

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr

Reportage | 16

Die wissen, wie wir ticken

Branchenkonferenz Be- und Entladen | 08

Rehamanagement Neubeginn nach schwerem Unfall | 26



Für Sicherheit sind wir alle verantwortlich.

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

Leserbriefe:

Sie haben Fragen, Anregungen,
Lob oder Kritik? Schicken Sie
einfach eine E-Mail an:
redaktion@sicherheitsprofi.de

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

Liebe Leserin, lieber Leser,

wer sich über Arbeitssicherheit in der Verkehrsbranche Gedanken macht – und das ist unsere Aufgabe –, der braucht sich über einen Mangel an Sicherheitsthemen leider nicht zu beklagen. Die

Verkehrskontrollen der Polizei belegen: Die Zahl der Beanstandungen und damit der Sicherheitsrisiken steigt von Jahr zu Jahr. Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten, zu schnell gefahren, überladen – die Liste ist lang. Ich weiß, der Marktanteil inländischer Lkw sinkt. Aber die Zahl der Unfallmeldungen bei der BG Verkehr steigt. Bemerkbar macht sich nicht nur der Kosten- und Konkurrenzdruck. Auch der Personalmangel ist schon seit längerer Zeit ein massives Problem. Personal fehlt nicht nur im Gütertransport. Es fehlen Busfahrer, Piloten, Umzugsspezialisten, Fahrlehrer und – ja, auch das – Mitarbeiter bei uns in der gesetzlichen Unfallversicherung.

Wir kennen alle die Situation. Und wir alle geben unser Bestes, um damit klarzukommen. Arbeitgeber versuchen Aufträge und Personal unter einen Hut zu bekommen, Mitarbeiter übernehmen zusätzliche Aufgaben, kürzen ihre Pausen, arbeiten länger und schneller. Das kann mal sein, aber solche Lösungen sollten nicht von Dauer sein. Genau das ist eine der Botschaften der Kampagne **kommmitmensch**, die sich mit Sicherheitsfragen beschäftigt, die sich nicht allein durch technische Einrichtungen beseitigen lassen. Gerade jetzt in der Vorweihnachtszeit lautet deshalb mein Appell: Mitarbeitermangel darf nicht zulasten der Sicherheit gehen. Unsere Branchen sind Wachstumsbranchen – das ist gut so. Ich würde mir aber wünschen, dass Sie als Arbeitgeber eine besondere Aufmerksamkeit auf die Sicherheit richten. Denn Gesundheit ist unser aller höchstes Gut.

In diesem Sinne wünsche ich allen Leserinnen und Lesern ein friedvolles, gesundes und unfallfreies neues Jahr.

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr



08

© Picture Alliance/Bernd Settnik/dpa-Zentralbild/dpa



26

© Christoph Papsch /BG Verkehr



10

© Schrägformat Fotografie

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Branchenkonferenz Güterkraftverkehr
Unfallbrennpunkt Be- und Entladen 08

Fahrerassistenzsysteme
Praxisbeispiel zum Nachrüsten von Lkw mit einem Abbiegeassistenten 10

Rückblick IAA 2018
Neues für mehr Sicherheit 12

Reportage: 20 Jahre ASD
Arbeitsschutz in kleinen Betrieben 16

Kampagne kommmitmensch
Kommunikation im Betriebsalltag 22

Eis und Schnee räumen
So reduziert man das Risiko 23

Gut versichert

Rechtstipp
und Kurzmeldungen 24

Auswertung 2017
Die Unfallzahlen steigen 25

Es gibt immer einen Weg
Neubeginn nach einem schweren Unfall 26

Digitaler Lohnnachweis
Start in den Echtbetrieb 29

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/
Impressum 02

© www.moods-dvr.de



Moods – Jugendaktion zu Emotionen im Straßenverkehr

Lachen, weinen, wütend sein – auf Ereignisse reagieren junge Menschen unterschiedlich. Emotionen und der Umgang mit ihnen sind das Thema der diesjährigen Aktion des Deutschen Verkehrssicherheitsrats, der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. „Moods“ lädt Jugendliche ein, sich über Emotionen Gedanken zu machen, schildert Alltagssituationen im Straßenverkehr und zeigt Strategien zur Bewältigung. Für Lehrkräfte gibt es auf der Webseite Materialien für den Unterricht und für Projekttag. Ein Gewinnspiel begleitet die Aktion.

www.moods-dvr.de

BG Verkehr fördert Forschungsprojekt

Unter Beteiligung der BG Verkehr untersucht die Technische Universität Darmstadt, was man gegen Müdigkeit auf langen Fahrten tun kann. Erste Auswertungen lassen vermuten, dass der Einsatz spielerischer Elemente und technischer Interaktionen das Auftreten monotoniebedingter Müdigkeit stark verzögert. Im Rahmen einer Dissertation werden die Daten nun weiter analysiert. Mit dem Abschlussbericht ist im März 2019 zu rechnen.

SicherheitsProfi 4/2018



© obs/NORMA

Aktion Abbiegeassistent: BG Verkehr ist offizieller Partner

Rechtsabbiegen ist eine der komplexesten Aufgaben beim Lkw-Fahren. Die Fahrer können nur hoffen, dabei immer alles im Blick zu behalten und keine Fußgänger oder Radfahrer zu übersehen. Die BG Verkehr unterstützt deshalb als offizieller Partner die vom Bundesverkehrsminister ins Leben gerufene „Aktion Abbiegeassistent“. Mit der Aktion will der Bundesverkehrsminister alle nationalen Möglichkeiten ausschöpfen, um die Einführung von Assistenzsystemen zu beschleunigen. „Zu den Betroffenen bei Abbiegeunfällen gehören Versicherte der BG Verkehr. Sie müssen mit den auch für sie traumatischen Folgen leben, wenn ein Fußgänger oder Radfahrer zu Schaden kommt. Abbiegeassistenten helfen, die Lkw-Fahrer von diesem Druck zu entlasten“, begründet Sabine Kudzielka, Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr, das Engagement.

Mehr Verkehrstote im Bereich Güterkraftverkehr

© Adobe Stock/jb press



In den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres starben nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes 1.474 Menschen im Straßenverkehr. Das waren 3,3 Prozent weniger als im gleichen Zeitraum 2017. Anders die Entwicklung im Güterkraftverkehr: Die Zahl der getöteten Lkw-Fahrer und ihrer Mitfahrer stieg an. Von Januar bis Ende Mai kamen sieben Fahrer und Mitfahrer mehr in Güterkraftfahrzeugen ums Leben als im Vorjahreszeitraum. Das entspricht einem Anstieg von 10,9 Prozent. Im vergangenen Jahr waren insgesamt 167 Menschen in Güterkraftfahrzeugen bei Unfällen gestorben.

Doppelungen bereinigt



Infolge der Fusion der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft mit der Unfallkasse Post und Telekom Anfang 2016 waren einige Unfallverhütungsvorschriften der Fusionspartner doppelt in Kraft. Das wurde nun bereinigt. Nachdem das Bundesministerium für Arbeit und Soziales – wie von der Vertreterversammlung der BG Verkehr beantragt – verschiedene Vorschriften außer Kraft gesetzt hat, gibt es künftig jede Vorschrift nur noch einmal.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 16820372

Roter Ritter hilft Kindern

Wer noch eine gute Idee für eine Weihnachtsspende sucht: Die „Aktion Kinder-Unfallhilfe“ hilft Kindern, die im Straßenverkehr verunglückt sind, die seelischen und körperlichen Unfallfolgen zu überwinden. Zudem zeichnet der Verein, der auf eine Initiative des Straßenverkehrsgewerbes zurückgeht, unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers alle zwei Jahre nachahmenswerte Projekte zur Unfallverhütung bei Kindern und Jugendlichen mit dem Präventionspreis „Der Rote Ritter“ aus.

+ www.kinder-unfallhilfe-online.de



Aktuelle

Unfallmeldungen



Kollision mit Gabelstapler

Ein Berufskraftfahrer ging über das Werksgelände zu seinem Fahrzeug. Vor einem stehenden Lkw überquerte der Mann eilig die Straße, obwohl er keine Sicht nach links hatte. Von dort kam in hohem Tempo ein Gabelstapler, der nicht mehr ausweichen konnte. Bei dem Zusammenstoß wurde der rechte Unterschenkel des Fahrers so schwer verletzt, dass er später amputiert werden musste. Eine Abgrenzung zwischen den Wegen für Fußgänger und Fahrzeuge gab es auf dem Gelände nicht.

Umgekippt

Am Unfalltag sollte ein Fahrer mit einem Vierachsskipper Erdaushub zu einer Ackerfläche transportieren. Beim Abkippen sackte der rechte Hinterreifen des Fahrzeugs auf der nicht verdichteten gefrorenen Ackerfläche ein. Der Lkw kippte um und stürzte auf die Beifahrerseite. Der Fahrer, der nicht angeschnallt war, zog sich bei diesem Unfall schwere Prellungen zu.

Reifen geplatzt

Ein Fahrer sollte einen Reifen am Lkw mit Luft befüllen. Weil der Schlauch zum Befüllen sehr kurz war, hielt er sich während der Arbeit im Gefahrenbereich auf. Als sich der Mann leicht nach vorne beugte, platzte der Reifen plötzlich. Die herumfliegenden Teile trafen den Fahrer im Gesicht und an den Beinen, was eine mehrwöchige Arbeitsunfähigkeit zur Folge hatte.

Deutsche sitzen zu viel

Ganze 42,2 Prozent der Deutschen bewegen sich nicht genug. Immer mehr verbringen ihre Stunden bei der Arbeit und in der Freizeit im Sitzen. Deutschland gehört zu den Ländern, in denen die Zahl der Bewegungsmuffel am stärksten angestiegen ist, so eine Studie der Weltgesundheitsorganisation WHO. Zum Vergleich: In den Niederlanden liegt der Anteil der Erwachsenen, die sich nicht ausreichend bewegen, bei 27 Prozent, in Finnland sogar nur bei 17 Prozent. Die WHO empfiehlt für jeden Erwachsenen pro Woche mindestens 150 Minuten Bewegung mit „moderater Intensität“ oder 75 Minuten mit „kräftiger Intensität“, wie etwa Joggen.





Die unterschätzte Gefahr

Ein Arbeitsunfall – da entstehen vor dem inneren Auge oft dramatische Bilder von Schwerverletzten und Toten. Tatsächlich ist ein Großteil der Unfälle, die sich bei der Arbeit ereignen, viel banaler. Rund ein Fünftel aller Arbeitsunfälle rühren in Deutschland daher, dass Menschen in ihrem Job ausrutschen, stolpern oder stürzen. Tagtägliche Missgeschicke, die aber oft zu schmerzhaften Folgen wie Zerrungen, Verstauchungen, Prellungen oder sogar zu Knochenbrüchen und zu längeren Ausfällen führen. Beschäftigte, die draußen arbeiten, sind aus naheliegenden Gründen öfter betroffen als Büroangestellte. Aber gefeit sind auch diese nicht. Immerhin ereigneten sich laut einer Statistik der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung aus dem Jahr 2015 von den 176.575 Arbeitsunfällen durch Rutschen, Stolpern oder Stürzen alleine 33.174 in einem Verwaltungsgebäude. Was hilft, solche Unfälle zu verhindern? Zum Beispiel genügend Licht im Treppenhaus, Ordnung auf dem Betriebsgelände, gutes Schuhwerk für draußen. Und vor allem: Aufmerksamkeit und Konzentration auf den Weg. Gerade im Winter, wenn Dunkelheit, Eis und Schnee das Gehen erschweren, hilft dieser nur scheinbar banale Tipp gegen eine nur scheinbar banale Gefahr.

© Picture Alliance/APA/picturedesk.com

Atlas zeigt Unfallbrennpunkte

Wo passieren in meiner Stadt die meisten Verkehrsunfälle? Wo bin ich auf meinem Weg zur Arbeit besonders gefährdet, welche Kreuzungen oder Autobahnabschnitte sind besonders unfallträchtig? Ein interaktiver Unfallatlas der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder zeigt, in welchen Straßenabschnitten sich in den letzten beiden Jahren Unfälle mit Personenschäden ereigneten. Weil nicht in allen Bundesländern die Geokoordinaten der Unfälle aufgenommen werden, enthält der Atlas derzeit nur die Unfalldaten von neun Bundesländern.

<https://unfallatlas.statistikportal.de>

© dpa



© DGUV

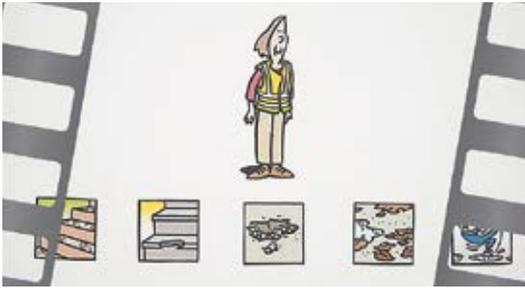
Azubis lernen aus Fehlern

Für junge Menschen in der Ausbildung gehört es zum Lernen dazu, auch mal Fehler zu machen. Die Aktion „Jugend will sicher leben“ widmet sich deshalb in diesem Jahr dem Thema „Fehler und Fehlerkultur“. Damit knüpft die Aktion an die neue Kampagne der gesetzlichen Unfallversicherung „kommmitmensch“ an. „Fehlerkultur“ ist eines von sechs Handlungsfeldern, die den Schwerpunkt der Kampagne bilden. Zu dem Schwerpunkt gibt es eine DVD, ein Unterrichtskonzept für Berufsschulen, ein modulares Unterweisungskonzept für Ausbildungsbeauftragte sowie ein „Fehlerquiz“. Auch ein Kreativwettbewerb ist vorgesehen.

www.jwsl.de

Animationsfilme für Unterweisungen

© BG Verkehr



Zur Unterstützung von Unterweisungen bietet die BG Verkehr ihren Mitgliedsunternehmen 22 neue Animationsfilme an. Die rund dreiminütigen Filme richten sich in erster Linie an den Güterkraftverkehr, sind

aber auch in anderen Branchen gut einsetzbar. Behandelt werden Themen wie sicheres Be- und Entladen, Wegrollen, Einweisen oder Rückwärtsfahren, aber auch viele Gesundheitsthemen wie Stress und Hektik oder Rückenbelastungen. Außerdem umfasst das Angebot Filme zu den Themen Warnkleidung, richtiges Schuhwerk und Informationstechnik im Fahrzeug.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 18199196

Sichtbar sein

In der Dämmerung und nachts ist die Sicht schlecht und die Sehleistung des menschlichen Auges zudem stark eingeschränkt. Wer im Dunkeln unterwegs ist, kann seine Sichtbarkeit mit heller Kleidung erhöhen. Gut geeignet sind zudem fluoreszierende oder retroreflektierende Applikationen an der Jacke, der Tasche, dem Schirm oder dem Rad. Auch die Lichter in der Stadt bieten nur eine bedingte Sicherheit. Als Fußgänger ist man deshalb gut beraten, die Straße immer an übersichtlichen und beleuchteten Stellen zu überqueren. Und für Radfahrer gilt: Immer mit guter Beleuchtung fahren.



© obs/TÜV Rheinland AG

Notbremsassistent: positive Bilanz

Britische Autoversicherer staunten nicht schlecht, als sie bemerkten, dass es für einen Mittelklassewagen 45 Prozent weniger Personenschadensmeldungen gab als für vergleichbare Modelle. Wie der Deutsche Verkehrssicherheitsrat berichtet, zeigte eine Untersuchung, dass der Grund für diese positive Entwicklung der im Fahrzeugmodell verbaute Notbremsassistent mit Fußgängererkennung ist. Mit diesem City-Notbremsassistenten können Unfälle bis 25 km/h nahezu vollkommen vermieden und Kollisionen bis 40 km/h im innerstädtischen Bereich deutlich abgemildert werden. Der Notbremsassistent warnt den Autofahrer vor Kollisionen und hilft, bestmöglich zu bremsen.



© AdobeStock/Stockwerk-Fotodesign



Neue und aktualisierte Medien der BG Verkehr

An alles gedacht vor der Abfahrt?

Ist das Fahrzeug in einem vorschriftsmäßigen Zustand und sind alle Papiere an Bord? Hilfe bei der Kontrolle vor der Abfahrt bieten die aktualisierte Unterweisungskarte G4 und der Abreibblock „Abfahrtskontrolle im Güterkraftverkehr“ mit 25 Blättern. Anschauliche Grafiken und praktische Checklisten erleichtern die regelkonforme Prüfung von Lkw.

Fit auf langen Fahrten

Stundenlanges, monotones Sitzen ist Gift für Muskeln und Gelenke – vor allem für den Rücken. Der Leitfaden zeigt Übungen, die Lkw-Fahrer im Arbeitsalltag fit halten.

Unterweisen leicht gemacht – Startpaket

Das Startpaket enthält eine Broschüre mit übersichtlich aufbereiteten Informationen, Checklisten zur Vorbereitung und Durchführung von Unterweisungen sowie zehn Themenkarten (A1–A10).

Sicher unterwegs – Arbeitsplatz Lkw

Um die häufigsten Risiken im Alltag von Lkw-Fahrern geht es in diesem Handbuch. Enthalten sind Informationen zum sicheren Arbeiten vor und während der Fahrt und beim Be- und Entladen sowie Tipps und Checklisten zu den Themen Stress, Müdigkeit, Pausen und Ernährung unterwegs.

Schwingungsbelastung auf Lkw-Fahrersitzen

Schwingungen am Arbeitsplatz können die Gesundheit beeinträchtigen. Bei einer Tagung des Vereins Deutscher Ingenieure wurden Ergebnisse einer Untersuchung zur Vibrationsbelastung von Fahrern und Beifahrern von Lkw vorgestellt. Der Flyer der BG Verkehr fasst die Erkenntnisse zusammen.

+ Mitgliedsunternehmen können die Medien im Medienkatalog der BG Verkehr kostenlos bestellen: www.bg-verkehr.de | Webcode 16830954

„Auf unseren Branchenkonferenzen vernetzen sich Fachleute, um Unfallbrennpunkte zu entschärfen.“

Wolfgang Anwander, Präventionsfachausschuss Straßenverkehr der BG Verkehr

„Wir haben das Verladekonzept komplett umgekrempelt und sind jetzt 1.190 Tage unfallfrei.“

Johann Kurzendorfer, Smurfit Kappa

„Meine längste Wartezeit betrug drei Tage.“

Burkhard Taggart, Berufskraftfahrer

„Die Zulaufsteuerung kann den Stress entscheidend reduzieren.“

Harald Karches, intraserv Logistics

„Die Fahrer haben ein Recht auf würdevolle Behandlung.“

Christopher Schuldes, Schuldes Spedition

„Wir brauchen eine Branchenvereinbarung zwischen Verladern und Spediteuren, um eine belastbare Basis für sicheres Arbeiten an der Rampe zu haben.“

Dr. Jörg Hedtmann, Leiter Geschäftsbereich Prävention

Unfälle an der Laderampe

Unfälle beim Be- und Entladen haben oft schwerste Folgen. Auf der Branchenkonferenz Güterkraftverkehr der BG Verkehr wurden Ursachen und Lösungen diskutiert.

Der Schwerpunkt der tödlichen Unfälle bei der BG Verkehr liegt im Straßenverkehr. Aber zur Arbeit von Fahrerinnen und Fahrern gehören auch vor- und nachgelagerte Tätigkeiten wie Be- und Entladen, Ladungssicherung, Rangieren oder Kuppeln. Die Auswertung der Statistik zeigt hier ein erhebliches Unfallpotenzial. Das Arbeitsumfeld ist durch Stress geprägt, zum Beispiel, weil der Fahrer fremde Arbeitsmittel ohne Einweisung nutzt, ständig unter Zeitdruck steht, die Absprachen zwischen den Beteiligten schlecht sind und der Umgangston an der Rampe oft recht ruppig ist. Deutlich wurde: Versender, Verloader und Transporteure sind aufeinander und auf reibungslose Abläufe an den Schnittstellen und der Rampe angewiesen. Die Bedingungen für abgestimmte Abwicklungen sind auch Voraussetzungen für sichere und gesunde Abläufe. Kommunikation und Abstimmung sind wichtige Themen für ein gesundes Miteinander.

Probleme an der Laderampe

Fahrer, Verloader und Mitarbeiter an der Rampe schätzen die Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit unterschiedlich ein, zum Beispiel, wenn es um Wartezeiten oder die Verantwortung für die Durchführung der Be- und Entladung geht. Über die Hälfte des Fahrpersonals muss selbst entladen, ein Drittel bis zur Hälfte weiß das allerdings vorher nicht. Die Wartezeiten an den Ladestellen sind oft lang und führen zu Missmut. Zeitfenstermanagementsysteme können helfen und werden deshalb überwiegend positiv bewertet. Andererseits sind die Fahrer gestresst, wenn sie die Zeitfenster wegen Staus oder Verzögerung an anderen Ladestellen nicht einhalten können. Dies führt zu Stress, Stress führt zu Fehlern und Fehler führen zu Unfällen.

Bessere Abstimmung erforderlich

Beim Laden arbeiten die Beschäftigten auf engem Raum zusammen. Eine unfallträchtige Situation, die noch dadurch verschärft





Ist strikt geregelt, dass sich niemand hinter dem Gabelstapler aufhalten darf, gibt es weniger Unfälle.

© Picture Alliance/Bernd Settnik/dpa-Zentralbild/dpa

wird, dass Fahrer Flurförderzeuge ohne Einweisung benutzen. Dagegen hilft nur eine klare Benennung der Verantwortlichkeiten. Unfälle mit Gabelstaplern gehören zu den häufigsten und zum Teil auch schwersten Unfällen, weil Menschen angefahren oder von abstürzender Ladung getroffen werden. Hält sich das Fahrpersonal außerhalb des Gefahrenbereichs auf, gibt es weniger Unfälle. Aber viele Fahrer möchten die Beladung selbst überwachen und schon Vorbereitungen für die Ladungssicherung treffen. In diesem Spannungsfeld helfen nur persönliche Absprachen!

Zivilrechtliche Verantwortung

Wurde keine andere vertragliche Regelung getroffen, ist das Be- und Entladen Aufgabe des Verladers, während die Bereitstellung eines betriebssicheren Fahrzeugs in den Verantwortungsbereich des Fuhrunternehmens gehört. Vertragliche Abweichungen sind möglich, sollten aber eindeutig an den Fahrer kommuniziert

werden, damit er genau weiß, wofür er zuständig ist und was er ablehnen darf oder muss. Nur mal eben eine Aufgabe zu übernehmen, hat leider schon zu vielen Unfällen geführt.

Aufmerksamkeit und Respekt

Gegenseitige Wertschätzung ist eine Voraussetzung, um gesund arbeiten zu können. Sie zeigt sich in einem freundlichen und respektvollen Umgang auf Augenhöhe. Bekommen die Fahrer zum Beispiel Informationen, wie lange sie auf die Abfertigung warten müssen, können sie die Wartezeit sinnvoll nutzen; dürfen sie die Parkplätze nicht nur kurz vor dem Entladen ansteuern, sondern schon bei der Ankunft, spart das die mühselige Suche mit dem 40-Tonner; stehen ihnen die Sanitär- und Sozialräume der Ladestelle offen, werden damit die Voraussetzungen für eine erholsame Pause geschaffen. In der Diskussion wurde sehr deutlich, dass mangelnde Wertschätzung und schlechte Kommunikation die Fahrer stark belasten.

Der Mensch darf nicht auf der Strecke bleiben

Die Schlussrunde brachte es auf den Punkt: Die Arbeitsbedingungen der Fahrer müssen verbessert werden, zum Beispiel durch:

- ▶ **Klare Abstimmungen;** dazu gehören eine genaue Definition der Prozesse, wenn erforderlich deren Vereinheitlichung und eine genaue Definition der Zuständigkeiten.
- ▶ **Räumliche Lösungen,** die beim Laden unfallträchtige Begegnungen zwischen Mensch und Maschine (Gabelstapler) vermeiden.
- ▶ Grundsätzlich höfliche und freundliche **Kommunikation.** Wenn die Fahrerinnen und Fahrer kein Deutsch können, eventuell mit Unterstützung sprachkundiger Kollegen oder zusätzlich mithilfe von Piktogrammen.
- ▶ **Sorgfältige Einweisung** in die Nutzung der Betriebsmittel in den Fremdfirmen.
- ▶ Möglichkeit zur **Nutzung von Sanitär- und Sozialräumen.**
- ▶ **Bessere Information** über Ladezeiten und Ladegut.
- ▶ Einrichtung von **Pufferparkplätzen** und Öffnung der Parkplätze an den Be- und Entladestellen für wartende Fahrerinnen und Fahrer.

Die Teilnehmer waren sich einig: Die Themen sind komplex und miteinander verzahnt; scheinbar gute Lösungen können zu neuem Stress führen. Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention, fasste zusammen: „Wir sind nicht weit voneinander entfernt, jetzt muss das Gespräch fortgesetzt werden.“ Die BG Verkehr unterstützt gerne, indem sie noch enger mit anderen Unfallversicherungsträgern zusammenarbeitet. Daraus könnten Regeln entstehen, auf die sich Verlader und Fuhrunternehmen im Sinne einer Selbstverpflichtung einigen. Zum grundsätzlichen Vorgehen bietet die Kampagne **komm mit** mensch viele Anregungen. Außerdem soll der Dialog mit Herstellern fortgesetzt werden, um technische Maßnahmen zur Unfallvermeidung weiterzuführen. (rb)

Wir lieben Abbiegeassistenten

EDEKA Südbayern stattete vor geraumer Zeit die gesamte Lkw-Flotte mit Rechtsabbiegeassistenten aus. Ihr Motiv: Unfälle vermeiden und die Fahrer entlasten. Ein Beispiel guter Praxis, zur Nachahmung empfohlen.

Als Anton Klott, technischer Leiter von EDEKA Südbayern, hörte, dass ein zuverlässiger Stammfahrer für Monate ausgefallen war, beschloss er zu handeln. Die Auslieferungstour durch den Münchener Stadtverkehr war für den Kollegen zum Dauerstress geworden, die Angst, beim Rechtsabbiegen einen Radfahrer zu übersehen, allgegenwärtig. Bisher war EDEKA in keinen der zahlreichen Rechtsabbiegeunfälle in der Region verwickelt. Aber die Sorge belastet viele Fahrer – kommt es zu einem Unfall, machen die Schuldgefühle den Betroffenen oft regelrecht krank. Ein Abbiegeassistent könnte also in zweifacher Hinsicht Leben retten.

Pionierarbeit

Ein geeigneter Rechtsabbiegeassistent war 2015 noch nicht im Angebot. Der erfahrene Tüftler Klott nahm die Sache deshalb selbst in die Hand: Er kombinierte ein Kamera-Monitor-System mit Ultraschallsensoren und ordnete die Komponenten an der rechten Seite der Zugmaschine an. Die Kamera sitzt geschützt hinter einem Frontspoiler und deckt den kritischen Bereich neben dem Fahrzeug vollständig ab. Das System wird durch Betätigen des rechten Fahrtrichtungsanzeigers sowie automatisch über den Lenkwinkel bei Rechtsdrehung des Lenkrads aktiviert. Auch bei Einlegen des Rückwärtsganges ist der Assistent aktiviert, um Anfahrtschäden des vorderen Einstiegs zu verhindern. Ein Lichtsignal warnt den Fahrer, sobald die Sensoren ein Hindernis rechts neben dem Fahrzeug ausmachen. Der Monitor ist in Blickrichtung des rechten Seitenspiegels angebracht. So erfasst der Fahrer, der sich in diesem Moment ja ohnehin vergewissern will, ob rechts alles frei ist, mit einem Blick die Situation. Als Extra befindet sich ein Mikrofon direkt an der Kamera und überträgt zum Beispiel Warnrufe in das Fahrerhaus.



© Schrägformat Fotografie



Inzwischen reagieren immer mehr Hersteller auf den Bedarf. Auf der diesjährigen IAA Nutzfahrzeuge waren gleich mehrere Nachrüstätze für Abbiegeassistenten zu finden und immerhin ein Lkw-Hersteller bietet eine Lösung für die Erstausrüstung an. Jeder Unternehmer hat also die Möglichkeit, in seine Lkw ein geeig-

netes System nachzurüsten. Bei der Auswahl bieten die Empfehlungen des Bundesverkehrsministeriums eine gute Unterstützung.

Neue Fahrzeuge mit Sicherheitstechnik

Neben dem Rechtsabbiegeassistenten verfügen die neuen Lastkraftwagen von EDEKA

Die BG Verkehr unterstützt als offizieller Partner die vom Bundesverkehrsminister ins Leben gerufene „Aktion Abbiegeassistent“.

Kommentar der Fahrer: Wann kriege ich das neue Auto?



- 1 Die Kamera wird durch den Frontspoiler geschützt.
- 2 Die Radfahrerin ist gut erkennbar.
- 3 Sicherer Aufstieg seitlich.
- 4 Die Rücklichter sind schlagfest.
- 5 Stufen führen auf die Hubladebühne.
- 6 Die Radmuttern sind „unverlierbar“.



4



5



6

© Martin Küppers/BG Verkehr

der Hubladebühne zu einem sicheren Aufstieg entwickelt. Die Stufen sind seitlich unter dem Fahrzeug herausschwenkbar und die Hubladebühne schließt nur, nachdem der Aufstieg in die Transportstellung geschwenkt wurde.

Solche technischen Veränderungen bedeuten einen gewissen Mehraufwand. Auf der anderen Seite sparen sie aber auch Kosten, denn die Unfallzahlen sinken, gutes Fahrpersonal fällt nicht wegen eines gebrochenen Fußes wochenlang aus und die Fahrzeuge werden optimal ausgelastet. Etwa 1.000 Euro kostet die Nachrüstung eines Abbiegeassistenten je Fahrzeug. Derzeit ist noch ungewiss, wie das Bundesverkehrsministerium fördern wird. Aber genau wie die Rückfahrkamera trägt auch der Abbiegeassistent zur Vermeidung von Rangierschäden bei. Fuhrparkverantwortliche wissen, dass sogenannte Frequenzschäden leicht mit 2.000 Euro und mehr zu Buche schlagen. Die Nachrüstung bietet somit auch Sparpotenzial.

Wohlüberlegt

Das sorgfältige Durchdenken typischer Transportabläufe vor dem Kauf eines Fahrzeugs bietet gleichermaßen Potenzial für Wirtschaftlichkeit und für Sicherheit. Beim Einkauf wird das Fundament für die gesamte Einsatzdauer eines Fahrzeugs gelegt – viele Betriebsstunden, Tankfüllungen, Ladezyklen und Arbeitstage sind im Kern durch die Beschaffung festgelegt. Genau dort besteht unternehmerischer Gestaltungsspielraum. Für diese Herangehensweise gibt es ein anderes Wort: Gefährdungsbeurteilung! Gewiss ist das Beispiel in diesem Artikel ein Vorzeigebeispiel. Das eigentlich Schöne ist aber, dass es eine Denkweise zeigt, die unternehmerisch klar ist und zugleich ganz und gar sicherheitsbewusst.

Martin Küppers

Leiter Kompetenzfeld Arbeitssicherheit
und Regelwerk bei der BG Verkehr

Südbayern noch über eine Reihe weiterer interessanter Sicherheitsfeatures, dazu gehören zum Beispiel:

- ▶ **Aktives Rückfahrassistentensystem:** Ein Kamera-Monitor-System ermöglicht dem Fahrer die Sicht in den Heckbereich des Lkw. Ergänzend überwachen Sensoren bei der Rückwärtsfahrt den Gefahrenbereich und leiten automatisch eine Bremsung ein, wenn ein Hindernis detektiert wird.
- ▶ **Sichere Hubladebühnen:** Die Hubladebühnen sind ein Unfallbrennpunkt für

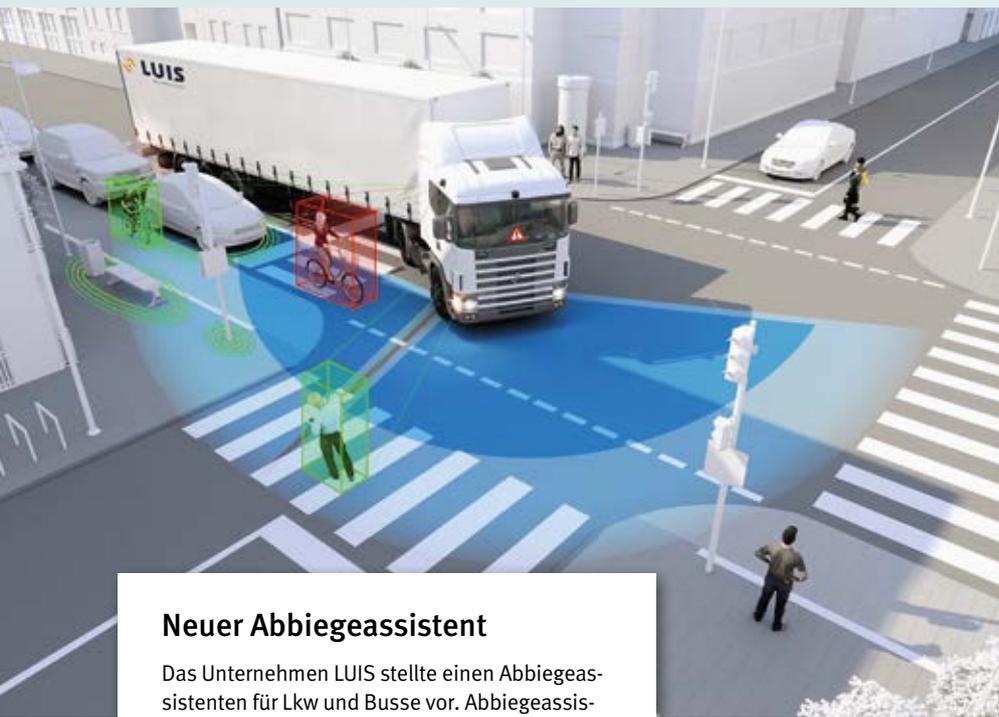
schwere und tödliche Sturzunfälle, oft fällt sogar noch Ladung oder ein Flurförderzeug auf das Unfallopfer. Konsequenterweise regte Klott Verbesserungen an: Der hydraulische Antrieb wurde überarbeitet, um die Bewegungen der Bühne ruckfrei und bedienerfreundlich zu gestalten. Die Oberfläche wurde tritt- und rutschticher beschichtet und an den Rändern zeigen taktile Konturen dem Bediener die Grenzen der Bühne an.

- ▶ **Trittstufen:** Durch konstruktive Veränderungen wurden die „technischen Sorgenkinder“

+ BMVI - Empfehlungen für Mindestanforderungen an Nachrüstsysteme:
www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/aktion-abbiegeassistent-verkehrsbblatt.pdf

Kapitel „Sicheres Fahren“ im Internet:
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16537415

Schiebeanimation zu Kamera-Monitor-Systemen:
www.bg-verkehr.de | Webcode: 18199196



Neuer Abbiegeassistent

Das Unternehmen LUIS stellte einen Abbiegeassistenten für Lkw und Busse vor. Abbiegeassistenten auf Ultraschallbasis sind bisher nicht in der Lage, bewegte von stehenden Objekten zu unterscheiden. Das neue System ist kamerabasiert und filtert ebenso wie ein radarbasiertes System zum Beispiel parkende Autos oder Ampelmasten heraus. Eine optische und akustische Warnung erfolgt nur bei bewegten Objekten wie Fußgängern oder Fahrradfahrern – beide sind am häufigsten von Unfällen beim Rechtsabbiegen betroffen. Der Abbiegeassistent wird beim Einschlagen des Lenkrads sowie in einem bestimmten Geschwindigkeitsbereich des Fahrzeuges aktiviert. Der Fahrer wird über einen roten Kasten im Monitorbild und einen Warnton nur dann gewarnt, wenn eine Gefahr droht. Nachrüstbar ist jedes Nutzfahrzeug unabhängig von Fabrikat und Hersteller.

© LUIS Technology GmbH,
ONLYFORTOMORROW/Tim Neugebauer + Tom Schneider

Absturzsicherung für Autotransporter

Die Statistik ist eindeutig: Die Menschen in Europa werden jedes Jahr dicker, die Deutschen lagen 2014 sogar über dem EU-Durchschnitt. Dementsprechend werden auch die Pkw mit jedem Modellwechsel breiter. Die Folge: Auf Autotransportern wird es immer enger. Die Lkw-Fahrer haben kaum noch Platz zum Aussteigen, nachdem sie den Pkw auf die Ladefläche gefahren haben. Die Firma Kässbohrer hat an dem auf dem Freigelände ausgestellten Metago-pro-Aufbau diese Grenze aufgehoben. Durch ein ausklappbares Geländer kann der Fahrer seine Laufstegfläche deutlich verbreitern. Zusätzlich zum Platzgewinn ist das aufgeklappte Geländer mit einer stabilen Brustumwehrung anstatt eines vierten Seiles ausgestattet.

Messenachlese

IAA 2018

Die wichtigste Messe für Nutzfahrzeuge zeigt viele Produkte, die für mehr Sicherheit am Arbeitsplatz sorgen. Was den Fachleuten der BG Verkehr besonders aufgefallen ist, sehen Sie hier.

Mirror-Cam-System

Im Jahr 2004 war der ausgestellte Lkw des Designers Colani, der sogenannte Colani-Truck, ein Hingucker auf der IAA Nutzfahrzeuge. Sicher auch darum, weil er so anders aussah. Im Jahr 2018 gebührt dieser Titel dem neuen Actros von Mercedes. Anstelle der gewohnten Außenspiegel sind seitlich an der Fahrerkabine jeweils zwei Kameras befestigt. Das Bild wird im Führerhaus in Echtzeit auf jeweils einen Monitor je Seite übertragen. So hat der Fahrer nicht nur eine optimierte Sicht auf alle Verkehrsteilnehmer neben und schräg hinter dem Lkw, sondern wird wohl mittels Nachtsichtfunktion sogar deutlich mehr sehen können als bisher. Durch die integrierten Assistenzfunktionen zeigt eine eingblendete Linie beim Rangieren das Ende des Aufliegers, beim Überholen auf der Autobahn werden Hilfslinien eingblendet, um mit sicherem Abstand wieder einscheren zu können. Besonders hilfreich ist eine weitere Funktion: Bei Kurvenfahrt wird das Kamerabild mitgeschwenkt; so bleibt der Auflieger mit seinen Achsen stets klar im Blickfeld. Bei einem normalen Außenspiegel sieht man hier bei engen Kurven nichts mehr außer der Seitenwand des Nachläufers. Ein großer Sicherheitsgewinn.



© BG Verkehr





© BG Verkehr



Feststellbremsventil

Unfälle beim Be- und Entladen haben oft mit Missverständnissen zu tun: Ein Fahrer deutet zum Beispiel das Handzeichen eines Kollegen falsch und zieht mit seinem Sattelzug ein paar Meter von der Laderampe weg nach vorn. Der Gabelstaplerfahrer fährt daraufhin ins Leere und verletzt sich schwer. Eine technische Lösung, mit der solche Unfälle vermieden werden können, bietet die Firma Lamberet aus Ulm-Donautal an. Der ausgestellte Auflieger war mit einer zusätzlichen Betätigungseinrichtung für die Feststellbremse ausgestattet. Der Schaltknopf befindet sich im Laderaum am Fahrzeugheck. Dadurch kann der Lagermitarbeiter die Feststellbremse so lange aktivieren, wie er mit den Arbeiten beschäftigt ist. Der Fahrer muss den Lagerbereich dabei gar nicht mehr betreten.

© BG Verkehr

Radsicherungsmutter bei Nord-Lock

Die Schraubverbindung zwischen Felge und Nabe wird durch dynamische Belastungen und Vibrationen stark beansprucht. Die Einhaltung des richtigen Drehmoments ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass diese Verbindung hält. Würde sich ein Rad während der Fahrt lösen, könnte das katastrophale Folgen haben.

Korrekt montiert, können sich die Radsicherungsmuttern der Firma Nord-Lock mit ihren Keilsicherungsscheibenpaaren nicht selbstständig lösen: eine einfache und kostengünstige Sicherung von Rädern, um einen produktiveren und effektiveren Betrieb zu gewährleisten. Die Radsicherungsmuttern sind durch unabhängige Institute und Zertifizierungsstellen geprüft und zugelassen.



© BG Verkehr



© BG Verkehr

Permanente Überwachung der Vorspannkraft

Verrutschte Ladung aufgrund mangelhafter Ladungssicherung kann schnell zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr führen. Immer wieder kommt es durch schlingende und kippende Lastzüge zu folgeschweren Unfällen. Auch wenn bei Beginn der Fahrt noch alles in Ordnung war und alle Gurte fest gespannt waren, kann sich dieser Zustand infolge der durch die Fahrdynamik entstehenden Kräfte mit der Zeit ändern. Der neue iGurt von BPW ist ein Sicherungssystem, das die richtige Vorspannkraft des Zurrgurtes anzeigt und während der Fahrt laufend überwacht. Das Gerät lässt sich leicht am Zurrgurt befestigen, sodass die einmalige Ausrüstung der mitgeführten Zurrgurte schnell erledigt ist. Die Geräte zeigen die jeweils anliegende Vorspannkraft auf ihrem Gehäuse an und senden die Daten zusätzlich per Bluetooth auf das Smartphone des Fahrers. Lockert sich ein Zurrgurt, schlägt die App Alarm. Die Smartphone-App des iGurts sorgt zusätzlich für die lückenlose Dokumentation der korrekten Ladungssicherung während des gesamten Transports.

Autotransporterhaken

Einen neuralgischen Punkt bei der Sicherung von Fahrzeugen auf Autotransportern hat die Firma SpanSet im wahrsten Sinne des Wortes entschärft. Gemeint ist hier das neue Verbindungselement, das die Zurrgurte in den gelochten Fahrbannelementen des Transporters hält. Diese Stahl- oder Alubleche werden immer leichter, um das steigende Gewicht der transportierten Fahrzeuge zu kompensieren und um den Kraftstoffverbrauch des Lkw zu reduzieren. Außerdem müssen die Hersteller diese Elemente geradezu perforieren, damit alle Fahrzeugtypen entsprechend ihrer Größe optimal festgezurt werden können. Umso wichtiger ist es, die Lochbleche nicht durch scharfkantige Haken einer unnötigen Zerreißprobe auszusetzen. Die neuen Verbindungselemente von SpanSet passen sowohl in Oval- als auch in Rundlöcher und erzeugen dort keine punktuellen Belastungen. Das Besondere und Einzigartige an der neuen Konstruktion: Wird der Haken im üblichen Winkel zwischen 30 und 90 Grad benutzt, stützt er sich flächig auf der Innenseite des Fahrbahnbleches ab. Das Handling dieser nur bei SpanSet erhältlichen Innovation ist wie bei konventionellen Haken. Der Fahrer des Transporters braucht sich nicht umzugewöhnen. Die entschärften äußeren Kanten der Hakenkonsolen verhindern zudem ein Aufreiben der Zurrgurte.



© BG Verkehr

Beleuchtung für stehende Anhänger

Dunkelheit erhöht das Risiko für Unfälle. Die Firma Hüffermann liefert seit Jahren ein Parkbeleuchtungssystem für Behältertransportanhänger. Neu ist das zusammen mit Hella entwickelte System Park Safety Fix, kurz PS-Fix. Es kann problemlos bei der LED-Beleuchtungsanlage von Hella in den Anhänger integriert werden. Die Bedienung ist einfach. Solange der Anhänger am Zugfahrzeug angekoppelt ist und versorgt wird, sind die Funktionen von PS-Fix nicht nutzbar. Nach dem Trennen der Stromversorgung vom Motorwagen ist PS-Fix aktiv. Per Knopfdruck kann nun die Beleuchtung des stehenden Anhängers gewählt werden. Als Standard sind die Warnblinkfunktion und das Standlicht vorbelegt. Die autarke Beleuchtung erhöht die passive Sicherheit eines abgestellten Anhängers und ist in Skandinavien bereits Standard.

© Hüffermann



SicherheitsProfi 4/2018



Zusätzliches Fenster im Fahrzeugrahmen

Bei der Paketauslieferung, insbesondere auf der sogenannten letzten Meile, kommt es schon einmal vor, dass um das Fahrzeug herum noch eine Menge Betrieb herrscht. Fußgänger, Radfahrer, Kinder – der Fahrer muss auf vieles achten. Auch das Rechtsabbiegen erfordert erhöhte Aufmerksamkeit. Um den Fahrer in der Rundumsicht zu unterstützen, hat die Firma Spier an ihrem neuen Transporter den Bereich unter dem Fenster der Beifahrerseite ebenfalls in Glasbauweise ausgeführt. Dadurch ergibt sich für den Fahrer ein besserer Blick nach rechts.



© BG Verkehr

Anti Ice Lift

Im Winter stellt sich für Fahrerinnen und Fahrer die Frage: „Wie kriege ich das Eis vom Dach?“ Neben fest installierten Arbeitsbühnen, die teilweise auf Betriebshöfen und Autobahnraststätten zu finden sind, sowie der vor Jahren bereits vorgestellten Satteldachlösung durch ein Luftschlauchsystem (zum Beispiel RSAB) hat die Firma TRS ein System entwickelt, mit dem das Satteldachprinzip rein mechanisch erzeugt werden kann. Der Anti Ice Lift eignet sich dabei insbesondere für Schubbodenfahrzeuge, die aufgrund der Open-Top-Verladung nur über wenige Querverstrebungen verfügen. Das System ist nachrüstbar und kann im Rahmen des De-Minimis-Förderprogramms des BAG gefördert werden.



© BG Verkehr

Aufstieg mit Handlauf

An Anhängerfahrzeugen gelangt der Fahrer in der Regel über eine ausziehbare Leiter auf die Ladefläche. Sie befindet sich meistens an der rechten Seite des Fahrzeughecks. Zu der Leiter gehört ein entsprechender Haltegriff, um sicher auf die Ladefläche zu gelangen. Die Firma Lamberet stellte einen Treppenaufstieg vor, der in der Fahrzeugmitte angebracht ist und bei dem ein Handlauf beim Herausziehen der Treppe automatisch mit aufklappt.



© BG Verkehr

Schiebeverdeckstopper EasyFix

Ein Schiebeverdeck ist Voraussetzung für eine Kranbeladung von oben. Das Verdeck wird normalerweise mit einer Bedienstange gesichert. Die Firma Kögel hat mit dem EasyFix einen neuen Stopper für das Schiebeverdeck entwickelt. Er hält das Verdeck sicher in Position, ohne dass der Fahrer Spannmaßnahmen mit der Bedienstange vornehmen muss. Eine weitere Absicherung des geöffneten Schiebeverdecks ist nicht nötig. Nach erfolgtem Ladevorgang von oben lässt sich das Verdeck einfach ohne erneute Entsicherung schließen. Das System erhöht die Effizienz und die Sicherheit beim Be- und Entladen.



© BG Verkehr



© BG Verkehr

Abdecksystem

Die Firma Meiler bietet mit dem neuen Planensystem eine Möglichkeit, die Ladung im Behälter vorschriftsmäßig zu sichern. Das automatische Abdecksystem ist dabei optimal auf den Meiler-Absetzkipper abgestimmt. Hohe Arbeitsgeschwindigkeit, einfache Bedienung und sichereres Arbeiten liegen dabei im Fokus. Nachdem der Behälter auf die Ladefläche aufgenommen wurde, wird die Planenrolle mit Antriebsmotor von dem höhenverstellbaren Turm hinter dem Führerhaus angehoben. Das hintere Schwenkgestänge führt die Plane sicher über den gesamten Behälter und sichert sie nach unten. Das vordere Spanngestänge zieht die Plane nach unten und sichert sie gegen Fahrtwindkräfte.

Planensystem PALCover

Wenn Transportgut aus dem Behälter fallen könnte, müssen zur Ladungssicherung Absetzbehälter durch Planen oder Netze gesichert werden. Wird die Abdeckung erst nach der Aufnahme des Behälters angebracht, kommen Leitern zum Einsatz. Geht es schief, rutscht die Leiter weg und der Mitarbeiter stürzt zu Boden. Palfinger präsentiert auf dem Freigelände das automatische Behälterabdecksystem PALCover an seinem Absetzbehälterfahrzeug. Durch das vollautomatische System wird die Ladungssicherung erheblich vereinfacht. Die Verwendung einer Leiter ist nicht mehr nötig.

© BG Verkehr





Beim Ortstermin mit dem ASD wird überprüft, ob bei diesem Muldenkipper die Plane gefahrlos aus- und eingerollt werden kann.

Mit Rat und Tat

Auch kleine und sehr kleine Unternehmen müssen die Gesetze und Vorschriften zum Arbeitsschutz erfüllen. Dabei unterstützt sie seit 20 Jahren der ASD der BG Verkehr.



ASD-Berater Manfred Mühlheim (links) beobachtet aufmerksam die Arbeit an der Thermomulde.

Der ASD ist ein arbeitsmedizinischer und sicherheitstechnischer Dienst für das Verkehrsgewerbe. Er wurde 1998 von der BG Verkehr gegründet und unterstützt die Klein- und Kleinstunternehmer in der BG Verkehr, ihre Pflichten in Sachen Arbeits- und Gesundheitsschutz zu erfüllen. Denn vor dem Arbeitssicherheitsgesetz (ASiG) sind alle gleich. Wir haben uns angeschaut, wie Unternehmer aus ganz unterschiedlichen Branchen diese Herausforderung stemmen.

„Wir arbeiten unter anderem mit glühend heißem Asphalt und schätzen die fachkundige Beratung.“

Spedition nutzt Informationsangebot

„Ich schätze meine Kraftfahrer sehr“, erklärt die Leiterin der Niederlassung Deike Schünemann gleich zu Beginn des Treffens mit ihrem ASD-Betreuer Manfred Mühlheim. Für die Gesundheit ihrer 20 Fahrer tut die gebürtige Neubrandenburgerin alles, angefangen von einer perfekten Persönlichen Schutzausrüstung über modernste Fahrzeuge bis hin zu individuellen Präventionsgesprächen oder Gesundheitsseminaren. Aktuell übernimmt die Neubrandenburger Niederlassung der Mimberg Spedition (Hauptsitz in Werl) vor allem Aufträge der Produktionsfirma Deutsche Asphalt. Mimberg investierte unter anderem in 16 moderne Thermo-



Nach der „Papierkontrolle“ schaut sich die Beraterin Jessica Bollig interessiert den Fahrsimulator an.

„Unsere Betriebsärztin gibt uns jede Menge praktische Tipps.“

muldenkipper, die den Asphalt perfekt temperiert zum Einsatzort transportieren. Die Thermomulden halten den Asphalt jederzeit auf fast 200° C. Die Basisfahrzeuge besitzen alle relevanten Sicherheits- und Assistenzsysteme, um den Fahrer im Arbeitsalltag möglichst optimal zu unterstützen. Dennoch sieht ASD-Sicherheitsfachkraft Manfred Mühlheim regelmäßigen Beratungsbedarf, damit sich keine gefährlichen Gewohnheiten einschleichen. Er analysiert Bewegungsabläufe wie „Abdeckplane schließen“, „auf den Kippaufbau steigen“ oder „richtig sitzen“. „Und wenn er uns zum Schluss nur rät, die Arbeitshandschuhe bald auszutauschen, bin ich richtig zufrieden“, freut sich die Chefin.

Betriebsärztin berät im Entsorgungsunternehmen

„Das Angebot des ASD, uns eine Betriebsärztin zur Seite zu stellen, war einfach unschlagbar“, sagt Jörn Taraba, Geschäftsführer und 49-prozentiger Gesellschafter der Dreikopf Entsorgung und Kanalservice in Krefeld. Den betreuten Unternehmen – wie in diesem Fall mit der Fachärztin für Arbeitsmedizin Dr. Ellen Collenberg – eine professionelle Beraterin zur Verfügung zu stellen, gehört zu den Leistungen des ASD-Service. „Frau Dr. Collen-

berg hilft uns, die Gefahrenlage für unsere 30 Mitarbeiter draußen beim Kunden richtig einzuschätzen und zu reduzieren“, erzählt Taraba weiter. Alle Mitarbeiter werden im Umgang mit Gefahrstoffen geschult und nehmen regelmäßig an arbeitsmedizinischen Vorsorgen teil, die ebenfalls zum Betreuungspaket des ASD der BG Verkehr gehören. Denn gelegentlich haben die Mitarbeiter auch Umgang mit ätzenden Chemierückständen oder radioaktiv strahlenden Substanzen. Schulungen zum richtigen Sitzen im Lkw oder zum Schutz von Händen, Augen und Ohren oder zum rückenschonenden Rangieren der 200 Kilogramm schweren Abfallrollcontainer führt die Betriebsärztin ebenfalls durch. Frau Dr. Collenberg betreut zahlreiche Unternehmen verschiedenster Branchen und Größenordnungen und analysiert bei ihren Betrieben alle nur denkbaren Gefährdungen.

„Ich wusste gar nicht, worauf ich alles achten muss.“

Ortstermin in einer Fahrschule

Michael Bellmann erinnert sich noch gut an den Besuch der BG-Aufsichtsperson im Jahr 2017 – er endete mit einer detaillierten Mängelliste. „Für mich als Perfektionisten war das ein unhaltbarer Zustand und zu dem Rat der BG Verkehr, Unterstützung beim ASD zu holen, gab es keine Alternative“, sagt der Inhaber der Fahrschule „Drive-Unit“ in



Auch das korrekte Einsetzen und Tragen des Gehörschutzes ist Teil der Präventionsberatungen, die Dr. Ellen Collenberg im Einsatz für den ASD anbietet.



Seit Jahren ein gut eingespieltes Team: Krabbenfischer Nils Sander (links) und sein ASD-Betreuer Christian Leister.



Auch auf einem Krabbenkutter müssen aktuelle Sicherheitszeichen angebracht werden, die Christian Leister zum Ortstermin gleich mitbringt.

Havixbeck. Innerhalb weniger Tage war der Kontakt zum ASD aufgebaut, ein erster Termin mit der Sicherheitsingenieurin Jessica Bollig aus dem nahe liegenden Münster vereinbart und die Beseitigung aller Mängel in die Wege geleitet. Damals gab es einiges zu tun, berichten die beiden lachend: Die Beschilderung der Fluchtwege fehlte, Leuchtstreifen an Stufenkanten, aber auch rasch auffindbare Erste-Hilfe-Aushänge mit allen Notrufnummern wurden nachinstalliert und bauliche Veränderungen veranlasst. Klemmende Türen wurden neu ausgerichtet, Feuerlöscher an allen relevanten Positionen in den Fahrschulräumen bereitgestellt und sämtliche auf den ersten Blick noch so unscheinbare Hindernisse oder Stolperfallen beseitigt. Auch heute schätzt Bellmann die Beratung durch den ASD. „Ich suche dringend Verstärkung für mein Team“, sagt er, „denn ein Fahrsimulator ersetzt natürlich keinen Profi. Mit dem ASD spare ich kostbare Zeit.“

„Der Christian weiß, wie die Fischer ticken, er kommt schließlich von der Küste.“

Gefährdungsbeurteilung auf einem Krabbenkutter

Krabbenfischer Nils Sander und ASD-Sicherheitsfachkraft Christian Leister kennen sich bereits seit ihrer Kindheit. „Als ich 2011 zum ASD kam und 2014 gefragt wurde, ob ich mir zutraue, die friesischen Küstenfischer zu betreuen, war ‚Aber sehr gerne doch!‘ meine einzig logische Antwort, erzählt Christian Leister beim frühmorgendlichen Treff am Hafen von Neßmersiel. Leisters zweiter Heimvorteil: Er spricht die Sprache der Fischer, das Platt. Aber ohne Fachwissen käme er

nicht weit, denn die Gefährdungsbeurteilungen auf einem Krabbenkutter sind sehr speziell, die Handlungsabläufe von Kutter zu Kutter fast völlig verschieden. Leister ist Fahrzeugbauer und Maschinenbautechniker und betreut das gesamte Weser-Ems-Gebiet. Um die Beratungstermine mit den Fischern zu vereinbaren, braucht er gute Nerven. Telefonisch geht oft gar nichts, haben doch alle Mobilfunkprovider die Reichweite ihrer Netze aus Kostengründen so reduziert, dass sie spätestens in fünf Kilometern Entfernung zur Küste enden. Und Briefe liest Kapitän Sander auch erst, wenn er nach vielen Tagen auf See wieder daheim ist. „Ich hab’ zwar ein Handy, aber wenn da 200 Nachrichten hochpoppen, schalt ich gleich wieder ab“, fügt er grinsend hinzu. Allerdings schätzt er die Termine mit ASD-Mann Leister sehr: „Mit ihm kann ich neben aller Bürokratie auch mal über den Job und die Leute hier schnacken.“

Arbeitssicherheit auf dem Usedomer Flughafen

„Wir sind hier in Heringsdorf eine große Familie, bei der im Grunde jeder alles kann“, erzählt Betriebsleiter Holger Rasenack. Fünf seiner neun Mitarbeiter sind sogenannte Luftfahrzeugabfertiger: Sie bedienen und warten die gesamte Technik und den Fuhrpark des Usedomer Regionalflughafens. Außerdem haben sie Zusatzausbildungen und -qualifikationen zum Feuerwehrmann, zur Luftfahrzeugbetankung sowie zur Bedienung von Gepäckscannern für das Gepäck des Personals. „Rasenmähen und den Schneepflug fahren können wir natürlich auch“, ergänzt Thomas Fischer lächelnd. Für ihn und seinen Bruder Stefan ist es ein echter Traumberuf, dessen Reiz vor allem in der enormen Vielseitigkeit liegt. Auch wenn nur an drei Tagen der Woche Linienflugbetrieb



Jubiläum: 20 Jahre ASD

Vor 20 Jahren gründete die BG Verkehr den arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Dienst, kurz ASD. Er unterstützt die kleinen Mitgliedsunternehmen kostengünstig bei der Prävention. Der ASD in Hamburg ist Ansprechpartner für alle Fragen zur Mitgliedschaft. Die Beratung vor Ort übernehmen die Betriebsärzte und Sicherheitsfachkräfte der Vertragspartner: Das sind die Straßenverkehrsgenossenschaften (SVG), die DMG Deutsche Möbeltransport AG, die B.A.D. Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH sowie die ASD-Rhein-Ruhr GmbH.

www.asd-bg-verkehr.de

herrscht und im Winter nur wenige Privatflieger starten oder landen, wird es nie langweilig. Das liegt unter anderem daran, dass der 1925 eröffnete Flughafen teilweise noch mit unkaputtbarer Technik aus Interflugtagen arbeitet – vor allem in der Werkstatt sowie der Feuerwehalle, in der sogar noch ein echter Tatra allzeit bereitsteht. Wie vorgeschrieben ist auch er innerhalb von wenigen Minuten einsatzbereit und kann das gesamte Flughafen-

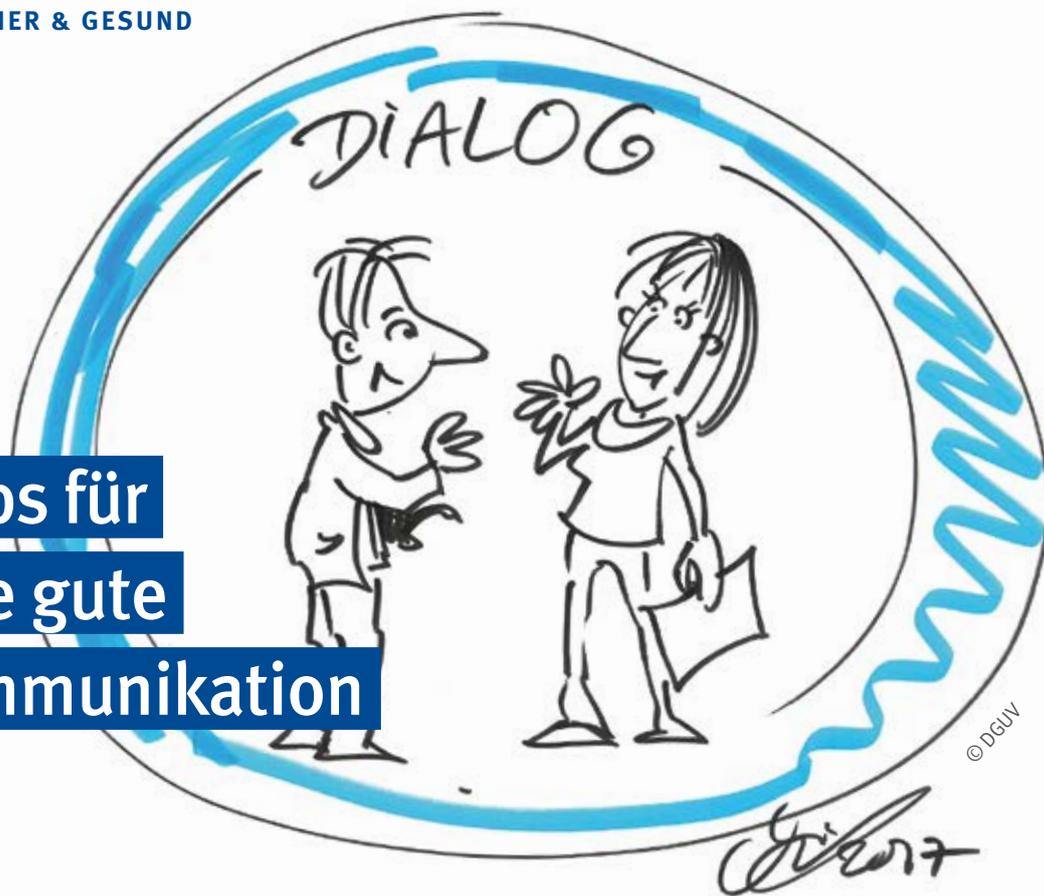
gelände erreichen. „Während bei Flughäfen generell eine Vielzahl an nationalen und internationalen Kontroll- und Prüfinstanzen greifen, kümmern wir uns vom ASD hier vor allem um das Thema Prävention im Arbeitsalltag. Außerdem beraten wir bei Gesetzesänderungen“, ergänzt Manfred Mühlheim vom ASD, der auch diesen Betrieb betreut.

Text und Fotos: Heinz E. Studt



Auf dem Flughafen Heringsdorf inspiziert Manfred Mühlheim (Mitte) mit den Brüdern Thomas und Stefan Fischer ein Tankfahrzeug.

Tipps für eine gute Kommunikation



Reden ist das A und O, damit alle im Unternehmen sicher und gesund arbeiten können. Die Präventionskampagne der Berufsgenossenschaften „komm**mit**mensch“ beschäftigt sich deshalb aktuell mit dem Thema Kommunikation.

Kommunikation ist gut, wenn die richtigen Informationen zur richtigen Zeit an der richtigen Stelle zur Verfügung stehen. Ist Kommunikation also eine Aufgabe für die Führung? Ja, sicher, aber nicht nur. Kommunikation funktioniert nur im Dialog, nicht als Einbahnstraße. Sie erfordert Offenheit, Transparenz und Wertschätzung und das Eingeständnis, dass die eigene Denkweise nur eine von vielen richtigen ist.

Kommunikation geht zwar alle an, aber die Leitung hat eine besondere Verantwortung dafür, dass Informationen geteilt, Informationswege festgelegt und die Mitarbeiter mitgenommen werden. Ebenso wichtig ist Transparenz. Es ist ein Zeichen von Wertschätzung, wenn die Unternehmensleitung die Beschäftigten mindestens einmal jährlich über wichtige Entwicklungen, Strategien und Ziele informiert. Dabei sollten sicherheits- und gesundheitsbezogene Themen und Aktivitäten selbstverständlich sein. In Betrieben des Transportgewerbes ist dies sicher schwieriger zu organisieren als in Betrieben mit stationären Arbeitsplätzen. Aber Möglichkeiten gibt es auch hier, zum

Offene Kommunikation hilft, die richtigen Entscheidungen zu treffen.

Beispiel die jährliche Betriebsversammlung, die einem Betriebsfest vorausgehen kann, oder die Anwesenheit des Chefs oder der Chefin bei den regelmäßigen Unterweisungen, bei denen über wichtige betriebliche Neuigkeiten informiert wird.

Gespräche im Alltag

Vorgesetzte sollten Ideen und Probleme auf Augenhöhe mit ihren Mitarbeitern besprechen. Schließlich wissen die Beschäftigten genau, wo der Schuh drückt, und haben oft Ideen für Verbesserungen. Ein offenes Ohr und Fragen helfen dabei, von den Ideen und Erwartungen zu erfahren und Hinweise auf Verbesserungen zu erhalten. Andererseits sollten Vorgesetzte ihre Erwartungen klar benennen und auf den Punkt bringen, Entscheidungen transparent gestalten und umfassend informieren.

Beschäftigte brauchen die für die Ausübung ihrer Tätigkeit relevanten Informationen. Die

Informationswege und -mittel müssen klar definiert sein und von allen genutzt werden. Manche nicht stationären Betriebe regeln dies über Fahrerhandbücher. Denkbar ist aber auch, die Infos auf Tablets oder Smartphones zur Verfügung zu stellen, etwa die Informationen zu den Transportgütern, zu Entladestellen und den dortigen Gepflogenheiten. Hier sind auch immer sicherheits- und gesundheitsrelevante Themen mit zu berücksichtigen.

Persönlichen Austausch fördern

Der direkte Austausch und das tägliche Gespräch werden gefördert, wenn es einen Pausenraum gibt oder Sitzcken, die gemeinsam genutzt werden können. Aber wie regelt man es, wenn man nicht immer am gleichen Ort sein kann? Auch hier machen die modernen Medien manches möglich. Ein Newsletter oder Chatroom können Alternativen sein. (tb)

[+ kommmitmensch.de/toolbox/broschueren](https://kommmitmensch.de/toolbox/broschueren)

Der Unternehmer muss rechtzeitig dafür sorgen, dass die Fahrer Dachlasten gefahrlos entfernen können.

Eis und Schnee räumen ohne Risiko

Im Winter muss der Fahrer vor der Abfahrt Schnee und Eis vom Dach des Lkw entfernen. Dabei steht er unter dem Schutz der Unfallversicherung.

Oft taucht die Frage auf, ob ein Fahrer unfallversichert ist, wenn er im Rahmen der Abfahrtskontrolle zum Räumen des Schnees auf eine Leiter steigt und abstürzt. Die Antwort ist ein klares Ja. Im Sozialgesetzbuch heißt es dazu sinngemäß: Unfälle bei der Arbeit sind versichert und verbotswidriges Handeln schließt einen Versicherungsfall nicht aus. Aber: Der Unternehmer muss wie immer dafür sorgen, dass seine Angestellten bei der Arbeit nicht unnötig gefährdet werden. Er legt also in seiner Gefährdungsbeurteilung fest, welche Maßnahmen zur Räumung von Eis und Schnee geeignet sind, und stellt dem Fahrer die passenden Arbeitsmittel zur Verfügung.

© Picture Alliance/blickwinkel; dpa



Die Schneewolke vom Dach des Lkw gefährdet den nachfolgenden Verkehr.

Schnee entfernen ohne Gefahr

- ▶ Die sicherste Lösung sind Arbeitsbühnen, die speziell für das Entfernen von Eis und Schnee konzipiert wurden: standsicher, mit sicherem Aufstieg, rutschhemmendem Bodenbelag und einem umlaufenden Schutz gegen Absturz.
- ▶ Bei Planendächern ist die Montage von Luftsäcken unter der Plane eine gute Lösung. Die Luftsäcke werden mittig entlang der Längsachse mithilfe der bordeigenen Luftversorgung aufgepumpt und schaffen so ein Schrägdach, von dem Schnee und Eis herunterrutschen können (siehe auch Seite 14).
- ▶ Ist keine technische Unterstützung vorhanden, kann der Lkw-Fahrer auf die leere Ladefläche des Fahrzeugs steigen und von innen mithilfe von Stecklatten oder Ähnlichem gegen die Abdeckplane drücken.
- ▶ Es gibt spezielle Leitern mit Standpodest und Rückschutzbügel. Die ausschiebbare mobile Anlegeleiter mit Standpodest kann problemlos am Fahrzeugaufbau mitgeführt werden.
- ▶ Wird eine Anlegeleiter verwendet, muss sie ausreichend lang sein, da die obersten drei Sprossen nicht benutzt werden dürfen. Der richtige Anstellwinkel liegt bei 65 bis 75 Grad. Außerdem sollte die Leiter mit einem Leitergurt gesichert werden, damit sie nicht umkippt oder wegrutscht.
- ▶ Zum Räumen braucht der Fahrer einen geeigneten Schieber oder Besen.

Bei Fragen rund um das Thema wenden Sie sich gern an Ihre Aufsichtsperson; die regionalen Ansprechpartner finden Sie im Internet. (dp)

+ Weitere Infos und Liste der Schneeräumstationen
www.bg-verkehr.de | Webcode 16521581

Ihre Frage:

Warum werden manche Unfälle nicht anerkannt?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Nicht jedes Missgeschick, das während der Arbeit geschieht, kann als Arbeitsunfall anerkannt werden. Denn mancher Gesundheitsschaden tritt nur zufällig während der Arbeit ein – genauso gut hätte er zeitnah in der Freizeit auftreten können. Ein Beispiel: Ein Mitarbeiter, Anfang 60, schiebt in einer Sortierhalle ein großes, unförmiges Paket in einen Container. Dabei spürt er plötzlich einen



Schlag in der rechten Ferse. Diagnose: Achillessehnenriss. Zum Unfallhergang gab der Mann an, weder abgerutscht noch umgeknickt oder in ein Loch getreten zu sein. Bei der anschließenden Operation wurde geschädigtes Sehnen-gewebe entnommen und untersucht. Es stellte sich heraus, dass eine geringe bis mittelgradige verschleißbedingte Vorschädigung vorlag. Ein ärztliches

Gutachten bestätigte, dass die Achillessehne durch das Schieben des schweren Paketes angespannt gewesen sei. Allerdings sei die menschliche Achillessehne für solche Anstrengungen ausgelegt, eine intakte Sehne würde demnach nicht reißen. Deshalb kam das Gutachten zu dem Schluss: Die degenerative Vorschädigung war für die Verletzung verantwortlich und nicht das Unfallereignis.

© Adobe Stock/Juice Images

© Adobe Stock/Halfpoint



Gericht entscheidet: kein Wegeunfall

Eltern, die ihr Kind auf dem Weg zur Arbeit in den Kindergarten bringen, sind gesetzlich unfallversichert. Der Weg zum Kindergarten ist aber dann privat, wenn die Eltern einen Heimarbeitsplatz haben. In einem nun vom Landessozialgericht Niedersachsen-Bremen entschiedenen Fall hatte eine Mutter sich im Winter auf dem Rückweg vom Kindergarten zu ihrem häuslichen Telearbeitsplatz bei einem Sturz einen komplizierten Bruch zugezogen. Die Krankenkasse verauslagte das Geld für die Behandlung und forderte die Berufsgenossenschaft zur Erstattung auf. Diese hielt sich nicht für zuständig, da kein Arbeits- oder Wegeunfall vorliege. Das Landessozialgericht hat diese Rechtsauffassung bestätigt.

Landessozialgericht Niedersachsen-Bremen, Urteil vom 26.09.2018 – L16U26/16

Täglich 3,2 Milliarden Kilometer unterwegs

Pro Tag legen die Bundesbürger im Schnitt 39 Kilometer zurück. Das zeigt die Studie „Mobilität in Deutschland“ des Bundesverkehrsministeriums, für die bundesweit rund 155.000 Haushalte befragt wurden. Danach kommen die Deutschen auf insgesamt rund 3,2 Milliarden Kilometer täglich. Für diesen neuen Höchststand machen die Autoren der Studie den Anstieg der Bevölkerung und der Beschäftigung verantwortlich. Wer auf seinem Arbeitsweg einen Unfall erleidet, ist über die gesetzliche Unfallversicherung abgesichert.



© Adobe Stock/ristinka

Auswertung 2017: mehr Arbeitsunfälle

Über einen längeren Zeitraum betrachtet ist die Anzahl der Unfälle, die Versicherte der BG Verkehr bei ihrer Arbeit oder auf dem Arbeitsweg erleiden, rückläufig. Seit drei Jahren steigt die Zahl wieder an, zuletzt um 1,9 Prozent.

81.272 meldepflichtige

Unfälle registrierte die BG Verkehr 2017. Das waren 1.523 Unfälle oder 1,9 Prozent mehr als 2016.



Zu den meldepflichtigen Unfällen, die Versicherte der BG Verkehr erleiden, gehören auch die Unfälle auf dem Arbeitsweg. Gemeldet wurden

7.970 Wegeunfälle.

Auf 1.000 Vollarbeiter (das ist eine rechnerisch ermittelte Größe) kamen

42,97 Arbeitsunfälle.

2016 lag der Wert bei 43,29 Arbeitsunfällen.

93 Versicherte starben

durch einen tödlichen Arbeits- oder Wegeunfall (2016: 102). Insgesamt hält der Rückgang tödlicher Unfälle an; 2015 registrierte die BG Verkehr noch 119 tödliche Unfälle.



46.152 Renten

zahlte die BG Verkehr 2017 (2016: 46.440).

1.574 Renten

wurden 2017 neu festgestellt. Die Zahl der neuen Rentenfälle stieg damit um vier Prozent.



196.000

Mitgliedsunternehmen waren 2017 bei der BG Verkehr versichert (2016: 194.944).

1.702.343 Versicherte

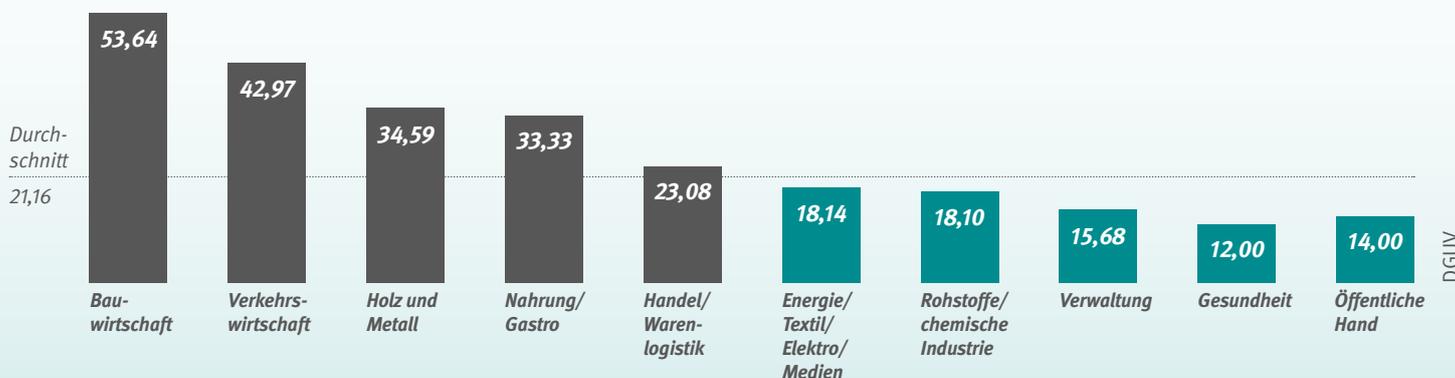
hatte die BG Verkehr 2017. Der Anstieg um 2,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr ist ein Zeichen für die gute Konjunkturlage.

837 Mio. Euro:

So viel gab die BG Verkehr im vergangenen Jahr insgesamt aus (2016: 841 Mio. Euro). Davon wurden rund 637 Mio. Euro für Unfallentschädigungen und 43 Mio. Euro für Prävention und Erste Hilfe aufgebracht.



Unfallrisiko 2017 in den einzelnen Wirtschaftszweigen



Im Vergleich mit anderen Branchen in Deutschland ist nur in der Bauwirtschaft das Unfallrisiko mit 53,64 Arbeitsunfällen je 1.000 Vollarbeiter noch höher als in der Verkehrswirtschaft. Aber nicht in allen Branchen der Verkehrswirtschaft spiegelt sich das hohe Unfallrisiko wider. Wenig unfallträchtig ist zum Beispiel die Luftfahrt, deutlich höher liegt die Unfallgefahr im Bereich der Pferdehaltung, des Güterverkehrs oder der Güterschifffahrt.

Es gibt immer einen Weg

Sepp Bunk kannte man rund um die Welt als Basejumper und Fallschirmspringer. Ein Unfall änderte alles. Auf seinem Weg in die Selbstständigkeit begleitete ihn seine Rehaberaterin von der BG Verkehr.

Ich bin Rehaberaterin und kann mir persönlich kaum eine größere Freiheit vorstellen als den freien Fall und das anschließende Gleiten mit dem Fallschirm. Wie schwer muss ein Unfall dann für einen Menschen wiegen, der rund um die Welt als Fallschirmlehrer, Baseinstructor, Stuntman und Tauchlehrer unterwegs war?

Sepp Bunk war zum Unfallzeitpunkt keine 33 Jahre alt. Im August 2015, bei einem Tandemsprung mit einem Schüler, erlitt er bei einer missglückten Landung mehrere Brüche an der Wirbelsäule. In den ersten Monaten lag er in der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik Duisburg und wurde dort von meinen Kollegen vor Ort betreut. Für Sepp Bunk war es eine schwere Zeit. Trotz intensiver medizinischer Behandlung zeigte sich, dass es keinen Weg zurück in das bisherige Leben geben würde. Mit dieser nie-

Sepp Bunk bei der
Inspektion eines
Notfallschirms.

„Ich habe nie gedacht,
dass ich das Riggen mal
hauptberuflich machen würde.“

derschmetternden Prognose habe ich ihn nach seiner Rückkehr in sein Zuhause im Juni 2016 kennengelernt.

Mir war von vornherein klar, dass man einen Menschen, der in der ganzen Welt unterwegs war, nicht einfach mit Schreibtischarbeit in ein Büro stecken kann. Er brauchte zunächst Zeit. Zeit, um die körperlichen Einschränkungen zu akzeptieren und sich von der bisherigen Art des Lebens und Arbeitens zu verabschieden. Und Zeit, um den Kopf für neue Möglichkeiten freizubekommen.

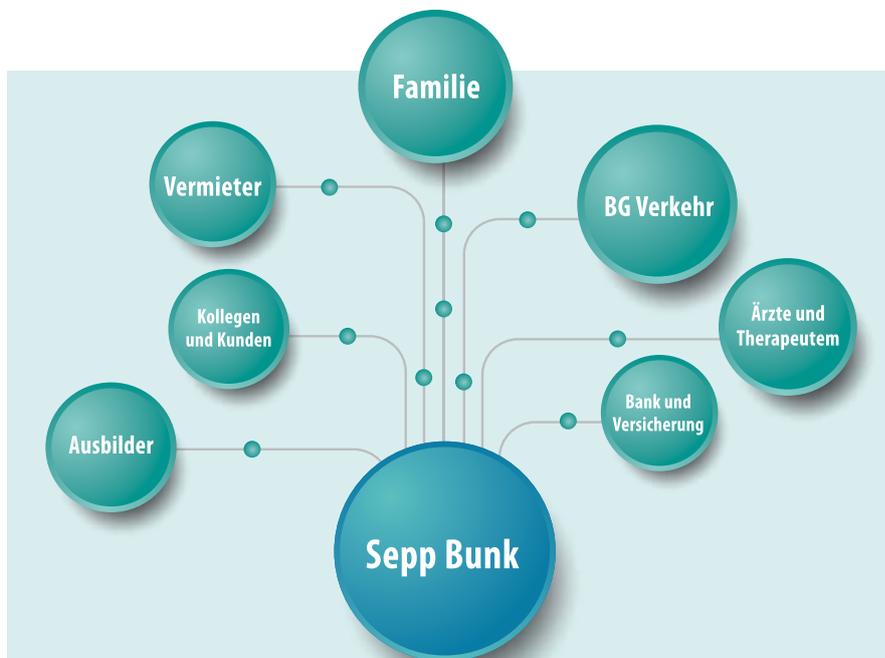
Von Anfang an war klar, dass es nicht reichen würde, nur mit Beratung zur Seite zu stehen. Es bedurfte eines Netzwerkes von diversen Akteuren, damit eine sinnvolle und tragbare Idee für die berufliche Neuorientierung entwickelt werden konnte. Es dauerte fast sechs Monate, bis ein Konzept stand, das alle Beteiligten mittragen konnten. Und dabei ging es nicht nur um das, was für Sepp Bunk wichtig war und was die Berufsgenossenschaft tun konnte. Es waren Banken, Ausbilder, Familie und viele weitere Menschen eingebunden, um eine Perspektive durch eine Umschulung auf den Weg zu bringen.

Ich bin selbst schon Fallschirm gesprungen. Aber von der anderen Seite – dem Packen, Warten und Reparieren von Fallschirmen, also dem Riggern – hatte ich bis 2016 keine Ahnung. Die Idee Sepp Bunks, seine Erfahrungen und die bestehenden Netzwerke zu nutzen, um den Fallschirmsport von dieser Seite aus anzugehen, erschien mir sehr sinnvoll.

Wir haben für die neue Perspektive ein Gesamtbudget erarbeitet. Darin enthalten war eine sechsmonatige Ausbildung zum Fallschirmtechniker und für die Aufnahme der selbstständigen Tätigkeit ein Zuschuss für die ersten sechs Monate. Das Fahrzeug für die Fahrt zur Ausbildungsstätte haben wir mit einem orthopädischen Fahrersitz ausgestattet. Ein weiteres Budget half, den Arbeitsplatz rückengerecht anzupassen.

Vor kurzem stand ich mit Sepp Bunk in seiner Werkstatt. Er kann sich vor Aufträgen kaum retten, arbeitet nebenbei an rückengerechten Werkzeugen, für die es nicht nur einen Eigenbedarf, sondern einen eigenen Markt gibt. Er ist auf einem guten Weg.

Monique Henriot-Köppen
Rehabilitatorin der BG Verkehr



Stationen auf dem Weg in die Selbstständigkeit

1. FAMILIE:

Die Familie hat Sepp Bunk mental und finanziell unterstützt, wo immer es ging. (Das war auch deshalb notwendig, weil er sich „nur“ mit der Mindestversicherungssumme abgesichert hatte.) Dass sich seine Lebensperspektive geändert hat, kann man auch daran erkennen, dass er inzwischen mit seiner Lebensgefährtin verheiratet und Vater einer kleinen Tochter ist. Auch deshalb kam für ihn eine komplett neue Ausbildung mit zwei Jahren Ausbildungszeit nicht infrage. Sechs Monate für den beruflichen Neuanfang waren ein Kompromiss, den die Familie tragen konnte.

2. ÄRZTE UND THERAPEUTEN:

Alles, was medizinisch möglich ist, wird und wurde getan. Restbeschwerden, vor allem Dauerschmerzen im Rücken, bleiben aber bestehen. Auch längeres Arbeiten in Zwangshaltungen und Sitzen kann Sepp Bunk nicht.

3. AUSBILDER:

Sepp Bunks Ausbilder hatte als Fallschirmsportler selbst einen Unfall. Neben der Ausbildung testeten die beiden verschiedene Bürostühle. Nach sechs Monaten fanden sie ein Modell, mit dem Sepp Bunk auch längere Zeit arbeiten kann.

4. BANKEN:

Sepp Bunk hat sich für eine berufliche Zukunft in einem Nischenfeld entschieden. Eine sichere wirtschaftliche Prognose dafür gab es nicht, für die Grundausstattung mit Arbeitsgeräten war aber eine finanzielle Unterstützung durch die Bank erforderlich. Er überzeugte die Bank von der Zukunftsfähigkeit seines Geschäftsmodells.

5. VERSICHERUNG:

Der Abschluss einer Betriebshaftpflichtversicherung gestaltete sich ähnlich schwierig wie die Verhandlungen mit der Bank. Diese Versicherung ist vergleichbar mit einer Arzthaftung, denn die Folgen eines nicht korrekt gepackten oder gewarteten Reserveschirms sind katastrophal. Sepp Bunk musste viel Überzeugungsarbeit leisten, bevor er eine Versicherung abschließen konnte.

6. BERUFGENOSSENSCHAFT:

Es gibt keinen Standard und keinen Leitfaden, der die Frage, ob ein Geschäftsmodell wirtschaftlich und zukunftsfähig ist, beantwortet. Dafür aber den ernst genommenen Leitsatz: Reha vor Rente. Die Rehabilitatorin war überzeugt, dass Sepp Bunks Konzept trägt. Es erforderte zwar viel Wissensbeschaffung und Überzeugungsarbeit, aber Vorgesetzte und Selbstverwaltungsgremien zogen bei der Entscheidung für das Geschäftsmodell mit.

7. ARBEITSRÄUME:

Die Anmietung von Arbeitsräumen gestaltete sich geradezu einfach. Die Vermieter sind ein älteres Paar, das selbst fliegt. Es waren problemlose Verhandlungen und die Vermieter kamen Sepp Bunk sehr entgegen, um ihn auf dem Weg in die Selbstständigkeit zu unterstützen.

8. KOLLEGEN UND KUNDEN:

Hier gab es die geringsten Hemmnisse. Aus dem Kollegenkreis erhielt Sepp Bunk sehr viel Zuspruch, die Kunden wissen seine Kompetenz zu schätzen. Die heutige Auftragslage zeigt, dass sein Geschäftsmodell stimmt.

Sepp Bunk in seiner Werkstatt. Die Werkzeuge, Werkbänke und Sitze sind an seine Beschwerden angepasst. An der Ausstattung tüftelte er viele Monate.



© BG Verkehr/ Christoph Papsch

„Die Verletzungen standen bei mir anfangs bedingungslos im Vordergrund.“

Fortschritten. Ich habe oft nur versucht, über den Tag zu kommen.

Nach zwei Jahren sind Sie dann mutig nach vorn gegangen.

Ich bin jemand, der was tun muss. Ich habe mich der Situation gestellt und bin alle Optionen durchgegangen. Auch Sachen, die ich mir vorher nie vorstellen konnte. Es gibt ja bis heute körperlich empfindliche Tage, da frage ich mich, soll ich sitzen, liegen, stehen? Wie soll ich das einem Arbeitgeber verkaufen? Selbstständigkeit war dann einfach die richtige Option.

Und nun sind Sie FAA Masterrigger.

Was heißt das überhaupt?

Man kann auch Fallschirmtechniker dazu sagen. Ich habe im Grunde während meiner Ausbildung eine Lizenz für Deutschland und die USA erworben. Diese Lizenz ist notwendig, um die Lufttüchtigkeit für Reservefallschirme prüfen zu können. Als Notgerät müssen sie einmal pro Jahr auseinandergenommen, geprüft, gepackt und versiegelt werden. Das ist wie eine Art TÜV, meine Kunden sind zu einem großen Teil kommerzielle Sprungzentren. Ich warte aber auch die Ausrüstung von Piloten, Sportspringern, übernehme Aufträge vom Militär, darf Fallschirme reparieren, übernehme Aufträge für Spezialanfertigungen und biete in meinem Shop Fallschirmzubehör an.

Was bedeutet Ihnen die Selbstständigkeit?

Ich habe aus der Not das Beste gemacht. Ich muss nie lange stehen oder sitzen. Ruhe und Schonen sind oft schlimmer, als in Bewegung zu bleiben. Allerdings wird das Pensum langsam zu groß, ich werde Unterstützung brauchen.

Wie darf ich Sie nennen – Josef Blöcker oder Sepp Bunk?

Sepp war schon immer mein Spitzname und Bunk mein Familienname. Bei der Heirat habe ich den Namen meiner Frau angenommen und Sepp Bunk als Künstlernamen eintragen lassen. Darunter kennt man mich in der Szene und für meine Frau und mich war das ein guter Kompromiss. Es geht also beides.

Muss man bei Ihrem Sport mit einem Unfall rechnen?

Eigentlich ist das Risiko niedriger, als der

Laie sich das vorstellt, aber man muss schon damit rechnen und die Risiken minimieren. Nach mehr als 8.000 Absprüngen war dieser Unfall meine einzige böse Landung. Und mir war eine Sekunde nach dem Unfall schon klar: OK, das ist wirklich was Ernstes.

Wie haben Sie die erste Zeit nach dem Unfall erlebt?

Die Verletzungen standen anfangs bedingungslos im Vordergrund. In den ersten zwei Jahren war nur Raum für das, was gerade anstand. Es war ein Mix aus Hoffnungen, Rückschlägen und fehlenden medizinischen

Start in den Echtbetrieb

Die Übergangsphase ist vorbei: Für die Umlage 2018 werden bei der Beitragsberechnung ausschließlich die Meldungen aus dem digitalen Lohnnachweis herangezogen.

Der digitale Lohnnachweis wurde in den letzten zwei Jahren in das DEÜV-Meldev erfahren integriert. Die Meldung läuft nun entweder über Ihr Entgeltabrechnungsprogramm oder über die Ausfüllhilfe sv.net. Mit dem digitalen Lohnnachweis melden Sie als Unternehmer oder ein von Ihnen beauftragter Dritter (zum Beispiel Steuerberater) das beitragspflichtige Arbeitsentgelt, die geleisteten Arbeitsstunden sowie die Anzahl der Arbeitnehmer.

Die BG Verkehr berechnet auf dieser Basis Ihre Beiträge. Den Bescheid für die Umlage 2018 erhalten Sie im Frühjahr 2019.

In drei Schritten zur Abgabe

1. Stammdaten abrufen: Zuerst rufen Sie – falls noch nicht geschehen – über Ihr Entgeltabrechnungsprogramm die für Ihr Unternehmen gültigen Stammdaten für das Jahr 2018 ab. Hierfür brauchen Sie Ihre Zugangsdaten.
 - Betriebsnummer der BG Verkehr (BBNRUV): 15141364
 - Ihre Mitgliedsnummer
 - PIN
2. Übernehmen Sie die zurückgemeldeten Stammdaten in Ihr Entgeltabrechnungsprogramm und sorgen Sie dafür, dass

jedem Beschäftigten die zutreffende Gefahr tariffstelle zugeordnet ist.

3. Nach der Datenübernahme melden Sie den digitalen Lohnnachweis aus Ihrem Entgeltabrechnungsprogramm. Bei erfolgreicher Datenübermittlung erhalten Sie eine Übermittlungs- und Verarbeitungsbestätigung (Quittung), die Sie über Ihr Entgeltabrechnungsprogramm abrufen können.

Hat Ihr Unternehmen mehrere Stellen zur Lohn- und Gehaltsabrechnung, muss jede dieser Abrechnungsstellen einen Stammdatenabruf durchführen und den Lohnnachweis abgeben. Die BG Verkehr erwartet für jeden Abruf einen Teillohnachweis und fasst diese zur Beitragsberechnung im Beitragsbescheid zusammen.

Digitaler Lohnnachweis ohne Entgeltabrechnungsprogramm

Wird in Ihrem Unternehmen kein Entgeltabrechnungsprogramm genutzt, geben Sie den digitalen Lohnnachweis über die Ausfüllhilfe sv.net/standard oder sv.net/comfort ab. (uk)

+ Informationen zum digitalen Lohnnachweis:
www.dguv.de | Webcode: d981926

Infos zur Ausfüllhilfe:
www.itsg.de/oeffentliche-services/sv-net

Informationen

MELDEFRIST ENDET AM 16. FEBRUAR 2019

Bitte beachten Sie die gesetzliche Frist zur Abgabe des digitalen Lohnnachweises. Geht der Lohnnachweis nicht, nicht rechtzeitig oder unvollständig ein, schätzt die BG Verkehr die Lohnsummen.

ZUGANGSDATEN IM EXTRANET

Zugangsdaten für den digitalen Lohnnachweis finden Sie im Extranet der BG Verkehr. Oder Sie schreiben eine Mail an In-digital@bg-verkehr.de und fordern die Daten erneut an. Im Extranet können Sie auch Ihre bisher erfolgten Stammdatenabrufe und abgegebenen Lohnnachweise einsehen.

KONTAKT

Haben Sie Fragen? Schreiben Sie uns an In-digital@bg-verkehr.de oder rufen Sie uns an unter 040 3980 1218.



Bagatelle?

Es gehört leider zu den Erfahrungen aus unserer Arbeit, dass Unternehmensleitungen nach einem tödlichen Unfall im Betrieb erschrocken Abläufe umstellen und Sicherheitseinrichtungen beschaffen. Mit so einem schrecklichen Ereignis konnte ja niemand rechnen. In der Tat ist ein tödlicher Arbeitsunfall ein vergleichsweise seltenes Ereignis. Aber schwere Unfälle mit bleibenden Behinderungen wie Lähmungen, lebenslangen Schmerzen oder gar Pflegebedürftigkeit sind unser Alltag. Nach einem schweren oder tödlichen Unfall interessieren sich auf einmal Polizei, Staatsanwaltschaft, Gewerbeaufsicht, wir, Geschädigte und deren Anwälte sowie die Presse für Dinge, die Sie bis vor kurzem noch für die innere Angelegenheit Ihres Betriebes gehalten haben. Sehen Sie sich doch einmal an, wie viele scheinbar

kleine oder Bagatellunfälle in Wirklichkeit nur gerade noch mal gut gegangen sind. Jedes einzelne Ereignis ist es wert, genau darauf analysiert zu werden, wie viel Potenzial für einen schweren Unfall darin steckt. Wie mit diesen kleinen Ereignissen im Betrieb umgegangen wird, offenbart einen Blick auf die Unternehmenskultur. Selbstverständlich sollen Hersteller produzieren, Speditionen transportieren und Bildungseinrichtungen lehren, aber hoffentlich unter der ebenso selbstverständlichen Voraussetzung, jede gemeinsame Anstrengung zu unternehmen, dass am Ende des Tages alle wieder gesund nach Hause kommen. Warten Sie nicht, bis wir Sie fragen, was Sie dafür unternommen haben. Werden Sie selbst aktiv. Dabei unterstützen wir Sie gerne mit unserer Kampagne „kommmitmensch“.



Bild: Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention



© gettyimages/ALLVISION

Ein Kurzschlaf zwischendurch bringt neuen Schwung.

Schlafen Sie sich fit

Im Tiefschlaf werden Zellen repariert, Wunden heilen, Knochen wachsen, Fett wird abgebaut, das Gehirn verarbeitet die Eindrücke des Tages und vernetzt die Nervenzellen neu. Damit diese lebenswichtigen Vorgänge optimal ablaufen, braucht ein Erwachsener in der Regel sieben bis acht Stunden Schlaf. Fühlt man sich morgens frisch und ausgeruht, stimmt die persönliche Schlafdauer. Ernährung, Bewegung und die Psyche spielen für den erholsamen Schlaf eine wichtige Rolle. Um gut ein- und durchschlafen zu können, muss man vor allem innerlich zur Ruhe kommen – Smartphone und Fernseher also rechtzeitig ausstellen! Schlaftabletten oder Alkohol sind keine Lösung. Bei dauerhaften Schlafstörungen hilft eine Beratung beim Arzt.

Unser Webtip: Stellenangebote

Unfallsachbearbeiter, Ingenieure, IT-Fachkräfte, Betriebswirte oder Kapitäne – als Arbeitgeberin vereinigt die BG Verkehr verschiedenste Berufsgruppen unter ihrem Dach, um die Aufgaben einer gesetzlichen Unfallversicherung zu erfüllen. Familienfreundlichkeit, Gesundheitsangebote und die guten Rahmenbedingungen des öffentlichen Dienstes werden auch von Azubis und Studenten geschätzt. Aktuelle Stellenangebote und weiterführende Infos gibt es im Karriereportal.

 www.bg-verkehr.de/karriere
Webcode: 16888179

So erreichen Sie die BG Verkehr

Hauptverwaltung

Hamburg

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

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

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 Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© 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



© Thinkstock/iStock/goir/furtaev

Leserbriefe

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

redaktion@sicherheitsprofi.de



**Anmeldung unter:
www.bg-verkehr.de**

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

**Ein Klick
und Sie wissen mehr**