Dieselantrieb und der „Topf“ bereits frisch überholt auf dem Außenparkplatz warten, zeigen sich am Kranoberwagen viele Neuerungen, die vor allem der Betriebssicherheit dienen werden. Ausklappbare umlaufende Stege samt massiver Steckgeländer zur Absturz-sicherung wurden entwickelt und die komplette Kranhydraulik wurde so umfassend modernisiert, dass der Kontroll- und Wartungsaufwand zukünftig gut kalkulierbar sein wird.

Neue Sicherheitstechnik

Das Herzstück des neuen, in der Basis aber immer noch originalen AK 450 wird der komplett modernisierte Steuerstand. In ihm werden alle gängigen Sicherungssysteme samt neuester LMB (Lastmomentbegrenzung) integriert sein. Aktuell laufen unter Schröders Regie unzählige Hydrauliktests, Ende September sollen Fahrwerk und Oberwagen wieder vereint werden, um anschließend das bereits komplett restaurierte und teilerneuere Auslegersystem aufzunehmen. Zwei Tage wird die „Hochzeit“ mindestens dauern, es folgen zahlreiche Belastungstests. Danach geht der AK 450 mit rund-erneuerter Technik sowie einem Maximum an Sicherheit zurück in den Alltagsbetrieb.





Christoph Schröder
vor dem bereits
überholten Fahrgestell
des AK 450 mit der
Inventarnummer 001.



Nur äußerlich erinnert das „Cockpit“ des AK450 noch an alte Zeiten. In seinem Inneren wird zukünftig modernste Elektronik installiert sein, mit deren Hilfe der Autokran nicht nur gesteuert wird, sondern viele Funktionen auch überwacht werden. Damit soll ein Maximum an Arbeitssicherheit erreicht werden.

Der mächtige „Topf“ ist zwischen Antriebs- und Heckteil des Fahrgestells angebolzt. Im Alltag trägt er nicht nur den Oberwagen samt Ausleger, sondern auch vier hydraulische Stützträger, die jeweils auf 14 Meter ausfahrbar sind. Die gesamte Hydraulik wurde bereits überholt und verwechslungssicher gekennzeichnet.



Sicher unterwegs bei Wind & Wetter



Aufgrund besonderer Wetterbedingungen passieren jedes Jahr viele Verkehrsunfälle, bei denen Menschen verletzt oder getötet werden: Glätte durch Schnee, Eis und Regen – Sichtbehinderungen durch Schnee, Regen und Nebel – Blendung durch die Sonne – instabile Fahrzustände durch Seitenwind und starke Windböen. Die Unfallforschung spricht hierbei von **trivialen Auswirkungen des Wetters**, da sie alltäglich und unmittelbar wahrnehmbar sind.

Doch das ist noch nicht alles. Das Wetter hat auch Einfluss auf unseren Organismus, insbesondere auf unsere physische und psychische Leistungsfähigkeit sowie unser Wohlbefinden. Bei hohen Temperaturen etwa kann unsere Leistungsfähigkeit abnehmen, wir können unkonzentriert werden, Fehler können sich häufen. Hier spricht man von den **biotropen Auswirkungen des Wetters**.

Aber Witterungseinflüsse müssen nicht zwangsweise zu Verkehrsunfällen führen. Entscheidend ist, wie weit Menschen ihr Verhalten im Straßenverkehr den Verhältnissen anpassen: zu Fuß, mit dem Rad oder mit einem motorisierten Fahrzeug. Wichtig ist, wie wir die **Gefahren durch Witterungseinflüsse wahrnehmen und das Risiko bewerten**, das sich aus den veränderten Bedingungen ergibt – und welche Schlüsse wir daraus ziehen. Grundsätzlich gilt: Wer in schwierigen Situationen seine Geschwindigkeit reduziert und den Abstand zu Vorfahrenden erhöht, liegt schon mal richtig.



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

Sie können also doppelt gewinnen.
Viel Erfolg!

www.risiko-check-wetter.de



Mitmachen! Gewinnen!

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 2018.

Es gibt Wetterbedingungen, die unsere Verkehrssicherheit stark beeinträchtigen können. Welche Auswirkungen des Wetters führen automatisch zu einem Verkehrsunfall?

- Triviale Auswirkungen, etwa Straßen- glätte oder schlechte Sicht
- Biotrope Auswirkungen, beispielsweise abnehmende Leistungsfähigkeit und zunehmende Müdigkeit bei Hitze
- Kein Wettereinfluss muss zu einem Verkehrsunfall führen, wenn man die Gefahren erkennt und sein Verhalten darauf einstellt

Ich bin mit den Datenschutzbestimmungen einverstanden.

1. Preis

Zweiwöchiger Winterurlaub für zwei Personen in einem Drei-Sterne-Hotel (Halbpension) im Salzburger Land mit eintägigem „Schnee & Eis“-Sicherheitstraining für Pkw



2. Preis

Ein Pedelec (Abbildung ähnlich, Wert ca. 3.000,- €), das Sie im Fachhandel in Ihrer Nähe auswählen



3. Preis

Ein Satz hochwertiger Winterreifen (ohne Felgen) inklusive Montage für Ihren Pkw im Wert von max. 1.000,- €



4. – 10. Preis

Je ein Sicherheits-Reflektoren-Set bestehend aus Sicherheitsweste, Reflektorbändern für Hand- und Fußgelenke und reflektierenden Schnürsenkeln

11. – 100. Preis

Je ein handsigniertes Buch über die faszinierende meteorologische Reise von Sven Plöger und Rolf Schlenker



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 angegebenen 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 (+49(0)228 40001-50) oder schriftlich per Post (Auguststraße 29, 53229 Bonn), Fax (+49(0)228 40001-67) oder E-Mail (info@dvr.de) widersprochen werden.



Müdigkeit – das unterschätzte Risiko

Profis am Steuer können durch ihre Erfahrung so manche Situation im Straßenverkehr ausgleichen und dadurch Unfälle verhindern. Müde werden aber auch sie. Und gegen Müdigkeit hilft keine Erfahrung, sondern nur Schlaf.

* Im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der Deutschen Gesellschaft für Schlafforschung und Schlafmedizin.

Laut einer persönlichen Befragung von über 300 Lkw-Fahrern durch Kantar EMNID* ist fast jeder zweite Lkw-Fahrer schon einmal am Steuer eingenicke! Dennoch unterschätzen viele die Gefahr: 85 Prozent sind überzeugt, den Zeitpunkt des Einschlafens vorhersehen zu können, und wer dann glaubt, die Einschränkungen durch Erfahrung ausgleichen zu können, der irrt. Weder durch Erfahrung noch durch frische Luft oder Kaugummikauen lässt sich die Schläfrigkeit kompensieren.

Müdigkeit wirkt beim Fahren ähnlich wie Alkohol: Bereits 17 Stunden ohne Schlaf schwächen das Reaktionsvermögen genauso wie 0,5 Promille Alkohol im Blut, 22 Stunden ohne Schlaf wirken schon wie 1,0 Promille. Müdigkeit reduziert das Gefahrenbewusstsein, das Reaktionsvermögen und die Konzentrationsfähigkeit, sodass die aktuelle Geschwindigkeit, zurückgelegte und bevorstehende Strecken und künftige Entfernungen falsch eingeschätzt werden. „Wer kurz einnickt, legt binnen drei Sekunden

bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h circa 70 Meter ohne Kontrolle über das Fahrzeug zurück“, betont Christian Kellner, Hauptgeschäftsführer des DVR. Bei den ersten Anzeichen von Müdigkeit heißt es daher: runter von der Autobahn, rauf auf den Rasthof und ein kurzes Nickerchen, den sogenannten Powernap, machen.

Situation der Berufskraftfahrer

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) ging bereits 2012 in einer Studie davon aus, dass jeder fünfte schwere Unfall im Güterkraftverkehr auf Übermüdung zurückzuführen ist. Nach einer aktuellen Studie der DAK schlafen 80 Prozent der Arbeitnehmer schlecht, jeder zehnte hat sogar Schlafstörungen. Jede Stunde ohne Schlaf erhöht das Risiko, einen Verkehrsunfall zu verursachen.

Schlafstörungen sollten daher unbedingt ernst genommen und im Bedarfsfall medizinisch untersucht werden, denn ausreichend Schlaf ist für das sichere Führen eines Fahrzeuges enorm wichtig. 75 Prozent der



© thinkstock.de / iStock / trendobjects

Lkw-Fahrer geben an, eine Pause zu machen, wenn sie müde sind. Aber Berufskraftfahrer können sich oft nicht aussuchen, wann sie ihre Fahrt starten, und auch die Pausen sind durch die Fahrtroute, die Be- und Entladezeiten und natürlich die Lenk- und Ruhezeiten vorgegeben. Die Möglichkeit, alle zwei Stunden und speziell bei ersten Anzeichen von Müdigkeit wie häufigem Gähnen oder schweren Augenlidern eine Pause einzulegen, ist dort allerdings nicht eingeplant und häufig auch nicht mit der Realität im Gewerbe vereinbar. Dennoch sind Pausen extrem wichtig.

Hinzu kommt, dass besonders für Berufskraftfahrer die Gefahr groß ist, während der Arbeitswoche keinen erholsamen Schlaf zu finden. Auf vielen Rasthöfen ist es laut, man schläft in der Nähe der Autobahn mit entsprechendem Geräuschpegel. Experten vertreten die Meinung, Lkw-Fahrer seien deswegen häufiger als andere Fahrer von Tagesschläfrigkeit betroffen. Und auch wenn es häufig angenommen wird, bei Müdigkeit hilft weder frische Luft aus dem weit offenen



Fenster noch laute Musik. Was bei akuter Müdigkeit wirklich hilft, ist eine Pause mit einem Kurzschlaf von zehn bis 20, maximal 30 Minuten und danach Bewegung an der frischen Luft.

Mit einem Kurzschlaf zur Ruhe kommen

Sicherheit geht vor: Bei Anzeichen schwerer Müdigkeit sollten auch Lkw-Fahrer an einem geeigneten Ort parken und kurz abschalten. Schlafbrille, eine leichte Decke oder ein Nackenkissen helfen vielleicht. Wer möchte, kann vor dem Kurzschlaf einen Kaffee trinken. Das Koffein wirkt erst nach rund 30 Minuten, hindert also nicht am Einschlafen, hilft aber nach dem kurzen Schlaf beim Wachbleiben. Nach dem Aufwachen bringt etwas Bewegung an der frischen Luft den Kreislauf wieder in Schwung, zum Beispiel mit folgenden Übungen:

1. Muskeln lockern

Aufrecht stehen. Einen Arm, so hoch es geht, nach oben strecken. Den Rumpf leicht zu jeder Seite neigen.

2. Kreislauf aktivieren

In schnellem Tempo auf einer Stufe auf- und absteigen. Mit dem rechten Fuß anfangen, mit dem linken Fuß weitermachen. Drei Durchgänge à 30 Sekunden. Dazwischen eine Pause machen.

3. Voller Körpereinsatz

Die Arme nach oben heben, den Körper bis in die Zehenspitzen strecken, einatmen. Bewegung bis hin zur Kniebeuge, die Arme schwingen nach unten durch, ausatmen.

(rb)

+ Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“ des DVR unter Beteiligung der BG Verkehr www.dvr.de

Drei Fragen an ...

Dr. Hans-Günther Weeß,
Leiter des Interdisziplinären
Schlafzentrums am Pfalz-
klinikum Klingenmünster
und Vorstandsmitglied der
Deutschen Gesellschaft für
Schlafforschung und Schlaf-
medizin (DGSM).

Kann man Schlaf willentlich beeinflussen?

Nein, das kann man nicht. Schlaf ist eine fundamentale biologische Funktion, ein Grundbedürfnis des Menschen. Schlafmangel, Schlafstörungen und Schlafentzug können neben nicht unerheblichen gesundheitlichen Risiken zu Unaufmerksamkeit und Sekundenschlaf führen und damit im Verkehr die Unfallgefahr erhöhen. Gegen Müdigkeit gibt es kein Mittel, dagegen hilft nur Schlaf.

Sind Berufskraftfahrer besonders gefährdet?

Per se nicht, aber sie weisen Merkmale auf, die als besondere Gefährdung einzustufen sind: Sie sind in der Mehrzahl männlich, nicht mehr ganz jung, leiden häufiger als die Durchschnittsbevölkerung an Schlafapnoe und sind berufsbedingt überdurchschnittlich häufig nachts auf der Autobahn unterwegs.

Helfen die Vorgaben zu den Lenkzeiten gegen Übermüdung?

Ja und nein: Einerseits sind feste Pausenregelungen zu begrüßen, sie „zwingen“ die Lkw-Fahrer, nach mindestens vier Stunden eine Pause einzulegen. Andererseits wären individuelle Pausen, die sich nach dem jeweiligen Wachheitsgrad des Fahrers richten, sinnvoller. Wir raten zu früheren Pausen nach rund zwei Stunden.

Ihre Frage:

Bekomme ich Reisekosten erstattet, wenn ich nach einem Arbeitsunfall zur Behandlung muss?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Ja. Die BG Verkehr übernimmt die zur Durchführung der Heilbehandlung erforderlichen Reisekosten. Wenn eine Begleitperson erforderlich ist, werden auch ihre Reisekosten gezahlt. Erstattet werden die Kosten öffentlicher Verkehrsmittel, bei Bahnfahrten der zweiten Klasse. Wenn vorhanden, müssen Fahrpreisvergünstigungen (zum Beispiel Bahn-Card) in Anspruch genommen werden. Mehrkosten für die erste Klasse

kann die BG Verkehr nur dann übernehmen, wenn die Art und Schwere der Behinderung die Benutzung der zweiten Klasse unzumutbar machen.

Für die Benutzung sonstiger Verkehrsmittel gilt § 5 des Bundesreisekostengesetzes. Danach wird bei Kfz-Benutzung eine Wegstreckenentschädigung in Höhe von 20 Cent je Kilometer zurückgelegter Strecke gewährt,

höchstens jedoch 130 Euro insgesamt für An- und Abreise. Auch die für ein Taxi, einen Mietwagen oder ein Krankentransportfahrzeug anfallenden Kosten können übernommen werden. Voraussetzung ist auch hier, dass die Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels oder des privaten Kfz wegen Art oder Schwere der Behinderung nicht möglich beziehungsweise nicht zumutbar ist.



© fotolia.de/#CNF

Üben am gedruckten Bruch

Auch in der Medizin gewinnen 3-D-Drucker an Bedeutung. Die BG Unfallklinik Frankfurt erstellt mit einem solchen Drucker Modelle komplizierter Brüche. Die Modelle aus Hartplastik bilden zum Beispiel einen Becken- oder Schädelbruch nach und ermöglichen so einen plastischen Eindruck der Brüche. Damit können sich die Ärzte besser auf die Operation vorbereiten. Sie bieten zudem eine gute Möglichkeit zur Schulung. Ärzte lernen während der Ausbildung auf diese Weise, Schrauben und Platten richtig zu platzieren. Grundlage des gedruckten Modells sind Computertomografieaufnahmen.



© BGU Frankfurt/Salome Roesler

Unfallrisiko sinkt

877.071 Unfälle erlitten Beschäftigte in Deutschland im vergangenen Jahr bei ihrer Arbeit. Das waren 1,3 Prozent mehr als 2015. Setzt man diese Zahl ins Verhältnis zu den geleisteten Arbeitsstunden, ergibt sich aber ein anderes Bild. Weil wegen der guten Konjunktur- und Beschäftigungslage insgesamt mehr gearbeitet wurde, sank die Arbeitsunfallquote um 0,4 Prozent. Sie liegt somit bei 21,89 meldepflichtigen Arbeitsunfällen je 1.000 Vollarbeiter. Damit ist das Risiko, einen Arbeitsunfall zu erleiden, im vergangenen Jahr noch einmal leicht gesunken. Diese Zahlen gehen aus den Geschäfts- und Rechnungsergebnissen der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen hervor. Demnach starben 424 Menschen infolge eines Arbeitsunfalls, das sind 46 weniger als im Vorjahr. Die Zahl der meldepflichtigen Wegeunfälle ist 2016 um 3,8 Prozent auf 186.070 gestiegen. 311 endeten tödlich, das sind 37 weniger als im Vorjahr.

Wachwechsel

Für viele Mitglieder der Selbstverwaltung endet die Mitgliedschaft in den Selbstverwaltungsorganen der BG Verkehr. Einer der letzten Beschlüsse: die neue UVV See.

Für die Mitglieder der Selbstverwaltung der BG Verkehr war die Sitzung der Vertreterversammlung am 24. Mai etwas Besonderes. Nicht nur, dass sie auf Einladung des Mitgliedsunternehmens Stern und Kreisschiffahrt abends mit der MS Alexander von Humboldt auf Berliner Wasserstraßen unterwegs waren. Zum letzten Mal kamen sie auch in dieser Zusammensetzung zusammen: Nach den Sozialwahlen 2011 als Mitglieder der Vertreterversammlungen der Unfallkasse Post und Telekom und der BG Verkehr gewählt, hatten sie sich im Zuge der Fusion 2016 in einer gemeinsamen Vertreterversammlung zusammengeschlossen. Durch die Sozialwahlen in diesem Jahr wird sich im Oktober 2017 die Vertretersammlung neu konstituieren. Viele Mitglieder scheidern zu diesem Zeitpunkt aus, zum Teil nach langjähriger ehrenamtlicher Tätigkeit.

Besonders war deshalb auch nicht nur die Abendveranstaltung. Die Sitzung begann am Folgetag zunächst mit einer Ehrung. Vier ausscheidende Mitglieder, die sich über viele Jahre für die Unfallversicherung engagiert hatten, wurden mit der goldenen Ehrennadel ausgezeichnet. Der alternierende Vorsitzende des Vorstandes, Klaus Peter Röskes, fand für Fritz-Gerhard Hamann,

Dr. Michael Hammerschmidt, Otto Riedel und Georg Wörndl sehr persönliche Worte des Dankes. „Das System wird oft kritisiert. Aber unser Engagement für die Berufsgenossenschaft lohnt sich, um das System von innen heraus weiterzuentwickeln“, gab Dr. Michael Hammerschmidt seinen Kollegen nach der Auszeichnung mit auf den Weg.

„Allzeit gute Fahrt“

Abschiedsgruß von Georg Hötte zum Ende seiner Amtszeit

Eine weitere Besonderheit stand auch auf der Tagesordnung: Erstmals nach der Reform des Regelwerks der Unfallversicherungsträger wurde von einer Berufsgenossenschaft eine neue Unfallverhütungsvorschrift beschlossen. Die UVV See war nach engagierter und intensiver Diskussion entstanden und wurde einstimmig angenommen. Weitere Themen waren die aktuellen Berichte aus der Verwaltung, die Abwicklung des Haushaltsplans 2016 und der neue Gefahrarif im Bereich Post, Postbank, Telekom.

(uk)

GOLDENE EHRENNADEL

Die Auszeichnung mit der Goldenen Ehrennadel der BG Verkehr setzt herausragendes Engagement und eine langjährige Mitarbeit in den Organen der Selbstverwaltung über mindestens drei Wahlperioden voraus.



Die Auszeichnung ging an vier ausscheidende Mitglieder (von li.):

- ▶ Dr. Michael Hammerschmidt
- ▶ Georg Wörndl
- ▶ Fritz-Gerhard Hamann
- ▶ Otto Riedel



Zusammen mit der Vorsitzenden der Geschäftsführung Sabine Kudzielka (vorne rechts im Bild) stellten sich die ausscheidenden Mitglieder der Kamera.



© BG Verkehr/Ausschnitt Imagefilm

Richtig handeln nach einem Arbeitsunfall

Sprungelenk gebrochen beim Ausstieg aus dem Lkw, Finger am Rollbehälter gequetscht, auf dem Weg zum Kunden ausgerutscht, Verkehrsunfall auf der Fahrt nach Hause: Was müssen Sie nach einem Arbeitsunfall beachten?

Schnelle Hilfe sicherstellen

Wenn im Betrieb ein Arbeitsunfall passiert, ist schnelles Handeln gefragt. Am wichtigsten ist die medizinische Erstversorgung. Eine Übersicht über Ersthelfer im Betrieb sollte immer aktuell sein und gut sichtbar aushängen. Bei schweren Verletzungen muss der Rettungswagen gerufen werden.

Zuerst zum Durchgangsarzt

Wenn die Verletzungen leichter sind, aber mit einer Arbeitsunfähigkeit zu rechnen ist, muss sich der Verletzte einem Durchgangsarzt, kurz D-Arzt, vorstellen. In Deutschland gibt es ein engmaschiges Netz dieser Fachärzte für Chirurgie oder Orthopädie mit besonderen Kenntnissen und Erfahrungen auf dem Gebiet der Unfallmedizin. Sie gewährleisten die ständige unfallärztliche Bereitschaft.

Der Durchgangsarzt führt die fachärztliche Erstversorgung durch und entscheidet, ob eine Weiterbehandlung durch den Hausarzt erfolgen kann oder ob eine weitere fachärztliche Behandlung notwendig ist. Diese erfolgt durch den D-Arzt selbst oder nach Überweisung durch andere Fachärzte beziehungsweise in einer entsprechend ausgestatteten Klinik. Das Ergebnis der Untersuchungen hält

der D-Arzt in einem Bericht für die zuständige Berufsgenossenschaft fest. Auch wer zunächst einen anderen Arzt aufsucht, muss zusätzlich zu einem Durchgangsarzt, wenn über den Unfalltag hinaus Arbeitsunfähigkeit besteht oder die Behandlungsbedürftigkeit voraussichtlich mehr als eine Woche andauert. Der behandelnde Arzt stellt dann eine entsprechende Überweisung aus. Gibt es mehrere Durchgangsarzte an einem Ort, hat der Verletzte die freie Wahl.

Wo der nächste Durchgangsarzt zu erreichen ist, ist auf den Notfallaushängen im Betrieb vermerkt, sonst können in der Regel die Personalabteilungen Auskunft geben. Eine Adresssuche für Durchgangsarzte in Ihrer Nähe finden Sie auch im Internet.

Ausnahme bei Bagatellverletzungen

Wenn die Unfallverletzung nicht zur Arbeitsunfähigkeit führt oder voraussichtlich nicht länger als eine Woche behandelt werden muss, braucht man nicht zum D-Arzt zu gehen. In diesem Fall können sich Betroffene an einen Arzt ihrer Wahl wenden. Wenn Augen, Hals, Nase oder Ohren betroffen sind, sollte sofort ein Augen- oder HNO-Arzt aufgesucht werden.

Erste-Hilfe-Leistung dokumentieren

Jedes Ereignis im Betrieb, bei dem Erste Hilfe geleistet wurde, muss dokumentiert werden. Dabei sollten erfasst werden: der Name des Verletzten und des Ersthelfers, die geleisteten Erste-Hilfe-Maßnahmen und Angaben zum Unfallhergang sowie zu eventuell anwesenden Zeugen. Die Aufzeichnungen müssen vertraulich behandelt und mindestens fünf Jahre aufbewahrt werden. Sie dienen als Nachweis, dass ein Gesundheitsschaden bei der Arbeit – also bei einer versicherten Tätigkeit – eingetreten ist. Wichtig kann die Aufzeichnung werden, wenn Spätfolgen eintreten, etwa eine Entzündung nach einer zunächst harmlos erscheinenden Schnittverletzung. Wie die Dokumentation erfolgt, ist nicht vorgeschrieben. Gut eignet sich ein Verbandbuch.

Rund 1,7 Millionen Menschen sind bei der BG Verkehr gegen Arbeitsunfälle versichert.

Keine Zuzahlung für Hilfs- und Heilmittel

Arznei- und Verbandsmittel, die nach einem Arbeitsunfall erforderlich sind, rechnet die Apotheke direkt mit der BG Verkehr ab. Die Kosten müssen also nicht vorauslagt werden. Versicherte müssen auch keine Zuzahlung leisten wie bei der Krankenversicherung. Wichtig ist, dass der

UNTERSTÜTZUNG DURCH DIE BG VERKEHR

Die BG Verkehr übernimmt nach einem Arbeitsunfall die Kosten für die gesamte ärztliche Versorgung und für die medizinische und berufliche Rehabilitation. Damit die Behandlung so optimal wie möglich läuft, steuern speziell ausgebildete Fachkräfte bei schwerwiegenden Verletzungen das gesamte Heilverfahren. Neben finanziellen Leistungen, wie Verletztengeld und Rente, gehören auch berufsfördernde Maßnahmen und Maßnahmen der Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft zum Leistungsumfang, zum Beispiel ein an die Behinderung angepasster Umbau von Wohnung und Kraftfahrzeug.

Arzt auf der Verordnung die BG Verkehr als Kostenträger vermerkt. Außerdem sollten der Unfalltag und der Betrieb vermerkt sein. Grundsätzlich gilt: Der Hausarzt kann Arznei- und Verbandsmittel verschreiben. Erforderliche Heil- und Hilfsmittel oder physikalische Therapie wie Krankengymnastik, Ergotherapie et cetera darf nur der D-Arzt verordnen.

Informieren Sie Ihren Arbeitgeber

Beschäftigte sind verpflichtet, ihren Arbeitgeber, den Vorgesetzten, die Personalstelle oder die örtliche Einsatzleitung zu informieren, wenn sie einen Unfall bei der Arbeit oder auf dem Arbeitsweg erlitten haben. Die Meldung ist wichtig, damit die BG Verkehr über den Unfall informiert werden und sie für die Kosten der Behandlung aufkommen kann.

Die Unfallanzeige stellt der Arbeitgeber

Der Arbeitgeber muss den Unfall innerhalb von drei Tagen der BG Verkehr anzeigen.

Vorgeschrieben ist das, wenn sich ein Mitarbeiter so verletzt, dass er länger als drei Tage arbeitsunfähig bleibt. Bei tödlichen Unfällen, Unfällen mit mehr als zwei Verletzten und solchen mit schwerwiegenden Gesundheitsschäden gilt es, so schnell wie möglich der BG Verkehr Bescheid zu geben.

Die Unfallanzeige enthält eine genaue Schilderung des Unfallhergangs und alle wichtigen Informationen zum Unfallopfer. Ein Exemplar der Unfallanzeige wird an die BG Verkehr geschickt. Ein weiteres Exemplar bleibt zur Dokumentation im Unternehmen. Die Unfallanzeige muss vom Betriebs- oder Personalrat mitunterzeichnet werden. Das Gewerbeaufsichtsamt bekommt ebenfalls eine Ausfertigung, wenn das Unternehmen der allgemeinen Arbeitsschutzaufsicht unterliegt. Auf Wunsch erhält auch der Verletzte eine Kopie.

(ba)

© BG Verkehr/Ausschnitt Imagefilm



Formular Unfallanzeige:

www.bg-verkehr.de | Webcode: 16454436

Adresssuche Durchgangsarzt:

www.dguv.de/d-arzt/index.jsp

Verbandbuch zum Herunterladen und Bestellen:

<http://publikationen.dguv.de>

Erklärfilm „Der Arbeitsunfall“

www.bg-verkehr.de | Webcode: 16442341



Hobby oder Beruf?

Es gibt glückliche Menschen, die haben ihr Hobby zum Beruf gemacht. Fast genauso schön ist es, das Hobby nahezu parallel zum Beruf ausüben zu können. Wer eine Autowerkstatt betreibt, kann dort auch prima an Oldtimern schrauben, wenn abends das letzte Kundenauto von der Hebebühne herunter ist. Nach dem anstrengenden Tag auf dem Reiterhof folgt noch ein Ausritt mit dem Lieblingssperd und der Mitarbeiter am Flugplatz dreht in der Pause bei schönem Wetter eine Runde mit dem Ultralight. Viele Werkstätten lassen sich zu handwerklichen Arbeiten jeder Art nutzen und in vielen Unternehmen ist das unter bestimmten Voraussetzungen

auch erlaubt. Fließende Übergänge von Arbeit und Freizeit sind aber nicht unproblematisch. Eindeutige, schriftlich niedergelegte Abgrenzungen erleichtern die Einordnung. Bestehen Sie darauf, dass bei der Ausübung von Hobbys, die bestimmte Risiken enthalten, genauso hohe Ansprüche an Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz gelten wie bei der ähnlich gelagerten Arbeit. Und dass kleine, hobbytypische Abweichungen nicht Einzug in die Arbeitswelt halten. Auch ein Freizeitunfall zieht nicht nur betriebliche Ausfallzeiten, sondern oft lange Leidensgeschichten nach sich. Wer darauf achtet, hat auch länger Freude an seinem Hobby.



© BG Verkehr/Ralf Höhne

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Der Rücken mag Abwechslung



© DGUV/Kaj Kandler/kombinatrotweiss.de

Um Rückenschmerzen vorzubeugen, muss man nicht gleich ins Fitnessstudio. Allein schon die konsequente Benutzung von Hilfsmitteln und die Beachtung der Grundregeln für das Heben und Tragen schonen die rund 150 Muskeln auf unserer Rückseite. Egal ob Sie lange sitzen, Lasten bewegen oder in unbequemer Position arbeiten, Sie sollten im Alltag immer wieder ganz bewusst für Ausgleich sorgen und eine neue Körperhaltung einnehmen. Das lockert die Muskulatur und entkrampft. Von der kleinen Ausgleichübung bis zum regelmäßigen Sportprogramm – jede Bewegung tut dem Rücken gut und ist außerdem ein wichtiger Faktor für Zufriedenheit und Gesundheit.

Unser Webtipp:

Kompendium Arbeitsschutz

Seit Frühjahr 2017 steht den Mitgliedsbetrieben der Verkehrswirtschaft und der Sparte Post, Postbank, Telekom ein gemeinsames Nachschlagewerk im Internet zur Verfügung. Im Kompendium der BG Verkehr sind Rechtstexte und Informationen zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz im Volltext hinterlegt. Nutzer können in der Anwendung beispielsweise durch Unfallverhütungsvorschriften oder Anleitungen für Gefährdungsbeurteilungen blättern, aus einzelnen Seiten PDFs erzeugen oder auch Vorlagen für Betriebsanweisungen herunterladen.

kompendium.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 Branchenausgaben

Unser Mitgliedermagazin erscheint in Varianten für die Branchen Güterkraftverkehr, Personenverkehr, Entsorgung, Luftfahrt, Schifffahrt und Post, Postbank, Telekom.

Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi

Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint am **1. Dezember 2017**



Die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Hönne

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

Leserbriefe

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

redaktion@sicherheitsprofi.de



© Thinkstock.de/iStock/goir/furtaev

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