

# Papiermacher-BG

## Papiermacher-Berufsgenossenschaft vor Neubeginn

Gespräche über ein Zusammengehen mit BG Chemie, Bergbau-BG, Steinbruchs-BG und BG der keramischen und Glas-Industrie

Der Strukturwandel bei der gesetzlichen Unfallversicherung ist beschlossene Sache. Wir stehen vor einem gewaltigen Umbruch, nichts wird so bleiben, wie es war. Von den derzeit noch 26 gewerblichen Berufsgenossenschaften werden wohl nur sechs bis neun Träger übrig bleiben. Die große Koalition in Berlin besteht – ungeachtet der für die Prävention so bedeutsamen Branchengliederung – auf der drastischen Reduzierung. Die Berufsgenossenschaften sehen sich gezwungen, binnen kürzester Zeit ein Paket zu schnüren, das den Vorgaben aus der Politik gerecht wird. Auch die Papiermacher-Berufsgenossenschaft (PMBG) steht nach ihrer über 120jährigen Geschichte vor dem Beginn einer neuen Ära. Dennoch: Papiermacher-BG, Lederindustrie-BG und Zucker-BG, die in einer Verwaltungsgemeinschaft zusammen geschlossen sind, haben nun in den Sitzungen ihrer Selbstverwaltungsorgane be-

schlossen, mit der BG-Chemie, Bergbau-BG Steinbruchs-BG und der BG der keramischen und Glas-Industrie über die Bildung einer neuen, gemeinsamen Berufsgenossenschaft in Verhandlungen zu treten. Diese zukünftige BG trägt den vorläufigen Arbeitstitel „BG-Rohstoffe“. Die Selbstverwaltung der PMBG hatte im Vorfeld einen Kriterienkatalog für den Zusammenschluss mit anderen BGen entwickelt. Wesentliche Punkte dieses Katalogs sind ähnliche Unternehmensstrukturen und eine effektive Prävention bei kompatiblen Managementsystemen. Wichtiges Ziel einer Fusion ist außerdem die Beitragstabilität, wenn nicht gar eine Beitragssenkung. Weiterhin war ausschlaggebend, dass auf der Versicherten- seite mit der IG BCE ein verlässlicher und erfahrener Sozialpartner in den Selbstverwaltungsorganen zur Verfügung steht. Gründe genug, um die Gespräche mit der „BG-Rohstoffe“ zu suchen.

Die drei Berufsgenossenschaften der Verwaltungsgemeinschaft können ihre Erfolge nun in die Verhandlungen einbringen und sicherstellen, dass branchenbezogene Prävention und Rehabilitation weiter fortgeführt werden. Natürlich kann die Verwaltungsgemeinschaft ebenso gute Erfahrungen im Umgang mehrer BGen untereinander vorweisen, was für einen Einigungsprozess ohne Zweifel hilfreich sein wird. Insofern war es wichtig und richtig, dass die drei BGen der Verwaltungsgemeinschaft den Weg zusammen weiter gehen. Sicher ist, dass spannende Zeiten für die berufsgenossenschaftliche Welt anbrechen. Stellen wir uns gemeinsam den zukünftigen Herausforderungen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen ein sorgenfreies Weihnachtsfest und ein erfolgreiches und gesundes Jahr 2007.

**Ulrich Meesmann**  
Hauptgeschäftsführer



# Tödlicher Unfall bei Entstöruungsarbeiten

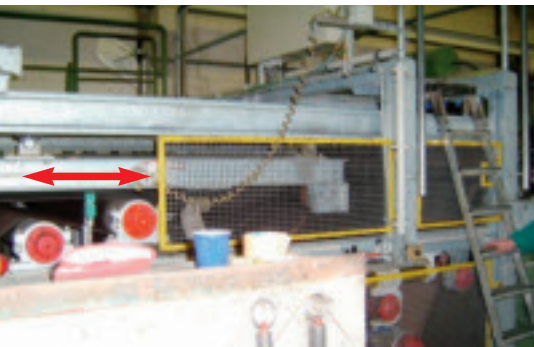


Bild 1: Der Bogenleger (Pfeil) mit montierter Schutzeinrichtung

Die Wickelpappenmaschine sollte nach einem mehrtägigen Stillstand wieder angefahren werden. Der Maschinengehilfe S. bemerkte während des Anfahrvorgangs, dass das in den Bogenleger integrierte Förderband verlief und umschlug. Er stellte sofort den Motor des Bandantriebs ab und rief den Maschinenführer hinzu. Zu diesem Zeitpunkt war noch kein Wasser bzw. Stoff auf der Maschine. Um die Störung am Förderband beseitigen zu können, demonitierten die beiden das führerseitige Schutzgitter.

Der Maschinenführer R. schickte S. auf die Triebseite der PM, damit dieser das Band von dort richten könne. Er selbst beugte sich auf der Führerseite in die Maschine hinein, um das Band gerade zu ziehen. Nachdem der Gehilfe auch nach Zurufen keine Anweisungen erhielt, ging er zurück auf die Führerseite, sah den Maschi-

nenführer in der Maschine eingeklemmt zwischen Bogenleger und Stuhlung und betätigte sofort den Not-Aus.

Herbeigerufene Kollegen zogen die Luftschläuche des Pneumatikzylinders zur Linearbewegung des Bogenlegers ab, schoben den Bogenleger von Hand zurück und begannen mit Erste-Hilfe- bzw. Wiederbelebungsmaßnahmen bis zum Eintreffen des alarmierten Notarztes. Leider ohne Erfolg.

## Was wurde versäumt?

Der elektrische Bandantrieb des Bogenlegers war durch den Maschinengehilfen direkt nach dem Erkennen der Störung ausgeschaltet worden. Im weiteren Verlauf der Arbeiten wurde es jedoch versäumt, die Steuerung des Bogenlegers und die Druckluft als Energiequelle auszuschalten. Damit blieb die durch eine Lichtschranke oberhalb des Bandes gesteuerte, pneumatisch betriebene Bewegung (vor- und zurück) des Bogenlegers aktiv. Durch das Entfernen des seitlichen Schutzgitters wurde die Ursache der Störung, das verlaufene Band, zugänglich. Leider aber auch der Gefahrenbereich des Bogenablegers.

Bei dem Versuch des Maschinenführers R., das umgeschlagene Band zu richten, geriet dieses in den Wirkungsbereich der Lichtschranke

und löste damit die Bewegung des Bogenlegers aus. Nach einer Verzögerung von einer Sekunde fuhr der Bogenleger in Richtung Formatzylinder und drückte den Maschinenführer, der sich mit seinem Kopf im Gefahrenbereich befand, gegen die Stuhlung der Maschine. Dabei erlitt er tödliche Verletzungen.

## Unfallursachen

Es steht fest, dass vor dem Entfernen der Schutzeinrichtung nicht alle relevanten Antriebsenergien ausgeschaltet und gegen Wiedereinschalten gesichert wurden. Dazu kam der Umstand, dass durch das Richten des Förderbandes die Be-

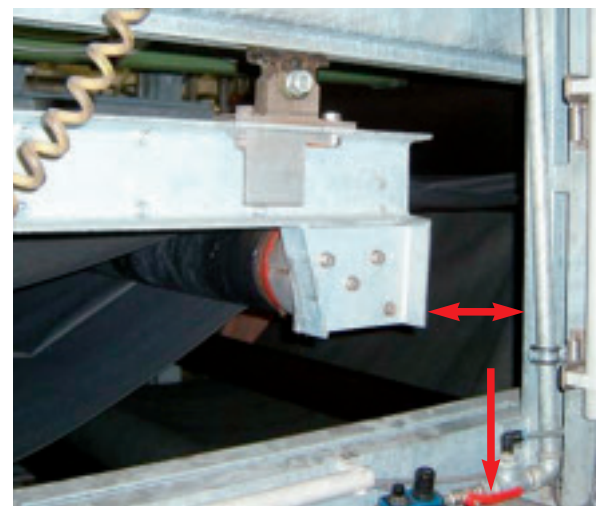


Bild 2: Der Bogenleger bildet mit der Stuhlung der Maschine eine Quetschstelle (Doppelpfeil). Bei der unbeabsichtigt ausgelösten Bewegung des Bogenlegers wurde der Maschinenführer am Kopf erfasst und tödlich verletzt. Unten rechts im Bild (Pfeil): der Absperrehebel für den Pneumatikzylinder des Bogenlegers.

wegung des Bogenlegers ausgelöst wurde.

Es gehört zum Grundwissen eines jeden Mitarbeiters an einer Maschine, dass vor dem Beseitigen von Störungen ein sicherer Zustand der Anlage hergestellt werden muss. In diesem Fall wäre es ein Leichtes gewesen, die letztlich todbringende Energie – hier Druckluft – abzdrehen. Das Absperrventil befand sich in Griffweite des Getöteten. Die letzte Unterweisung des Verunfallten fand ein halbes Jahr vor dem Unfall statt. Aus der Betriebsanweisung der Maschine geht hervor, dass bei Störungen, Reparaturen und Reinigungen die Maschine abzuschalten ist. Hierzu gehört selbstverständlich das Abschalten aller Energien, d.h. neben der Elektrik, auch die Druckluft und die Hydraulik. Auch sind gespeicherte Energien durch die Lage, Federn, Druckluft, Rotation, hohe Temperaturen usw., abzubauen bzw. zu sichern.

Die Information war also vorhanden, die Erfahrung auch, arbeitete der Maschinenführer doch bereits seit 15 Jahren an dieser Maschine. Entstörungen in diesem Bereich bei demontierter Schutzeinrichtung sind zwar nicht alltäglich, dürften aber auch schon vorgekommen sein.

Ein Handgriff, und die Gefahr wäre gebannt gewesen. Warum der Maschinenführer diesen so wichtigen Handgriff nicht ausführte, werden wir nie erfahren.

SG

Gefährliche Rutschpartie – Nein Danke!

## Sicher ankommen auch bei glatten Straßen

Er ist wieder da. Die Rede ist vom Winter. Das ist die Jahreszeit, bei der in unseren Breiten mit glatten Straßen zu rechnen ist. Jedes Jahr aufs Neue durchlaufen die Verkehrsteilnehmer die gleiche Lernphase, mit teils banalem Inhalt. Der zu lernende Stoff reicht von: *Wasser friert bei Minusgraden und wird dadurch zu tückischen Eisflächen. Schnee wird zu einem höchst effektiven Verkehrshindernis; besonders dann, wenn er völlig unerwartet an einem Winterabend zur Hauptverkehrszeit in Stärken ab 0,5 Zentimeter fällt ... bis zu der Erkenntnis:*

*Morgen stehe ich eine Viertelstunde früher auf, dann schaffe ich es auch pünktlich ins Büro.*

Aber im Ernst, wir alle, ob Fußgänger, Autofahrer oder Zweiradfahrer sollten uns der Gefahren der winterlichen Straßenverhältnisse bewusst sein. Das kann nicht schaden, wie auch die Unfallstatistik belegt: Fast 10.000 Unfälle mit Personenschäden gehen jedes Jahr auf das Konto von Glätte durch Eis und Schnee.

Kaum ein anderes Naturphänomen nimmt so viel Einfluss auf das Lenk- und Bremsverhalten des Fahrzeuges wie Glatteis. Schnell verlie-



ren die Reifen auf überfrorener Fahrbahn ihre Bodenhaftung und der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug.

Beim Pkw machen vor allem das seitliche Ausbrechen während des Lenkens und der enorm verlängerte Bremsweg nicht nur Anfängern, sondern selbst erfahrenen Fahrern zu schaffen. Moderne Technik wie ABS und ESP helfen zwar, aber nur innerhalb der physikalischen Grenzen.



Ausrutscher am frühen Morgen. Bei diesen Straßenverhältnissen gilt: Besser etwas mehr Zeit einplanen und nicht zu schnell auf diesem Untergrund unterwegs sein.

## Bodenhaftung entscheidend

Überraschenderweise sind die Straßen in der Regel bei Temperaturen rund um den Gefrierpunkt weitaus glatter und gefährlicher als bei tiefen Minusgraden. Denn dann bildet sich zusätzlich zu den Eiskristallen ein gefährlicher Schmierfilm aus Wasser und Dreck auf der Fahrbahn. Vor allem auf Brücken, in schattigen Waldschneisen, an Tunneleinfahrten oder in der Nähe von Gewässern bilden sich örtlich begrenzte, aber nicht weniger gefährliche Eisflächen. Durch eine angepasste Fahrweise lassen sich ungewollte Rutschpartien jedoch bereits im Vorfeld vermeiden.

So ist es empfehlenswert, schon bei den ersten Anzeichen von Glätte die Geschwindigkeit zu reduzieren und den üblichen Sicherheitsabstand (1/2 Tacho) zum vorausfahrenden Auto um mindes-

tens das Dreifache zu vergrößern. Denn der Bremsweg ist auf glatter Fahrbahn um ein Vielfaches länger als auf trockenem Straßenbelag. Ruckartige Lenkbewegungen, starkes Beschleunigen und Abbremsen sowie das Fahren in Spurrillen erhöhen das Risiko, die Kontrolle über das Auto zu verlieren. Kommt der Wagen trotz aller Vorsicht doch einmal ins Schleudern, so gilt: Vorsichtig runter vom Gas, Kupplung treten und sanft Gegenlenken.

## Gefährliche Dämmerstunden

Und noch eines ist zu beachten: Besonders in den frühen Morgen-



und späten Abendstunden ist die Glättegefahr aufgrund der niedrigen Temperaturen stark erhöht. Meistens sind in diesen Zeiten auch die Streu- und Räumdienste nur eingeschränkt unterwegs. Wer auf Nummer sicher gehen möchte, der steigt ohnehin am besten auf die öffentlichen Verkehrsmittel um. Wem dies nicht möglich ist, der sollte für seine Fahrten wenigstens genügend Zeit einplanen, um so auch mit reduzierter Geschwindigkeit sicher und pünktlich ans Ziel zu kommen.

Quelle:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat  
(DVR), Bonn

SG

### Impressum

Das Mitteilungsblatt der Papiermacher-Berufsgenossenschaft erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

#### Herausgeber:

Papiermacher-Berufsgenossenschaft,  
Postfach 31 01 80, 55062 Mainz,  
Fon/Fax: (06131) 785-1/-577

www.pmbg.de,

eMail: pm-bg.tad.mz@lpz-bg.de

#### Verantwortlich:

Ulrich Meesmann, Direktor der  
Papiermacher-Berufsgenossenschaft

#### Redaktion:

Reinhard Seger, Winfried Harren,  
Franz Hake, Gerhard Reitz

#### Verlag:

Dr. Curt Haefner-Verlag GmbH,  
Bachstraße 14-16, 69121 Heidelberg,  
Fon/Fax: (06221) 64 46-0/-40

www.haefner-verlag.de,

eMail: info@haefner-verlag.de

#### Druck:

Konradin Druck GmbH,  
Leinfelden-Echterdingen,

Printed in Germany

D5983

ISSN 1611-2393

