

# Sicherheits Partner



Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen

**Ideenwettbewerb**

**Doppelte  
Gewinner**

Seite 8

**Untersuchung  
Unfallursache  
Gabelstapler**

Seite 14

**Zecken  
Kleine Monster**

Seite 18

**Statistik  
Entwicklung  
ausgeglichen**

Seite 22



**Aus der Praxis  
für die Praxis**

**BITTE WEITERGEBEN AN**

- Führungskräfte
- Betriebsrat
- Sicherheitsbeauftragte
- Sicherheitsfachkraft
- Beschäftigte



## SICHERHEITSPARTNER

### Informationen

Verwaltungsgemeinschaft mit der BG Bahnen	2
Osnabrück: Sitzung der Vertreterversammlung	5

### Geistesblitz

Preisverleihung Doppelte Gewinner	8
-----------------------------------	---

### Gesund und sicher

Die Nase ganz vorn	11
In Hamburg sagt man Tschüss	12

### Unfallursache:

Gabelstapler	14
--------------	----

### Zecken

Kleine Monster	18
----------------	----

### Schülerbeförderung

Wertvolle Ladung	20
------------------	----

### Mitglieder-Information

Selbstverwaltung Kritischer Menschenverstand	6
Ein neuer Gewerbebezug	21
Statistik Entwicklung ausgeglichen	22

### Rubriken

Impressum	2
Faxabruf-Formular	24

## IMPRESSUM

Herausgeber: Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, 22757 Hamburg; Tel.: 040/39 80 - 0  
 Gesamtverantwortung: Heino W. Saier, Hauptgeschäftsführer  
 Verantwortlich für den Bereich Technik: Lothar Zademack, Leitender Technischer Aufsichtsbeamter  
 Redaktion: Ute Krohne  
 Gestaltung: Ute Krohne, Design Concept Paquin; Seminarprogramm: Jum Media.  
 Herstellung: Lena Amberger  
 Druck: L.N. Schaffrath, Geldern  
 Der SicherheitsPartner erscheint 8 x jährlich in der VerkehrsRundschau, Verlag Heinrich Vogel GmbH, Neumarkter Str. 18, 81664 München.

## Neue Leitung im Technischen Aufsichtsdienst der BGF

Wenn jemand nach 34 Jahren als Leitender Technischer Aufsichtsbeamter in den Ruhestand geht, hinterlässt er viele Spuren. Im Technischen Aufsichtsdienst der BGF sind diese Spuren von Lothar Zademack. Welche das sind, können Sie auf den Seiten 12 und 13 nachlesen. Neue Spuren in der Präventionsarbeit der BGF wird nun Zademacks Nachfolger hinzufügen. Es ist Dr. Jörg Hedtmann, Facharzt für Arbeitsmedizin und Flugmedizin. Hedtmann, der nach seinem Medizinstudium zuletzt als Dezernatsleiter beim Generalarzt der Luftwaffe arbeitete, wechselte 1997 zur BGF. Dort war er neun Jahre Leiter



Dr. Jörg Hedtmann tritt bei der BGF als Leitender Technischer Aufsichtsbeamter die Nachfolge von Lothar Zademack an.

des Referats Arbeits- und Verkehrsmedizin und ergänzte seine medizinischen Kenntnisse durch eine Zusatzausbildung zum Technischen Aufsichtsbeamten. Den Lesern des SicherheitsPartners dürfte Dr. Jörg Hedtmann als regelmäßiger Autor von Artikel

aus seinem Fachgebiet bekannt sein. Dass auch Zecken sein Interesse wecken, davon können Sie sich auf Seite 18 in dieser Ausgabe überzeugen. Weitere Spuren des neuen Leiters des Fachbereichs Prävention werden zukünftig sicher folgen. (BGF)

## Klage abgewiesen

Das Bundessozialgericht hat eine Klage gegen das Monopol der gesetzlichen Unfallversicherung abgewiesen. Das Gericht in Kassel urteilte, die einschlägigen Regelungen des Europarechts böten keine Grundlage, um das öf-

fentlich-rechtliche System der Berufsgenossenschaften abzuschaffen. Die Richter hielten es nicht für notwendig, die Frage dem Europäischen Gerichtshof vorzulegen. Auch einen Verstoß gegen das Grundgesetz konnten sie nicht er-

kennen. Die Klage hatte ein Rechtsanwalt in die Wege geleitet, um Beitragsbescheide der für ihn zuständigen Berufsgenossenschaft anzufechten. Damit bestätigt das Bundessozialgericht seine bisherige Rechtsprechung. (HVBC)

## Verwaltungsvereinbarung mit der BG Bahnen

Auf Beschluss der Vorstände sind die BGF und die Berufsgenossenschaft der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen (BG Bahnen) bereits partnerschaftlich durch eine Kooperationsgemeinschaft verbunden. Dieser Gemeinschaft von Berufsgenossenschaften aus Handel und Verkehr gehört auch die Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft an, mit der die BGF bereits ei-

nen Vertrag über die Fusion bis spätestens 2011 geschlossen hat. Nun hat die Vertreterversammlung der BG Bahnen am 10. November beschlossen, die BG Bahnen ebenfalls bis 2011 in eine Berufsgenossenschaft zu überführen, die den Verkehrsbereich umfasst. Aufgrund der Branchennähe zur BGF und bereits praktizierter Zusammenarbeit in Prävention und

Personalentwicklung haben die BGF und die BG Bahnen Anfang Mai eine zusätzliche Verwaltungsvereinbarung geschlossen. Von der Zusammenarbeit sind keine Bereiche ausgenommen. Ziel ist es, Effizienzsteigerung und Kostenoptimierung zu erreichen. Die Kooperation soll außerdem einen Beitrag dazu leisten, die Möglichkeiten für eine weitere Fusion auszuloten.



## Nur nicht umkippen

Viele Betriebe der BGF haben Kippersattelzüge im Einsatz. Damit das Abkippen der Ladung ohne Schäden für Mensch und Fahrzeug möglich ist, sind eine Reihe von Sicherheitshinweisen zu beachten. Um vor allem den Fahrern diese Sicherheitsinfos näher zu bringen, ist vor kurzem die neue Broschüre „Nur Kippen“ erschienen.

Unfälle beim Entladen von Kippersattelzügen sind nicht selten. Bei vielen Unfällen kommt es zwar „nur“ zu Sachschäden – aber es gab auch tödliche Unfälle.

Die neue Informationsschrift entstand als Ergebnis einer detaillierten Analyse von Unfällen, nach vielen Gesprächen mit direkt betroffenen Fahrern und Betreibern sowie fachlichen Diskussionen mit Fahrzeugsachver-

**Nur Kippen heißt eine neue Broschüre der BGF mit Sicherheitsinformationen für Fahrer.**

ständigen und Herstellern. Sie soll nicht nur dem unerfahrenen Fahrer oder Neueinsteiger helfen, das Tagesgeschäft ohne Schäden für Mensch und Material zu meistern. Vielleicht kann auch der eine oder andere erfahrene Kollege eine Anregung mitnehmen, auch wenn es nur zum Nachdenken über eingefahrene Verhaltensweisen anregt.

Die Broschüre „Nur kippen“ erhalten Sie direkt über den Medienshop der BGF unter [www.bgf.de](http://www.bgf.de) oder über den Medienversand der BGF: GSV



GmbH, Postfach 500229, 22702 Hamburg, Fax: 040/3980-1040. Mitgliedsunternehmen erhalten bis zu 3 Exemplare kostenlos, ab dem 4. Exemplar kostet die Broschüre 3 Euro zuzüglich MwSt. und Versandkosten, Nichtmitglieder zahlen für jedes Exemplar 4 Euro zuzüglich MwSt. und Versandkosten. (Brandau)

## Werbung für faires Miteinander

Zu Beginn der Fußball-WM veröffentlichten die Berufsgenossenschaften gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) ein Autobahnplakat, das für ein faires Miteinander der Verkehrsteilnehmer plädiert.

Das Plakat wirbt anlässlich der Fußball-WM bei erwartetem höheren Verkehrsaufkommen gleichermaßen bei Einwohnern und bei internationalen Gästen für die Beachtung der Verkehrsregeln und für einen rücksichtsvollen Umgang miteinander. Um das Verkehrsklima insgesamt und das Fahrverhalten



des Einzelnen zu verbessern, sei es notwendig, den Fahrern kontinuierlich Werte wie Verantwortung, Verständnis und Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu vermitteln, hieß es während der

Vorstellung des Motivs. Studien hätten gezeigt, dass die Autobahnplakate für viele Menschen einen Denkanstoß bedeuten und oft nachhaltig in Erinnerung bleiben. (HVBG/DVR)

## Kurz notiert

### Gefahrstoffinfos auf einen Blick

Einen kostenfreien Zugriff auf sieben Gefahrstoffdatenbanken der Berufsgenossenschaften gibt das BGIA ab sofort im Internet unter [www.hvbg.de/code.php?link=1975676](http://www.hvbg.de/code.php?link=1975676)

Das so genannte Gefahrstoffinformationssystem GESTIS ist ein Gemeinschaftsprojekt der gewerblichen Berufsgenossenschaften und der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand zur Bereitstellung valider Informationen über Gefahrstoffe am Arbeitsplatz. Es hilft den Betrieben, Gefahren durch gesundheitsschädliche Stoffe am Arbeitsplatz zu ermitteln und Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Informationen zu Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Vergiftungserscheinungen, Analyseverfahren für Chemikalien und wissenschaftliche Begründungen für Arbeitsplatzgrenzwerte vervollständigen das Angebot. (HVBG)

### Gurtdisziplin auch für Kinder

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes verunglückten im Jahr 2004 Kinder unter sechs Jahren zu 57 Prozent als Mitfahrer im Pkw. Eine Ursache für die starke Gefährdung von Kindern im Verkehr ist die mangelnde „Gurtdisziplin“ der Eltern. Viele Kinder sind im Pkw gar nicht oder nicht mit Kinderrückhaltesystemen gesichert. Auch die falsche Handhabung der Sicherungssysteme wird bei Polizeikontrollen immer wieder festgestellt. Gerade bei alltäglichen Kurzstrecken wird auf die vermeintlich lästige Sicherung verzichtet. Doch das kann fatale Folgen haben, denn häufig finden – meist leichtere – Unfälle direkt im Wohnumfeld statt. Die richtige Sicherung kann im Falle eines Unfalls für alle Insassen lebensnotwendig sein – nicht nur für Kinder!

## ■ Prävention

### Sonnencreme allein schützt nicht

Sonnenschutzmittel allein sind nicht geeignet, Hautkrebs wirksam vorzubeugen. Das geht aus einer aktuellen Studie des Berufsgenossenschaftlichen Instituts für Arbeitsschutz (BGIA) in Sankt Augustin hervor, die den Stand der Wissenschaft darstellt. Danach sollte Sonnencreme nur eine von mehreren Schutzmaßnahmen sein und in ihrer Wirkung nicht überschätzt werden.

„Bei Arbeiten im Freien sind viele Menschen von Berufs wegen regelmäßig Sonnenstrahlung ausgesetzt“, erläutert Dr. Harald Siekmann, Physiker beim BGIA. Um wirksame Schutzmaßnahmen für diese Berufsgruppen ergreifen zu können, habe man klären wollen, ob Sonnencremes als Präventionsmaßnahme zum Schutz vor Hautkrebs überhaupt geeignet seien.

Mit sehr uneinheitlichen Ergebnissen: Weniger gefährliche Formen von Hautkrebs lassen sich durch Sonnenschutzmittel zum Teil verhindern. Es gibt jedoch Hinweise, dass sie nicht vor dem bösartigen malignen Melanom schützen.

Wie gut Sonnenschutzprodukte wirken, hängt wesentlich davon ab, wie sie angewendet werden. Um Haut und Augen bei Arbeiten im Freien ausreichend vor Schäden durch Sonnenstrahlung zu schützen, ist nach Ansicht der Arbeitsschützer ein ganzes Maßnahmenbündel empfehlenswert: Diese reichen von technischen Schutzmaßnahmen (zum Beispiel Überdachung) über geeignete Kleidung und Sonnenbrillen bis hin zur Sonnencreme auf freien Hautflächen. Daneben sollte der individuelle Hauttyp bestimmt und die Haut auf eventuelle Veränderungen beobachtet werden.

Die Ergebnisse der BGIA-Studie und umfangreiche Hintergrundinformationen liefert der BGIA-Report 03/2006 unter [www.hvbg.de](http://www.hvbg.de), Webcode 2025276 im Internet. (HVBG)

### Jugendliche im Visier

Ob am Arbeitsplatz oder im Straßenverkehr, Jugendliche haben deutlich mehr Unfälle als ältere Menschen. Verschiedene in Sachsen ansässige Berufsgenossenschaften ergriffen deshalb die Initiative und führten mit Unterstützung der BGF am 26. April eine Informationsveranstaltung „Jugendliche im Betriebspraktikum, in der Ausbildung und im Ferienjob“ durch.

Der Einladung folgten viele Vertreter aus Unternehmen, Ausbildungsbetrieben, von Innungen, Kammern und

Verbänden. Ziel der Veranstaltung war es, Unternehmen für das Thema zu sensibilisieren sowie Ängste und Vorurteile abzubauen. Das Interesse war groß, wie die voll besetzte Aula des Berufsgenossenschaftlichen Institutes Arbeit und Gesundheit – BGAG in Dresden bewies.

Redner aus den Berufsgenossenschaften, aus sächsischen Ministerien, Behörden und Unternehmen machten deutlich, worauf es beim Einsatz von Jugendlichen ankommt. Positive Beispiele

aus der Wirtschaft rundeten die Vorträge ab.

Großen Zuspruch fand auch der von der BGF vermittelte Vortrag des Geschäftsführers des Verkehrsinstitutes Chemnitz GmbH, Joachim Glöckner, zu „Einsatzmöglichkeiten von Jugendlichen auf Firmenfahrzeugen“. Ein Vortrag von Roland Hertling, Technischer Aufsichtsbeamter der BGF, über die „Möglichkeiten des Einsatzes von Jugendlichen auf Flurförderzeugen und bei der Bedienung von Kranen“ folgte anschließend. (Kalkreiber)

### Unfallversichert im Praktikum und Ferienjob



Viele Schüler und Studierende nutzen die Ferien, um Geld zu verdienen und erste Erfahrungen im Berufsleben zu sammeln. Während eines Ferienjobs oder Praktikums sind sie dabei – wie alle Arbeitnehmer – gesetzlich versichert.

Der gesetzliche Unfallversicherungsschutz ist für die Versicherten beitragsfrei, die Kosten trägt der Arbeitgeber. Dessen Unfallversicherungsträger ist auch für Ferienjob-

ber und Praktikanten zuständig. Der Versicherungsschutz ist unabhängig von der Dauer des Arbeitsverhältnisses oder der Höhe des Entgelts. Unbezahlte Praktika sind genauso versichert wie Mini- oder Midi-Jobs.

Bei einem Arbeits- oder Wegeunfall übernimmt die gesetzliche Unfallversicherung die Kosten für die Behandlung und Rehabilitation sowie Lohnersatzleistungen. Beim Arztbesuch muss keine

Krankenversicherungskarte vorgelegt werden und die Praxisgebühr von zehn Euro entfällt.

Wer einen Ferienjob oder ein Praktikum im Ausland annimmt, ist über die deutsche gesetzliche Unfallversicherung nicht versichert. Das gilt in der Regel auch dann, wenn es sich bei dem Arbeitgeber um ein deutsches Unternehmen handelt. Betroffene sollten sich deshalb schon vor der Abreise über die Absicherung gegen Arbeitsunfälle im Gastland informieren.

Zum gesetzlichen Unfallversicherungsschutz beim Ferienjob oder Praktikum haben die Spitzenverbände der gesetzlichen Unfallversicherung Info-Faltblätter für Schüler und Studierende (Download unter [www.unfallkassen.de](http://www.unfallkassen.de), Link Publikationen, Regelwerk, GUV-SI 8076) und für Arbeitgeber (Download unter [www.hvbg.de](http://www.hvbg.de), Webcode 1950643) herausgegeben. (HVBG)



## Umfangreiches Programm für die Mitglieder der Vertreterversammlung

Der Vertreterversammlung der BGF ging in diesem Jahr eine Informationsveranstaltung voraus, in der die Mitglieder der Selbstverwaltung über den Stand der Diskussion zur Reform der gesetzlichen Unfallversicherung und die Vorarbeiten zur Fusion mit der Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft (GroLa BG) informiert wurden. Die Veranstaltung wurde am Folgetag mit Vorträgen zur Gewerbestruktur des bei der BGF versicherten Gewerbes und zu Präventionsthemen fortgesetzt.

gann am Folgetag mit dem Bericht zu aktuellen Fragen in Gesetzgebung und Verwaltung und zur Präventionsarbeit der BGF. Die Teil-

rufsgenossenschaften, dass unabhängig von Reformdiskussionen der Vereinigungsprozess fortgesetzt werden soll. Informiert wurde außer-



Die Sitzung stand unter der bewährten Leitung des Vorsitzenden der Vertreterversammlung Heinrich Frey, daneben Wolfgang Manneck, alternierender Vorsitzender (oben, von re.)



Blick in die Sitzung

Nach intensiven Vorbesprechungen der Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter schloss sich am Vorabend der Vertreterversammlung die Preisverleihung des Ideenwettbewerbs „Geistesblitz – Gesund und Sicher 2006“ an. Die Mitglieder aus Vorstand und Vertreterversammlung feierten den Abschluss des Ideenwettbewerbs gemeinsam mit den Preisträgern in der Stadthalle von Osnabrück. Die Frühjahrssitzung der Vertreterversammlung be-

nehmer hatten dazu im Vorfeld ausführliche Sitzungsunterlagen erhalten. Anschließend wurden dem Vorstand und der Hauptgeschäftsführung im Hinblick auf die Jahresrechnung 2004 Entlastung erteilt und über die Abwicklung des Haushaltsplanes 2005 informiert. Auf der Tagesordnung standen außerdem Berichte über die bisherigen Ergebnisse der Fusionsvorbereitungen mit der GroLa-BG. Einigkeit besteht zwischen beiden Be-

dem über die Kooperationsgemeinschaft „Handel und Verkehr“, und hier vor allem über die Gespräche mit der BG Bahnen, die vor kurzem in eine Verwaltungsgemeinschaft mündeten (siehe auch S. 2). Weitere Tagesordnungspunkte waren der Sachstandsbericht des Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienstes der BGF, Berichte über die Tätigkeiten der Ausschüsse der Selbstverwaltung und Veränderungen in den Ausschüssen. (BGF)

### Kurz notiert

#### Europas Beste Arbeitgeber

Der Wettbewerb „Europas Beste Arbeitgeber“ wird in diesem Jahr zum vierten Mal durchgeführt. Deutschland stellt beim Wettbewerb „Europas Beste Arbeitgeber“ mit 18 von 100 ausgezeichneten Unternehmen mehr Preisträger als jedes andere Land in Europa. Auf Platz zwei folgen Großbritannien und Irland mit jeweils 15 Preisträgern.

#### Laserdrucker

Laserdrucker sind in den unterschiedlichsten Ausführungen in fast jedem modernen Büro anzutreffen – immer häufiger auch als Farblaserdrucker. Die Verwaltungsberufsgenossenschaft gibt nun mit der 13 Seiten umfassenden Broschüre „Laserdrucker - sicher betreiben“ (BGI 820) Hilfestellung und liefert Kriterien, in der Vielfalt der angebotenen Geräte und Testberichte den Überblick zu behalten. Die Broschüre steht im Internet unter [www.vbg.de](http://www.vbg.de) zum Herunterladen zur Verfügung.

#### Im Ehrenamt versichert

Ehrenamtlich Tätige erfahren in der neuen Broschüre „Zu Ihrer Sicherheit - Unfallversichert im Ehrenamt“ alles über den Unfallversicherungsschutz während ihres Einsatzes sowie über das gesamte Spektrum der Unfallversicherung und die verschiedenen Unfallversicherungsträger. Die Broschüre steht auf der Homepage des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) unter [www.bmas.bund.de/BMAS/Navigation/Presse/nachrichten,did=96916.html](http://www.bmas.bund.de/BMAS/Navigation/Presse/nachrichten,did=96916.html) als PDF-Dokument (333 KB) sowie als HTML-Version online zur Verfügung und kann über den Warenkorb auch kostenlos bestellt werden.

## Kritischer Menschenverstand

**Selbstverwaltung** An wichtigen Entscheidungen über Leistungen der Berufsgenossenschaft sind die Betroffenen durch Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreter beteiligt.



Mitglieder der Selbstverwaltung nutzen die Pausen für intensive Gespräche.

VON UTE KROHNE

**R**und 70 Mitglieder der Selbstverwaltung der BGF sind vormittags in Göttingen eingetroffen. Sie nehmen als Mitglieder der Renten- sowie der Widerspruchs- und Einspruchsausschüsse der BGF an einer Informationsveranstaltung teil. Einige sind bereits seit vielen Jahren dabei und wollen ihr Wissen ergänzen und auffrischen. Andere haben erst im letzten Jahr ihr Amt übernommen und werden in den kommenden zwei Tagen viel Neues erfahren.

Das Vortragsprogramm bestreiten Juristen, Ärzte und Mitarbeiter der BGF. Es geht um das Verwaltungsverfahren und das Unfallgeschehen bei der BGF, die Rechtsprechung des Bundessozialgerichts, psychische Unfallfolgen und Beweisanforderungen bei Arbeitsunfällen. Die Teilnehmer sind engagiert bei der Sache. Sie wissen zwar, dass viele Fälle durch eine klare Rechtslage schnell abgeschlossen werden können. Aber das ist nicht immer so. Das betont auch Dr. Peter Becker, Richter am Bundessozialgericht. „Es kommt immer sehr darauf an, wie es im Einzelfall aussieht“, antwortet er auf

viele Fragen der Teilnehmer und plädiert für einen kritischen aber wohlmeinenden Menschenverstand.

Für Diskussionen sorgt Dr. Matthias Fabra, Arzt für Neurologie und Psychiatrie, Psychotherapie und Sozialmedizin. Seine Informationen zur Begutachtung psychogener Unfallfol-



gen werden kritisch diskutiert: Wie steht es um die Ausbildung der Gutachter? Welche Kriterien muss ein fundiertes Gutachten enthalten? Kann ein Zusatzgutachten Klarheit bringen? Das sind Fragen, die vor allem die Mitglieder der Widerspruchs- und Einspruchsausschüsse interessieren.

Am Einzelfall und Beispielen orientieren sich auch die nachfolgenden Vorträge und sorgen damit für rege Gespräche bis in die Pausen hinein. Die ehrenamtlich arbeitenden Mitglieder der Ausschüsse reisen nach zwei Tagen gut informiert zurück. Ihr Wissen werden sie schon bald anwenden können.

### Rentenausschuss und Widerspruchs- und Einspruchsausschuss

Grundlage für die Arbeit der Mitglieder der Selbstverwaltung in den Ausschüssen ist das SGB VII und die Satzung der BGF. Dort ist festgeschrieben, dass Vertreter der Arbeitnehmer und Arbeitgeber an Entscheidungen der BGF beteiligt sind.

Für die Mitglieder der zehn **Rentenausschüsse** der BGF betreffen diese Entscheidungen vor allem Renten, die erstmals gezahlt oder abgelehnt werden, oder Änderungen der Rentenleistungen und Abfindungen. 2005 wurden 5.813 förmliche Bescheide erteilt, in 1.987 Fällen wurden neue Renten festgestellt. Die Entscheidungen werden in den Bezirksverwaltungen getroffen, also dort, wo die Versicherten auch betreut werden. Jede Bezirksverwaltung arbeitet mit einem, manche mit zwei Rentenausschüssen.

Die Mitglieder der vier Gruppen des **Widerspruchs- und Einspruchsausschusses** der BGF entscheiden über Widersprüche der Versicherten gegen Bescheide der BGF. Entweder wird dem Widerspruch/Einspruch stattgegeben, also eine neue Entscheidung zugunsten des Versicherten getroffen, oder es wird die ursprünglich getroffene Entscheidung bestätigt. Hiergegen steht dem Betroffenen dann der Rechtsweg vor den Sozialgerichten offen. 2005 wurden bei der BGF 2.444 Widersprüche erledigt – für die ehrenamtlichen Mitglieder ein umfangreiches Pensum. In 1.815 Fällen wurde der Widerspruch zurückgewiesen. 231 Widersprüche wurden durch eine neue Entscheidung zugunsten des Versicherten abgeschlossen und in 398 Fällen wurde der Widerspruch vom Antragsteller zurückgenommen.



Der Unternehmer Georg Wörndl ist Mitglied im Vorstand und in verschiedenen Ausschüssen der BGF. Seit Oktober 2005 ist er außerdem Mitglied im Rentenausschuss der Bezirksverwaltung München.

### Herr Wörndl, warum sind Sie bei der Berufsgenossenschaft ehrenamtlich tätig?

Ich engagiere mich seit langen Jahren für das Gewerbe, um die Interessen meiner Berufsgruppe zu vertreten, auch in der Industrie- und Handelskammer und als Handelsrichter.

### Sie sind seit einigen Monaten Mitglied im Rentenausschuss. Bei wie vielen Sitzungen waren Sie bisher dabei?

Wörndl: Pro Monat sind es zwei Sitzungen.

### Sie müssen also Zeit investieren?

Wörndl: Ja, beim ersten Mal waren es gleich 79 Fälle. Und ich bin schon sehr beeindruckt, was für Schicksale da dranhängen, wenn uns die Fälle vorgestellt werden.

### Was halten Sie von der Arbeit im Rentenausschuss?

Wörndl: Der Gestaltungsspielraum durch das SGB VII ist doch sehr eng. Das habe ich anfangs kritisch gesehen. Aber das hat sich geändert. Jetzt denke ich, das System ist gut so. Wir treffen eine Entscheidung und wenn der Betroffene nicht einverstanden ist, dann geht es in den Widerspruchsausschuss. Für meine Vorstandsarbeit ist es eine Bereicherung. Und ich erhalte einen tiefen Einblick in die Fälle und in die Arbeit der Verwaltung.

### Was halten Sie von dieser Informationsveranstaltung?

Wörndl: Die ist wirklich hervorragend, besonders der Vortrag von Herrn Fabra. Die Gutachten richtig zu lesen ist wichtig. Die Versicherten meinen ja immer, Gutachten seien Gefälligkeitssache. Das dem nicht so ist, haben wir heute erfahren.



Wolfgang Romp ist seit 1991 als Arbeitnehmervertreter für ver.di in der Selbstverwaltung der BGF aktiv. Er war Mitglied im Rentenausschuss und ist seit 1993 Mitglied im Widerspruchs- und Einspruchsausschuss.

### Herr Romp, wie oft trifft sich der Widerspruchs- und Einspruchsausschuss?

Romp: Nach Bedarf. Wir haben ja vier Gruppen. Wir treffen uns monatlich, würde ich sagen.

### Sie machen die Arbeit schon sehr lange. Hat die Arbeit Ihren Blick auf die BGF verändert?

Romp: Ja, das hat sich schon geändert. Als ich früher noch nicht so direkt mit der BGF zu tun hatte, war ich der Meinung, die bügeln die Leute doch nur ab. Die wollen keine Renten zahlen und keine Entschädigung. Heute sehe ich natürlich, wie die Fälle gelagert sind und bei dem Vortrag gestern haben wir ja festgestellt, dass man da genauer hinschauen muss.

### Das heißt auch, dass diese Veranstaltung für die Arbeit im Ausschuss hilfreich ist?

Romp: Für mich ist das jetzt die dritte oder vierte Veranstaltung, auch die früheren Vorträge mit dem Professor Krasney vom Bundessozialgericht waren hervorragend. Der Vortrag mit dem Gutachter, das ist mehr für die Kollegen der Verwaltung. Die bereiten die Fälle ja für uns vor. Wir holen auch Sachbearbeiter zu den Sitzungen und fragen, wie ist das gemeint und was habt ihr euch da gedacht. Wir haben bei rund fünf Prozent der Fälle Bedenken, da haken wir nach.

### Verstehen Sie sich mit Ihrem Arbeitgeberkollegen im Ausschuss?

Romp: Ja. Das sind ja keine Tarifverhandlungen. Da geht es um die Sache, den Unfall. Und da sind die Arbeitgeber genau wie wir daran interessiert, dass es fair abläuft.



Detlef Knops ist Mitglied der Vertreterversammlung als Arbeitnehmervertreter der Liste IVBF, UFO, VC und seit sechs Jahren Mitglied im Rentenausschuss der Bezirksverwaltung Wuppertal.

### Herr Knops, in den Rentenausschüssen ist Einsatz gefragt. Sehen Sie das auch so?

Knops: Ja. Rund alle drei Wochen ist eine Sitzung. Der Arbeitgeberkollege und ich hören uns die Fälle dann an. Was wir uns immer genau erklären lassen, sind die tödlichen Unfälle, weil wir wissen wollen, was da passiert ist. Wir hatten es am Anfang verhältnismäßig oft, dass bei den Lkw-Fahrern diese Unfälle beim Ankuppeln waren. Der Arbeitgeberkollege, der selbst eine kleine Spedition hat, hat sich teilweise richtig aufgeregt, weil er kein Verständnis dafür hatte. Es gibt schließlich Sicherheitsbestimmungen. Diese Unfälle haben aber stark nachgelassen.

### Geht Ihnen die Arbeit nah?

Knops: Manche Fälle gehen einem nah, gerade bei tödlichen Unfällen oder Querschnittslähmungen bei jüngeren Menschen, die Familie haben. Wir hatten da allerdings auch mal einen Reisebusfahrer, der ist mit seinem leeren Reisebus tödlich verunglückt. Zuerst sah es aus, als wenn der Fall für die Berufsgenossenschaft schnell abgeschlossen wäre, weil er nicht verheiratet war. Wenn dann innerhalb Deutschlands und Europas ein Kind nach dem anderen auftaucht, dann muss man aber auch schon mal schmunzeln.

### Haben Sie als Rentenausschuss-Mitglied den Eindruck, dass es wichtig ist, dass Sie da sind?

Knops: Ja, der Rentenausschuss ist ein zentrales Kontrollglied. Es kommt zwar selten vor, dass wir sagen, nein, das unterschreiben wir nicht, wir möchten noch eine Untersuchung, da muss noch mal ein Fachmann rüberschauen. Aber es kommt vor. ■



# Doppelte Gewinner

**W**as haben ein Presselogistiker aus Burgbernheim und ein Autospediteur aus Niedertopfstedt gemeinsam? Ganz einfach: Beide sind bei der BGF versichert und beide machen sich Gedanken um die Sicherheit ihrer Mitarbeiter. Damit nicht genug. Für beide war ein Unfall oder ein Beinaheunfall Anlass, aktiv zu werden. Mit ihren Verbesserungsvorschlägen sorgten sie für mehr Sicherheit bei der Arbeit und beteiligten sich beim Ideenwettbewerb Geistesblitz „Gesund und Sicher 2006“ der BGF. Der Erfolg? Beide sind Hauptpreisträger des Ideenwettbewerbs.

Unter dem Motto „Mit Sicherheit doppelt gewinnen“ schrieb die BGF in diesem Jahr zum dritten Mal ihren Ideenwettbewerb aus. Am 23. Mai 2006 wurden in Osnabrück die Preise überreicht. Gefragt waren wieder gute Ideen, um die Arbeitssicherheit in Mitgliedsbetrieben der BGF weiter zu verbessern. Der doppelte Gewinn: Mehr Sicherheit im eigenen Unter-

## Unter 50 Einsendern wählte die Jury vier Geistesblitze aus

nehmen und ein Preis beim Ideenwettbewerb Geistesblitz: „Gesund und Sicher 2006“.

Die Chance auf einen doppelten Gewinn nutzten mehr als 50 Einsender und reichten ihre Ideen bei der BGF ein. Die Jury entschied sich in diesem Jahr für zwei erste und zwei zweite Preise. Die Gewinner stellen wir Ihnen heute vor. Da viele Versicherte der BGF als Fahrer im öffentlichen Straßenverkehr unterwegs sind, richtete die Jury in diesem Jahr ein besonderes Augenmerk auf Vorschläge aus diesem Arbeitsbereich.



Heino W. Saier bei der Preisübergabe an den ersten Hauptpreisträger, Dr. Burt Iwanenko



und den zweiten Hauptpreisträger, André Schulze.



Zweite Preise gingen an: Franz-Josef Handwerker (li.) und Bruno Schäfer.



## Dr. Burt Iwanenko: Pausieren im Transporter

Die Teilnahme am Straßenverkehr ist nicht ungefährlich. In diesem Bereich verunglücken jährlich mehr als 100 Versicherte der BGF tödlich. Für Lkw- und Transporterfahrer ist die Arbeit auch psychisch anstrengend und erfordert ständige Konzentration. Durch regelmäßige und sinnvoll genutzte Pausen kann die Leistungsfähigkeit erhalten und dadurch die Gefahr von Unfällen vermieden werden. Sinnvoll genutzt sind die Pausen, wenn sich die Fahrer bewegen, etwas (Gesundes) zu sich nehmen und die Unterbrechung für einen (Kurz-)Schlaf nutzen.

Leichter gesagt als getan, denn im Transportgewerbe stehen in der Regel keine Ruhe- und Pausenräume zur Verfügung. In schweren Nutzfahrzeugen können die Fahrer für die Pause zwischendurch ihre Schlafkabine nutzen, aber bei Transportern fehlt diese Möglichkeit. Hier bleibt nur der Fahrer- oder Beifahrersitz, die sich räumlich bedingt aber nicht in eine Liegeposition verstellen lassen. Wer mit seinem Transporter lange Strecken fährt, sollte jedoch seine Fahrzeit jederzeit unterbrechen können, um sich zu regenerieren.

Dr. Burt Iwanenko, Betriebsleiter eines Presselogistikunternehmens aus Burgbernheim, kennt diese Probleme aus dem Alltag seiner Fahrer. Seine Lösung: eine klappbare Liege, die über einen Teleskoparm an der Trennwand des Transporters befestigt ist. Will der Fahrer eine Ruhepause einlegen, wird der Beifahrersitz gedreht und die zweiteilige Liege auf Beifahrer- und Fahrersitz aufgelegt. Für zusätzlichen Komfort sorgt die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Klimaanlage und Standheizung.



Entspanntes Pausieren mit der Klappliege.

Aber auch organisatorisch beugt Dr. Burt Iwanenko Übermüdung vor. Auf bestimmten Langstrecken ermöglichen Fahrerwechsel mit Übernachtung am Zielort die Einhaltung der notwendigen Ruhezeiten. Regelmäßige freie Wochenenden werden durch Fahrerwechsel zur Wochenmitte sichergestellt, so dass jedes zweite Wochenende komplett arbeitsfrei bleibt.

## André Schulze: Autotransporter mit durchgehender Welle

Gefährdet sind Fahrer nicht nur unterwegs, sondern auch dann, wenn sie ihr Fahrzeug verlassen. Sowohl bei einer Panne als auch beim Be- und Entladen sind die Bedingungen nicht immer ideal. Dies gilt auch für die Fahrer von Autotransportern. Die örtlichen Gegebenheiten und die Länge der Fahrzeuge erlauben oft nur das Entladen auf der öffentlichen Straße. Da die Fahrer in der Regel allein unterwegs sind, ist das nicht ungefährlich. Die Hebel zur Entriegelung der Auffahrschienen befinden sich jeweils hinten an den Außenseiten der Transporter. Die Fahrer müssen sich zum Entriegeln also in den Gefahrenbereich des öffentlichen Verkehrs begeben.

André Schulze hat einen Beinaheunfall zum Anlass genommen, dies nicht weiter hinzunehmen. Er hat die Bedieneinheit für die Auffahrampen so verändert, dass die Fahrer sich nicht mehr in den fließenden Verkehr begeben müssen. Eine durchgehende Welle macht es möglich, die Verriegelung ausschließlich von der rechten Seite aus zu lösen. Dies bedeutet mehr Sicherheit und weniger Stress im Alltag.

Der Vorschlag von André Schulze zeigt, dass mehr Sicherheit nicht immer komplizierte Erfindungen und große Tüfteleien erfordert, manchmal reicht ein konkreter Anlass und der Wille, etwas zu ändern. Herausgekommen ist dabei in diesem Fall eine Lösung, bei der man sich fragt, warum nicht schon vorher jemand darauf gekommen ist. Ein echter Geistesblitz, den die Hersteller schnell aufgreifen sollten.



Mehr Sicherheit und weniger Stress: Die Bedieneinheit zum Ausfahren der Rampen liegt jetzt auf der rechten Seite.

## Franz-Josef Handwerker: Radmuttern leicht und sicher lösen

Franz-Josef Handwerker aus Langenfeld hat es sich zur Aufgabe gemacht, den Radwechsel wesentlich zu erleichtern. Bei einer Panne sind es die Radmutter, die schon so manchen Fahrer ins Schwitzen brachten. Und nicht nur das. Häufig werden die Radkreuze verlängert, um das Drehmoment zu vergrößern. Rutschen diese Hilfsmittel ab, ist das Verletzungsrisiko groß. Franz-Josef Handwerker hat deshalb ein mechanisches Getriebe mit einer Übersetzung 15:1 zur Drehmomentübertragung in sein spezielles Radkreuz integriert. Damit können festsitzende Radmutter problemlos vom Fahrer allein gelöst werden. Ohne größere Kraftanstrengung, ohne Abrutschen und damit ohne Verletzungsrisiko.

Um zu vermeiden, dass beim Festziehen der Radmuttern mit diesem Radkreuz zu hohe Drehmomente aufgebracht werden, die zur Schädigung bzw. zum Abriss der Gewindebolzen führen können, soll noch eine konstruktive Änderung in die Neuentwicklung einfließen.



Lösung der Radmuttern mit nur zwei Fingern.

## Bruno Schäfer: Absturzsicherung bei der Tankreinigung



Das neue Geländer bietet mehr Sicherheit vor Absturz

Silofahrzeuge sind aus gutem Grund mit einem aufklappbaren Geländer am Laufsteg ausgestattet. Oben auf dem Fahrzeug hat man auf diese Weise festen Halt. Wird ein Silofahrzeug gereinigt, können die fahrzeugeigenen Geländer aufgrund der örtlichen Gegebenheiten jedoch oft nicht benutzt werden. Deshalb sind in der Regel in Reinigungsanlagen feste Geländer von der Decke hängend eingebaut. Der Abstand von diesem Geländer bis zum Laufsteg auf dem Silofahrzeug ist jedoch oft so groß, dass eine Person, die strauchelt, keine Möglichkeit hat, sich festzuhalten. Sie kann dann durch diesen Zwischenraum abstoßen. Bruno Schäfer schloss diese Lücke. Durch den Einbau eines beweglichen Geländerteils wurde die Lücke zwischen Laufsteg und Geländer verringert. Das pneumatisch von der festen Arbeitsbühne aus gesteuerte Geländerteil wird vor Beginn der Arbeiten herabgelassen und vor der Ausfahrt des Silofahrzeuges einfach wieder hochgeklappt.

## Sicherheit geht alle an

Die BGF will mit ihrem Ideenwettbewerb erreichen, dass in den Unternehmen über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nachgedacht wird. Das stärkt nicht nur die Eigenverantwortung der Betriebe, sondern auch das Sicherheitsdenken aller Beteiligten. Denn Sicherheit geht alle an. Und gute Ideen sollten alle kennen. „Was in einem Unternehmen hilft, hilft vielleicht auch in einem anderen – vorausgesetzt, die Lösung ist dort bekannt“, betont Heino W. Saier, Hauptgeschäftsführer der BGF während der Preisverleihung.

Und es sind nicht die großen Erfindungen, auf die die BGF setzt. Die werden natürlich nicht vom Wettbewerb ausgeschlossen, aber wichtig sind auch die kleinen Verbesserungen, die den Arbeitsalltag sicherer gestalten. Denn Sicherheit ist nicht nur etwas für Fachleute, jeder Einzelne kann dazu beitragen. Und die Ergebnisse können sich sehen lassen – das beweist der Ideenwettbewerb der BGF.



Klaus Peter Röskes (li.) und Heino W. Saier (re.) begrüßen den ersten Bürgermeister der Stadt Osnabrück, Burkhard Jasper.



# Die Nase ganz vorn

**Cockpit und Kabine** Smoke & Smell im gezielten Einsatz bei der Lufthansa

VON MARTIN KÜPPERS

**W**oran schnuppern diese Leute denn? Für einen Moment kräuselt sich meine Stirn fragend, während ich der freundlichen Einladung von Catherine Abrassart in die Lufthansa Basis in Frankfurt folge. Die erfahrene Flugbegleiterin absolviert die Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit und möchte uns etwas Besonderes zeigen.

Wir stehen in einer gut besuchten Ausstellung im Foyer des Gebäudes. Interessierte Grüppchen umstehen Infowände und verschiedene Exponate aus dem Innenleben von Verkehrsflugzeugen, Gespräche schwirren durch den Raum. So weit ganz normal. Ungewöhnlich ist, dass die Besucher immer wieder an Probegläsern schnuppern, angeregt ihre Eindrücke austauschen und ihre Wahrnehmungen notieren. Was ist denn hier nur los? Die Antwort: Auch mit der Nase können Menschen eine mögliche Gefahr wahrnehmen. Doch diese Wahrnehmung will geprüft und objektiviert werden, bevor die Information fehlerfrei zugeordnet werden kann.

## Die Nase als Frühwarnsystem

Der menschliche Geruchssinn ist so empfindlich, dass Gerüche häufig unsere Aufmerksamkeit wecken, lange bevor die Konzentration des zugehörigen Stoffs für eine messtechnische Analyse ausreicht. Eine feine Nase kann daher frühzeitig auf eine mögliche Störung hinweisen.

Smoke & Smell bezeichnet die Wahrnehmung von Rauch oder Brandgeruch in der Kabine. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um falschen Alarm, weil Gerüche nicht richtig zugeordnet werden können oder weil die Sinneswahrnehmung durch ungewohnte Einflüsse verfälscht wird.

Was im Auto zu einer kurzen Irritation führt und bald wieder vergessen ist, muss im Flugzeug durch eine systematische Analyse mit hohem Aufwand geklärt werden. 2001 begann eine Arbeitsgruppe aus



Wonach riecht es? Nach dem Schnuppern notierten die Besucher ihre Wahrnehmungen.

den Bereichen Technik und Flugbetrieb bei der Lufthansa, Smoke & Smell-Warnmeldungen in der Flugzeugelektronik zu untersuchen. Das Ziel: die Ursachen zu ermitteln und technische Lösungen bereits im Vorfeld bei den Flotten der Deutsche Lufthansa AG umzusetzen.

## Gerüche mit System erfassen

Durch technische Modifikationen hat schon jetzt die Zahl der Falschwarnmeldungen drastisch abgenommen. Als mindestens genauso wichtig erwies sich ein gutes Reporting des Problems für die Instandhaltung. Je treffender die Beschreibung, desto effektiver und treffsicherer ist die Fehlersuche nach einem Smoke & Smell-Vorfall.

Aus diesem Grund entwarf die Arbeitsgruppe ein spezielles Smoke & Smell-Berichtsblatt zur Fehleranalyse. Es ist inzwischen Teil des Bordbuchs und hilft, alle Umstände einer Geruchswahrnehmung an Bord strukturiert und vollständig zu beschreiben und falls notwendig durch subjektive Wahrnehmungen zu ergänzen. Jedes Detail kann bedeutend sein, um möglichst schnell die Ursache zu finden.

Dass Hydrauliköl nach Lavendel duftet, mag verwundern. Allerdings gelangen

Dutzende von Spürnasen zu diesem Ergebnis. Aus derlei Erkenntnissen haben die Fachleute vom Troubleshooting der Flugzeugwartung eine Datenbank erstellt, um Gerüche, die während eines Fluges auftauchen, künftig schneller identifizieren zu können.

Unter diesem Gesichtspunkt beteiligt sich auch der Bereich Arbeitssicherheit der Lufthansa an der Aktion. Um Fehlmeldungen auszuschließen und Ursachen sicher zu identifizieren, sind umfassende Information und professionelle Kommunikation erforderlich. Die Informationsveranstaltung gibt den Flight- und Kabinencrews die Möglichkeit, die Problemfelder näher kennen zu lernen.

Und sie nutzen diese Möglichkeit. Durch die ungewöhnliche Aufbereitung und die ansprechende Gestaltung der Informationen fühlen sie sich direkt angesprochen. Damit ist es den Fachkräften und den Sicherheitsbeauftragten der Lufthansa gelungen, Neugierde für ein Thema der Arbeitssicherheit zu wecken. Sie haben mit hohem persönlichen Engagement und mit Mut und Phantasie zu einer ungewöhnlichen Ansprache gefunden: Die Nase ganz vorn! Wir empfehlen die Nachahmung. ■



# In Hamburg sagt man Tschüss

**Technischer Aufsichtsdienst** Lothar Zademack geht in den Ruhestand. Der „Schnellsprecher“ der BGF war 34 Jahre Leiter des Technischen Aufsichtsdienstes des BGF.



**E**nde Juni geht für Lothar Zademack ein langes und erfolgreiches Berufsleben zu Ende. 38 Jahre Tätigkeit für die BGF, davon nahezu 34 als Leitender Technischer Aufsichtsbeamter und zugleich als Leiter des Fachausschusses „Verkehr“, bedeuten mehr als drei Jahrzehnte erfolgreicher Präventionsarbeit für die Mitgliedsunternehmen der BGF und darüber hinaus für die gewerblichen Berufsgenossenschaften insgesamt.

Mit überdurchschnittlicher Fachkompetenz, außerordentlichem Engagement und Weitsicht ist es Zademack gelungen, wichtige Impulse für die Prävention zu geben. Unter seiner Leitung entwickelte sich der Technische Aufsichtsdienst zu einer modernen Präventionsabteilung, die sich erfolgreich den Herausforderungen neuer Themen in der Prävention stellte. Dabei blieb Zademack unabhängig von aller Modernisierung seinen Wurzeln treu. Er verband die klassische Unfallverhütung mit Hilfe kontinuierlich verbesserter Sicherheitstechnik und neue Ansätze einer umfassenden Sicht auf die Präventionsarbeit.

Zu den Meilensteinen, die Zademack erreichte, zählen die Unfallverhütungsvorschriften „Fahrzeuge“ und „Luftfahrt“, die beide an der Schnittstelle zum staatlichen Recht (Straßenverkehrs- bzw. Luftfahrtrecht) entstanden. Um diese beiden Unfallverhütungsvorschriften sind zahlreiche ergänzende und erläuternde Richtlinien, Regeln, BG-Informationen, Sicherheitschecks und Handlungshilfen für die Betriebe, aber auch für Hersteller entstanden.

Geprägt war die Zeit während Zademacks Wirken auch von der Harmonisierung des Regelwerkes zur Gewährleistung des freien Marktes innerhalb der EU. Zademack erkannte



frühzeitig, welche Auswirkungen die Entwicklung auf die Präventionstätigkeit haben würde und brachte das Sicherheitsniveau der deutschen Präventionsarbeit in die europäische Normung ein.

Aber nicht nur bei der Entwicklung des Vorschriften- und Regelwerks, sondern auch im Präventionsalltag wurde Lothar Zademack dem Anspruch zukunftsorientierter Unfallverhütung gerecht. Die technologische Entwicklung und veränderte gesellschaftliche Rahmenbedingungen brachten neue Anforderungen für die Beschäftigten, aber auch neue Gefährdungen mit sich. All dies machte veränderte Herangehensweisen und interdisziplinäre Problemlösungen

Messungen von Höhenstrahlen in der Luftfahrt oder Ermittlungen der auftretenden Kräfte zum Beispiel beim Heben und Tragen schwerer Lasten gehören zum Angebot der BGF.

Zademack initiierte außerdem zahlreiche Forschungsprojekte. Auch das Lehrgangsprogramm hat sowohl quantitativ wie auch qualitativ erheblich zugenommen, auf derzeit mehr als 120 allgemeine und spezielle Unfallverhütungslehrgänge im Jahr.

Die Wiedervereinigung Deutschlands und die Ausweitung des Zuständigkeitsbereichs auf die fünf neuen Bundesländer und die Fusion mit der Binnenschiffahrts-BG waren Herausforderungen, die Lothar Zademack ebenfalls mit der ihm eigenen Art zu-

nische Mängel erst dann zu prüfen und zu beanstanden, wenn diese auf dem Markt waren, so können heute Lkw und Sattelzugmaschinen bereits im Vorserienstadium in Augenschein genommen werden. So sind schon früh Hinweise für Verbesserungen möglich. In vielen Fällen greifen die Hersteller die Verbesserungsvorschläge gern auf und setzen sie vor Serienanlauf um.

Wichtig war für Zademack in all den Jahren die Zusammenarbeit mit den ehrenamtlichen Organen, die mit einem besonderen Augenmerk die Aufgaben des TAD begleiten.

Der kurze Rückblick zeigt, dass das Ergebnis der sich über dreieinhalb Jahrzehnte erstreckenden Tätigkeit se-



notwendig. In den letzten Jahren galt es zudem, so genannte „weiche“ Faktoren, wie zum Beispiel Verhaltensprävention, in das Themenspektrum einzubinden.

Auch von Seiten des Gesetzgebers wurde darauf reagiert und der Präventionsauftrag um den Gesundheitsschutz erweitert. Themen wie Selbstlernverfahren oder der Umgang mit Stress sind heute selbstverständlich. Im TAD wurde darauf mit der Einrichtung von Fachreferaten und der Qualifizierung der Mitarbeiter reagiert.

Heute gehören neben Ingenieuren auch Chemiker, Mediziner, Sozialwissenschaftler und Pädagogen zu den Mitarbeitern. Verkehrssicherheitsarbeit, Gefahrstoffmessungen und deren Analyse im eigenen Labor, aber auch

packend und gleichzeitig im Dialog meisterte. Sein Sachverstand war zudem in zahlreichen Gremien gefragt, so in Normungsgremien, im Ausschuss Fahrzeugtechnik des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, dem Technischen Ausschuss des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL, früher BDF) sowie dem Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik beim Bundesverkehrsministerium (FKT), wo er als alleiniger Vertreter der gewerblichen Berufsgenossenschaften wichtige Impulse setzen konnte.

In der Nutzfahrzeugindustrie ist Zademack ein bekannter und durch seinen Sachverstand hochgeschätzter Gesprächspartner. War es früher die Regel, Fahrzeuge auf sicherheitstech-

nen lassen kann: Lag die Unfallhäufigkeit 1969 noch bei über 115 Unfällen pro 1.000 Vollarbeitnehmer, so ist sie heute auf 42 gesunken. Dies ist dem Zusammenspiel aller Beteiligten in den Unternehmen mit den überbetrieblichen Diensten und dem Technischen Aufsichtsdienst unter Zademacks erfolgreicher Leitung zu verdanken.

Wer Lothar Zademack persönlich kennt, weiß, dass er außerordentlich kommunikativ ist. Ohne Berührungsängste gelingt es ihm, gute Kontakte zu allen maßgeblichen Personen, vom Vorstandsvorsitzenden bis zum „Trucker auf dem Bock“ herzustellen und für eine erfolgreiche Prävention zu nutzen. Vielleicht liegt genau darin das Geheimnis seiner langjährigen erfolgreichen Präventionstätigkeit. ■



# Unfallursache: Gabelstapler

**Unfalluntersuchung** Die BGF hat Arbeitsunfälle mit Gabelstaplern aus den Jahren 2002 bis 2005 ausgewertet. Dabei zeigen sich klare Unfallschwerpunkte.

VON HERBERT SAXOWSKY

**G**abelstapler sind schnell und wendig und nahezu überall dort zu finden, wo Waren umgeschlagen werden. Sie sind aber nicht nur unentbehrliche Helfer, sondern auch eine Unfallquelle. Und zwar mit hohem Gefährdungspotenzial. Das zeigt sich in den Unfallberichten der BGF. Die Bandbreite der Verletzungen reicht von Quetschungen, Platzwunden und Knochenbrüchen bis hin zu Amputationsverletzungen, Wirbelbrüchen und tödlichen Verletzungen.

Wo aber liegen die Ursachen für Unfälle mit Gabelstaplern? Um diese Frage zu beantworten, hat die BGF 95 Arbeitsunfälle mit Gabelstaplern und vorwiegend schweren Unfallfolgen im Zeitraum von 2002 bis 2005 ausgewertet. Dabei kristallisierten sich sechs Unfallhergänge als häufig heraus: Beschäftigte werden

1. vom rückwärts fahrenden Gabelstapler angefahren oder überrollt,
2. von kippender oder rollender Last getroffen,
3. stürzen während der Verladung von der Ladefläche oder
4. stürzen von einer ungeeigneten Arbeitsbühne ab.
5. Fahrer werden vom seitlich kippenden Gabelstapler erfasst und gequetscht.
6. Beschäftigte werden vom Gabelstapler während der Vorwärtsfahrt erfasst und überrollt.

Die Auswertung der Unfälle zeigt, dass zu den wesentlichen Unfallursachen das Fehlverhalten der Fahrer und die mangelhafte betriebliche Organisation zählen. Investitionen in Gestaltung und Ablauf des innerbetrieblichen Verkehrs und die Bereitstellung geeigneter Arbeitsmittel tragen sicher wesentlich zum reibungslosen und unfallfreien Betriebsablauf bei.



Zukünftige Ausbilder für Gabelstaplerfahrer während eines Seminars der BGF.

Grundvoraussetzungen für das sichere Arbeiten der Gabelstaplerfahrer sind jedoch eine qualifizierte Ausbildung und regelmäßige Unterweisungen. Eine solche Ausbildung kann nicht schnell mal nebenbei gemacht werden, sondern muss dem Berufsgenossenschaftlichen Grundsatz „Ausbildung und Beauftragung der Fahrer von Flurförderzeugen mit Fahrerstand und Fahrersitz“ entsprechen (Berufsgenossenschaftlicher Grundsatz BGG 925).

Einige Mitgliedsbetriebe der BGF verfügen über einen großen Bestand an Gabelstaplern und bilden ihre Fahrer im eigenen Unternehmen aus. Die BGF bietet für die Ausbilder der Gabelstaplerfahrer Lehrgänge an, die auch über Sicherheitsfragen umfassend informieren. Interesse? Infos dazu erhalten Sie im Referat Schulung und Ausbildung in der Hauptverwaltung Hamburg. Ihr Ansprechpartner: Jens Becker, Telefon: 040/3980-1987, E-Mail: jbecker@bgf.de.

## Durch Gabelstapler ausgelöste Unfälle bei der BGF

	2002	2003	2004
meldepflichtige Unfälle <sup>1</sup>	1.550	1.350	1.550
neue Unfallrenten <sup>2</sup>	63	79	62
tödliche Arbeitsunfälle	1	2	0

1) Meldepflichtig sind Unfälle mit einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen. Die Zahlen wurden hochgerechnet und gerundet. Ausgewertet wurden Unfälle, die nicht im Straßenverkehr stattfanden und in denen ein Gabelstapler den Unfall auslöste.  
 2) Unter dem Begriff neue Unfallrenten werden schwere Unfälle erfasst, die im Berichtsjahr zum ersten Mal in Form einer Rente entschädigt werden.

## 1 Rückwärtsfahren

Weitaus am häufigsten geschehen Unfälle während der Rückwärtsfahrt bzw. beim Zurücksetzen. Nicht nur Mitarbeiter, sondern auch betriebsfremde Personen werden dabei angefahren oder eingequetscht. Ursache ist in vielen Fällen, dass der rückwärtige Raum vom Staplerfahrer nicht oder nur ungenügend beobachtet wurde. Teilweise konnte der Fahrbereich auch wegen sehr enger Verkehrswege nicht ausreichend eingesehen werden. Kommt dann jemand zum Beispiel hinter einem Regal hervor, kann die Person vom Fahrer nicht rechtzeitig erkannt werden.

Während der Rückwärtsfahrt ist es unbedingt notwendig, dass der Fahrer den Fahrbereich hinter sich genau beobachtet. Aber auch der Betrieb kann etwas tun, um das Unfallrisiko zu mindern: Wo immer es möglich ist, sollten der Fahr- und der Personenverkehr voneinander getrennt und die Wege ausreichend breit gestaltet werden.

Auch technische Hilfsmittel, wie zum Beispiel die Ausrüstung mit geeigneten Rückraum-Warneinrichtungen bieten sich an. Der Fahrer muss zwar trotzdem die Fahrbahn beobachten, aber er erhält außerdem ein akustisches Signal über die Distanz zu Hindernissen. Das erhöht die Sicherheit. Auch der Einbau von Rückfahrwarnleuchten hat sich in vielen Betrieben bewährt. Hier wird den Personen, die sich hinter dem Stapler aufhalten, durch die aufleuchtenden Rückfahrwarnleuchten signalisiert, dass der Stapler rückwärts fährt.



Rückwärts fahrende Gabelstapler sind mit Rückfahrwarnleuchten besser erkennbar.

## 2 Kippende Last



Der Gabelstaplerfahrer muss darauf achten, dass sich keine Personen im Gefahrenbereich aufhalten.

Stehen Lkw-Fahrer auf der Ladefläche, um ihre Ladung zu sichern oder planen ihren Lkw ab, halten sie sich direkt im Gefahrenbereich der aufgenommenen Last auf. Kippt die Last, werden sie direkt getroffen.

Tatsächlich liegen Unfälle mit kippender oder rutschender Last an zweiter Stelle in der Unfallhäufigkeit und oft sind Lkw-Fahrer betroffen. Beide, Gabelstaplerfahrer und Lkw-Fahrer, handeln dabei unüberlegt und fahrlässig. Personen haben in Bereichen, in denen Lasten aufgenommen und abgesetzt werden, nichts zu suchen. Nur wenn sich die Arbeit in diesen Bereichen nicht vermeiden lässt, ist der Aufenthalt erlaubt. Dann ist aber eine Abstimmung zwischen den beteiligten Personen erforderlich.

Der Gabelstaplerfahrer trägt dabei eine besondere Verantwortung, denn er muss darauf achten, dass niemand gefährdet wird. Halten sich Personen im Gefahrenbereich auf, muss er sie auffordern, sich zu entfernen und den Verladevorgang so lange unterbrechen.

Um solche Unfälle zu vermeiden, sind außerdem betriebliche Regelungen wichtig. Die Verladung muss so organisiert werden, dass niemand gefährdet werden kann. Geeignete Maßnahmen sind in einer Betriebsanweisung festzulegen.

## 3 Stürze von der Ladefläche

Es ist einleuchtend, dass ein Lkw-Fahrer sein Fahrzeug erst nach Beenden des Ladevorgangs vom Verladetor abziehen darf. Leider zeigen die Unfallauswertungen, dass sich die Fahrer oft nicht vom Ende des Ladevorgangs überzeugen. Sie erhalten ihre Ladepapiere, steigen ins Führerhaus und fahren los. Gabelstapler, die in diesem Moment auf das Fahrzeug fahren oder es verlassen wollen, stürzen von der Ladefläche herunter.

Ähnliche Unfälle passieren, wenn Fahrzeuge beim Abstellen am Ladetor oder an der Rampe nicht mit Feststellbremse und Unterlegkeilen gesichert wurden. Durch das Anfahren oder Abbremsen des Gabelstaplers werden Schubkräfte auf das Fahrzeug übertragen, so dass es sich in Bewegung setzen kann.

Die Verantwortung liegt hier zunächst beim Lkw-Fahrer. Er ist verpflichtet, sein Fahrzeug ausreichend gegen Wegrollen zu sichern. Aber auch der Gabelstaplerfahrer ist gefragt. Er muss sich vor dem Verladen von der Sicherung überzeugen.

Hilfreich sind aber auch technische Lösungen. Es gibt Rückhaltesysteme für Lkw und Anhänger, die automatisch beim Andocken aktiviert werden, oder Überwachungssysteme prüfen die Positionierung von Unterlegkeilen. Aber auch organisatorische Maßnahmen können wirkungsvoll sein. So könnte der Fahrzeugführer erst dann seine Versandpapiere erhalten, wenn der Lagerleiter bestätigt, dass die Verladearbeiten beendet sind.



Absturz eines Gabelstaplers von der Ladefläche eines Anhängers. Das Fahrzeug war nicht gegen Wegrollen gesichert.



## 4 Ungeeignete Arbeitsbühnen

Es ist unglaublich, aber immer wieder kommt es dadurch zu Unfällen, dass sich Beschäftigte trotz strikten Verbots auf den Gabelzinken stehend hochfahren lassen oder Gitterboxpaletten als Arbeitsbühnen verwenden. Diese Unfallursache steht an vierter Stelle der untersuchten Unfälle. Gabelstaplerfahrer, die sich hierzu überreden lassen, handeln verantwortungslos. Gabelstapler sind für das Anheben und Verfahren von Lasten gebaut. Müssen gelegentlich Personen angehoben werden, gibt es dafür geeignete Arbeitsbühnen. Sie müssen mit Gabeltaschen ausgestattet sein, die das Abkippen von den Gabelzinken verhindern. Eine formschlüssige Sicherung am Gabelrücken oder Gabelträger verhindert das Abrutschen von den Gabelzinken. Zur Ausstattung gehören außerdem ein rückwärtiger Schutz gegen Quetschstellen im Bereich der Hubeinrichtung und ein dreiteiliges Geländer.

Für den Gabelstaplerfahrer gilt auf jeden Fall, dass er den Fahrerplatz bei angehobener Arbeitsbühne nicht verlassen darf, wenn sich eine Person darauf befindet! Die Verwendung einer Arbeitsbühne muss auch in der Betriebsanweisung beschrieben sein. Ist ein Anheben von Personen regelmäßig notwendig, sollte eine Hubarbeitsbühne eingesetzt werden.



Mit der gesicherten Arbeitsbühne können auch Personen hochgefahren werden.



## 5 Kippende Gabelstapler

Der nachfolgende Unfallhergang ist typisch: *Der Verletzte hatte den Auftrag, eine Lkw-Ladung in der Lagerhalle bereitzustellen. Als er damit fertig war, fuhr er mit dem Stapler aus der Halle. Bei einer Rechtskurve auf dem leicht abschüssigen Betriebsgelände vor dem Hallentor ist der Stapler nach links umgekippt und auf der linken Seite zum Liegen gekommen. Der Verletzte war nicht angeschnallt und wurde vom Fahrersitz geschleudert. Der Bügel des Schutzdaches fiel auf sein rechtes Bein.*

Solche Unfälle haben in der Regel schwere, oft tödliche Verletzungen zur Folge, die sich aus den nahezu identischen Unfallabläufen ergeben: Der Fahrer wird bei einem seitlich kippenden Gabelstapler in Fallrichtung herausgeschleudert und vom Schutzdach oder Teilen des Hubgerüsts getroffen. Deshalb müssen heute alle kippgefährdeten Gabelstapler mit einer geeigneten Rückhalteeinrichtung ausgerüstet sein. Als Rückhalteeinrichtungen befinden sich derzeit Beckengurte, Fahrerkabine und Bügeltüren auf dem Markt.

Ein Blick in die Betriebe zeigt, dass vorwiegend Beckengurte als Standardlösung eingesetzt werden. Diese Gurte erfüllen aber nur dann ihren Zweck, wenn sie auch benutzt werden. Genau hier liegt das Problem: Viele Fahrer legen die Gurte nicht an. Sie empfinden den Gurt bei häufigem Auf- und Absteigen als lästig und umständlich. Es liegt deshalb in den Händen des Unternehmers, ein geeigneteres, praktikableres Rückhaltesystem zur Verfügung zu stellen und dafür zu sorgen, dass die Mitarbeiter dieses auch benutzen.



Die Spuren der Kurvenfahrt sind noch zu erkennen. Der Stapler kippte nach links um, der Fahrer wurde schwer verletzt.

## UNFÄLLE



So nicht! Bei zu hoher Last muss der Fahrer rückwärts fahren.

## 6 Anfahrunfälle

Hierbei handelt es sich um Unfälle, die sich auf unzureichende Sichtverhältnisse während der Vorwärtsfahrt zurückführen lassen. Ein ausgebildeter Gabelstaplerfahrer muss wissen, dass er bei zu hoher Last rückwärts zu fahren hat. Doch wann ist die Sicht durch die Ladung nach vorn nicht mehr ausreichend?

Viele Fahrer sind bei der Beantwortung dieser Frage auf ihre subjektive Einschätzung angewiesen. Hier kann der Unternehmer mit einer Betriebsanweisung helfen. Sie ist für den Betrieb von Gabelstaplern zu erstellen und muss betriebliche Regelungen für den sicheren Umgang enthalten. Angaben über noch zulässige Lastabmessungen bei der Vorwärtsfahrt schaffen klare Regelungen.

Möglich ist es auch, schon bei der Anschaffung von Staplern auf gute Sichtverhältnisse zu achten. Einige Hersteller bieten Gabelstapler mit höher gelegenen Fahrersitz an, die eine bessere Sicht über die Last hinweg auf die Fahrbahn ermöglichen.



## Kleine Monster

**Zecken** Im Urlaub, bei der Pause zwischendurch oder dem Spaziergang nach Feierabend – die Zecken sind wieder unterwegs.

VON DR. JÖRG HEDTMANN

**S**ie sind wieder unterwegs, wie jedes Jahr vorzugsweise in den Monaten März bis September – die Zecken. So klein die Zecke mit ihren ca. 1-2 mm je nach Entwicklungsstadium auch ist, so sehr fürchten wir die durch sie übertragenen Krankheiten.

Die Zecke ist ein weltweit vorkommender blutsaugender Parasit. Meist sieht man sie erst, wenn sie bereits reichlich Blut aufgenommen hat. Sie lässt sich nicht, wie häufig vermutet, von Bäumen fallen. Das wäre auch ziemlich unpraktisch, da die Gefahr, das gewünschte Wirtstier zu verfehlen, wohl doch etwas zu groß wäre. Und was dann? Wieder rauf auf den Baum? Dann wären die Zecken wohl schon ausgestorben.

Nein, Zecken holt man sich im hohen Gras, im Unterholz und in niedrigem Gebüsch – also nicht nur im Wald. Sie übertragen in unserem Teil der Welt vor allem zwei bedrohliche Krankheiten: die Frühsommer-Meningoencephalitis, kurz FSME und die Borreliose.

Beißt die Zecke nun oder sticht sie? Sie tut beides. Auf der Suche nach einer feuchten und warmen Stelle legt sie oft große Entfernungen auf der Haut und durch Urwälder von Haaren zurück. Hat sie eine passende Stelle

gefunden, öffnet sie die Haut mit den Mundwerkzeugen, wobei sie die Bissstelle betäubt, und gräbt mit dem Stachel eine Grube, die mit Blut voll läuft und ständig ausgetrunken wird. Damit die Zecke dabei nicht herunterfällt, zementiert sie ihren Stechapparat förmlich ein.

FSME-Viren können bereits zu Beginn der Blutmahlzeit übertragen werden, da sie sich in den Speicheldrüsen befinden. Borrelien befinden sich im Verdauungssystem. Erfreulicherweise kommt es daher nicht sofort zur Infektion. Die Blutmahlzeit einer Zecke dauert nämlich mehrere Tage.

### Eine Zecke entdeckt? Entfernen Sie den Parasiten so früh wie möglich!

Unappetitlicherweise übergibt sich die Zecke zwischendurch immer wieder, um überschüssige Flüssigkeit loszuwerden. Dabei werden die Borrelien freigesetzt, erstmals meist nach einigen Stunden. Es lohnt sich also immer, eine entdeckte Zecke frühzeitig zu entfernen und sich zu diesem Zweck nach dem Aufenthalt in Wald und Flur nach Zecken abzusuchen.

### Zecke selber entfernen oder den Arzt aufsuchen?

Zur Entfernung nimmt man am besten eine Zeckenzange aus der Apotheke. Wenn man eine Pinzette verwendet, dann nur eine mit gebogenem Kopf, mit der man die Zecke zwischen Stechapparat und Körper erfassen kann. Metallpinzetten muss man vorher erwärmen.

Zecken sind sensibel und verübeln Kältereize oder Angriffe mit Öl oder Klebstoff, wie früher empfohlen, indem sie sich, siehe oben, übergeben. Das Gleiche gilt für ungeschicktes Quetschen des Hinterleibs der Zecke. Also: Die Zecke mit der Zeckenzange zwischen Stechapparat und Körper fassen und langsam, aber stetig nach oben aus der Haut ziehen bzw. hebeln. Dabei allenfalls nur leicht drehen. Nicht schrauben! Die Zecke hat kein Gewinde. Wer den Kopf der Zecke abreißt, riskiert eine lokale Entzündung und muss nun doch noch zum Arzt.

Nach der Entfernung soll an der Einstichstelle ein Desinfektionsmittel angewendet werden. Wer sich nicht traut, die Zecke selber zu entfernen, geht gleich zum Arzt – und zwar sofort nach dem Entdecken der Zecke.



## Die Erkrankungen durch Zeckenbisse und ihre Symptome

### Frühsommer-Meningo-encephalitis - kurz FSME

Bei der FSME handelt es sich um eine Virusinfektion, die man oft gar nicht bemerkt. Sie kann aber genauso gut zu einer schweren Entzündung der Hirnhäute oder des zentralen Nervensystems möglicherweise mit Todesfolge führen. Fünf bis zehn Tage nach einem Zeckenbiss kommt es zu Fieber mit Kopf- und Gliederschmerzen, ähnlich wie bei einer Grippe. Daher besteht die Gefahr, diese Symptomatik als Sommergrippe zu verharmlosen. Denn während sich bei einigen die Symptome nach wenigen Tagen endgültig zurückbilden, kehrt bei anderen das Fieber nach kurzer Zeit wieder zurück, diesmal jedoch auf der Basis einer Gehirnhautentzündung mit allen entsprechenden Komplikationen und möglichen Folgeschäden.

Wird das gesamte zentrale Nervensystem erfasst, sind die Folgen verheerend: Langanhaltende neurologische oder psychische Störungen, wenn nicht sogar der Tod. Die Krankheit kann nur symptomatisch behandelt werden. Die wichtigste Maßnahme ist daher die Vorbeugung durch Impfung.

### Borreliose

Eine andere durch Zecken übertragene Krankheit ist die Borreliose. Sie ist häufiger als die FSME und lässt sich durch eine Impfung nicht verhüten. Hier ist ein Bakterium der Auslöser der Infektion, die in Stadien abläuft.

Erstes Symptom ist oft (aber nicht immer!) eine ringförmige Rötung um die Stichstelle, die wenige Tage nach dem Zeckenbefall auftritt und die sich langsam ausbreitet. Sie wird daher auch Wanderröte genannt. Da es sich um ein Bakterium handelt, kann der Arzt in dieser Phase noch sehr gut mit einem Antibiotikum die Infektion erfolgreich bekämpfen. Versäumt man diese Gelegenheit, kann sich die Erkrankung nach Abklingen der lokalen Symptome eine Zeit lang nicht bemerkbar machen, um nach Monaten in Form von Gelenksbeschwerden oder mit neurologischen Symptomen wiederzukehren. Die Erscheinungsformen sind sehr vielfältig. Auch dann ist noch eine antibiotische Therapie möglich, aber wesentlich aber die richtige Diagnose gestellt werden. Sie stellt selbst Spezialisten immer wieder vor Probleme. Deshalb

sollte jede Entzündung nach einem Zeckenstich frühzeitig von einem Arzt untersucht werden!

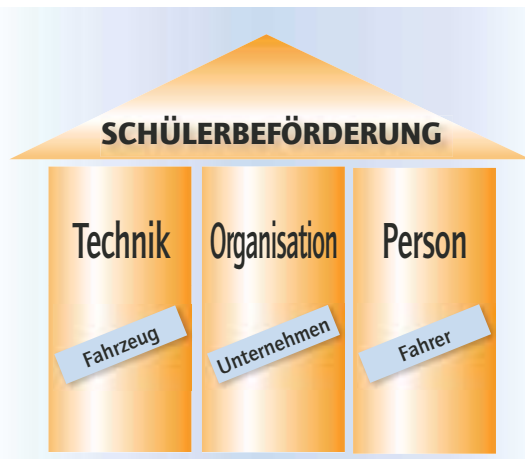
### Verbreitungsgebiete

Die Borreliose ist nicht an Endemiegebiete gebunden, kommt also überall vor. Man schätzt, dass in Deutschland etwa jede fünfte Zecke den Borreliose-Erreger übertragen kann.

Die FSME kommt in Deutschland vor allem im Süden vor, Einzelerkrankungen wurden jedoch auch weiter nördlich registriert. Weitere Risikogebiete, in denen regelmäßig FSME-Erkrankungen auftreten, sind Österreich, die Schweiz sowie Ost- und Südosteuropa (GUS, Tschechische Republik, Baltikum). Betroffen sind außerdem einige Küstenabschnitte Schwedens.

Endemiekarten findet man zum Beispiel unter [www.zecken.de](http://www.zecken.de). Wer in diesen Gegenden lebt, seinen Urlaub verbringt oder gar beruflich Feld und Wald durchstreift, sollte daher seinen Haus- bzw. Betriebsarzt auf eine Impfung ansprechen und sich beraten lassen. ■

Fotos: [www.zecken.de](http://www.zecken.de) und Angela Paquin



## Wertvolle Ladung

**Schülerbeförderung** Wenn es um den Weg der Kinder zur Schule geht, sollte Sicherheit groß geschrieben werden.

HANS-JÜRGEN HOORMANN

**S**icherheit spielt beim Schülertransport eine wichtige Rolle. Nicht nur, weil besorgte Eltern um die Gesundheit ihrer Kinder fürchten, auch die Medien nehmen diese Unfälle gern ins Visier, um über Sicherheitsmängel zu berichten.

Tatsächlich zeigt eine Auswertung des Schulbus-Unfallgeschehens des Bundesverbandes der Unfallkassen, dass die Zahl der Verletzungen während des Aufenthaltes von Kindern im Schulbus besonders hoch ist. Die 2005 überarbeitete Schulbusrichtlinie\* enthält deshalb sehr konkrete sicherheitsgerechte Regelungen, an denen auch die BGF mitgewirkt hat.

In der Richtlinie findet sich das bewährte Konzept der „drei Säulen für mehr Sicherheit“ in der Form eines T-O-P-Modells wieder. Erst das Zusammenwirken von Technik, Organisation und Personal bietet erfahrungsgemäß optimale Sicherheit auch im Schülerverkehr. Bei Mängeln bereits in nur einer dieser Komponenten steigt die Unfallgefahr erheblich. So entstehen Unfälle nicht allein durch menschliches Fehlverhalten, beteiligt sind meistens auch Mängel in der Technik und der Organisation.

### Organisation und Fahrer

In den Bereich der Organisation fallen Anforderungen an Genehmigungen, an die Disposition, den Arbeits- und Gesundheitsschutz bis hin zur Kunden- und Fahrerezufriedenheit. Bei winterlichen Verhältnissen kann zum Beispiel eine Ausrüstung mit Winterreifen vorgeschrieben werden. Auch eine regelmäßige Überprüfung und Kontrolle des Zustandes und der Ausrüstung des Fahrzeuges kann vom Träger für die Schulbusbeförderung verlangt werden.

Wer als Fahrer in der Schülerbeförderung arbeitet, trägt eine hohe Verantwortung. Neben der normalen Fahrtätigkeit und der erforderlichen Aufmerksamkeit für das Verkehrsgeschehen werden von den Fahrern Geduld und ein ruhiges und besonnenes Verhalten erwartet. Daher sind in einem Merkblatt für die Schulung der Fahrer auch Verhaltensweisen beim An- und Abfahren und während der Fahrt geregelt. Besondere Aufmerksamkeit gilt auch Mängeln am Fahrzeug oder besonderen Gefahrenquellen auf Fahrstrecken. Wichtig sind auch Schulungsmöglichkeiten.

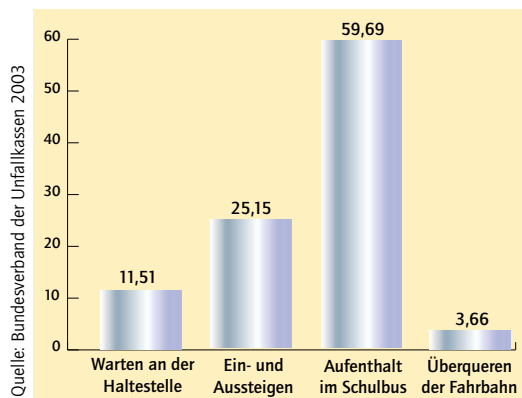
Diese auf Sicherheit ausgerichtete Denkweise sollte jeder übernehmen und den Anforderungskatalog im Sinne der Sicherheit von Schülern und Fahrern anwenden. Mehr Sicherheit zahlt sich am Ende immer aus. Für die Schulung der Fahrer bietet die BGF durch speziell ausgebildete Moderatoren in ihrem Programm „Gesund und sicher - Arbeitsplatz Omnibus“ auch einen Schulungsbaustein „Schülerverkehr“ an. Informationen dazu sind im Internet unter [www.bgf.de](http://www.bgf.de) eingestellt. ■

\*) Anforderungskatalog für Kraftomnibusse (KOM) und Kleinbusse (PKW), die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden und das Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführern für die Beförderung von Schülern



Eine wichtige sicherheitstechnische Neuerung im Schülertransport ist die Empfehlung, dass der „Nothahn“ an kraftbetätigten Türen bei Fahrtgeschwindigkeiten von über 5 km/h abgeschaltet werden darf. In der Vergangenheit hatte es einige sehr schwere Unfälle gegeben, nachdem Schüler die Türen während der Fahrt öffneten.

### Aufteilung des Schulbus-Unfallgeschehens



### Technische Anforderungen

Im Bereich der technischen Anforderungen zählen zu den wesentlichen Elementen:

- Kennzeichnung (Schulbusschild)
- zusätzliche Fahrtrichtungsanzeiger (Blinker)
- gute Sicht des Fahrers (zusätzlich Spiegel, Kamera-Monitorsysteme)
- angepasste Ein- und Ausstiege (Höhe, Trittstufe, Haltegriffe, Türen und Notausstiege)
- für alle Kinder ein Sitzplatz oder Rückhalteeinrichtungen
- Sicherheitsgurte



# Ein neuer Gewerbebezweig

**Lohnnachweis** Für Mitarbeiter mit gelegentlichem Außendienst enthält der 23. Gefahrarif eine neue Gefahrklasse. Sie ist für einen Großteil der veranlagten Unternehmen deutlich günstiger.

VON KLAUS ULRICH SEIBEL

**M**itgliedsunternehmen der BGF fragen immer wieder nach, wie sie die Arbeitsentgelte für Personen nachweisen sollen, die zwar im Büro arbeiten, deren Arbeit es aber erforderlich macht, gelegentlich oder auch häufiger im Außendienst zu arbeiten. Beispiele dafür sind Büroboten, Akquisiteure oder auch Geschäftsführer, die sich außerhalb des Büros mit Kunden treffen.

Bereits im 22. Gefahrarif der BGF, gültig vom 1. Januar 1999 bis 31. Dezember 2004, waren die Entgelte für diesen Personenkreis im technischen Teil des Unternehmens nachzuweisen (Teil II Ziffer 4 Satz 3). Mit der dort gewählten Formulierung hatte die BGF die von der Rechtsprechung geforderte klare Abgrenzung des Büroteils vom technischen Teil vorgenommen. Demnach durften im Büroteil des Unternehmens nur Entgelte für Personen nachgewiesen werden, die ausschließlich und ausnahmslos im Büro tätig waren. Für alle technischen Mitarbeiter, auch wenn sie häufiger im Büro arbeiteten wie zum Beispiel Werkstatt- und Lagermeister, war der Lohnsummennachweis vollständig im technischen Teil zu führen.

Diese Regelung hatte zur Folge, dass zum Beispiel für einen Akquisiteur eines Güterkraftverkehrsunternehmens die Lohnsumme nicht in der Gefahrklasse für den Büroteil, sondern in der Gefahrklasse für Güterkraftverkehr nachzuweisen war. Diese Abgrenzungen waren nicht nachvollziehbar und oft wurden erst im Rahmen von Prüfungen durch den Beratungs- und Prüfdienst der BGF rückwirkende Neufeststellungen über einen längeren Zeitraum notwendig. Aufgrund der erheblichen Unterschiede zwischen den Gefahrklassen führte dies häufig zu erheblichen Nachforderungen.

Von Unternehmerseite wurde gegen diese Praxis eingewandt, dass für Personen mit gelegentlicher Außendiensttätigkeit die Unfallgefahr doch nicht mit der für Personen im technischen Betriebsteil zu vergleichen sei. Im Zuge der Fusionsvorbereitungen mit der Binnenschifffahrts-Berufsgenossen-



schaft wurde deshalb von der BGF geprüft, ob nicht eine dort seit vielen Jahren bestehende und von den Unternehmern akzeptierte Regelung, Büromitarbeiter mit Außendienst in einem eigenständigen Gewerbebezweig nachzuweisen, übernommen werden könnte.

Nach eingehenden Beratungen hat die Vertreterversammlung der BGF den 23. Gefahrarif mit einem eigenständigen Gewerbebezweig „Personen mit Außendienst“ (511) beschlossen. Er ist gültig seit 1. Januar 2005.

Der neue Gewerbebezweig ist für einen Großteil der veranlagten Unternehmen deutlich günstiger im Vergleich zur bisherigen Praxis. Für Unternehmen, deren technische Gefahrklasse niedriger ist als die des Gewerbebezweiges 511, verbleibt es wie bisher bei der Meldung der Lohnsummen im technischen Gewerbebezweig. ■

## Wie wirkt sich die neue Gefahrklasse aus?

Der Beitragsfuß als Grundlage für die Beitragsberechnung beträgt 3,05. Grundlage für die Berechnung ist ein Büromitarbeiter mit gelegentlichem oder regelmäßigem Außendienst und einem Jahresbruttogehalt von 40.000,- Euro. Der Nachweis für Personen mit Außendienst in dem eigenständigen Gewerbebezweig 511 wirkt sich deutlich günstiger aus als der Nachweis im technischen Teil.

Gewerbebezweig	Bezeichnung	Gefahrklasse	Beitrag
570	Möbelspedition	7,50	915,00 Euro
511	Person mit Außendienst	4,98	607,56 Euro
550	Güterkraftverkehr	12,00	1.464,00 Euro
511	Person mit Außendienst	4,98	607,56 Euro



## Entwicklung ausgeglichen

**Statistik** Bei der BGF liegen die Auswertungen der Daten für das Jahr 2005 vor. Im Vergleich zum Vorjahr zeigen sich nur geringfügige Veränderungen.

VON UTE KROHNE

**D**ie statistischen Auswertungen des vergangenen Jahres werden wie wohl in allen Unternehmen auch bei der BGF jeweils mit Spannung erwartet. Inzwischen liegen die Daten für 2005 vor und zeigen eine ausgeglichene Entwicklung. Die Zahl der Mitgliedsunternehmen und Versicherten ist leicht gestiegen. Der Trend sinkender Unfälle aus den Vorjahren setzte sich leider nicht fort: Die Unfallzahlen stiegen leicht an. Dabei sind leichte Verschiebungen in allen Bereichen auch auf die Fusion mit der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft zurückzuführen.

### Mitglieder und Versicherte

Die BGF verzeichnete 2005 wie im Vorjahr einen Zuwachs bei den Mitgliedsunternehmen. Zum 31. Dezember 2005 waren 187.932 Unternehmen bei der BGF versichert. Das ist gegenüber dem Vorjahr ein Zuwachs um 3,5 Prozent. Die Fluktuation ist dabei nach wie vor hoch: Im Laufe des Jahres wurden von der Mitgliederabteilung in Hamburg 29.832 Unternehmen gelöscht und 36.248 Unternehmen neu aufgenommen. Bei einem Vergleich der gemeldeten Lohnsummen zeigte sich 2005 ein leichter Zuwachs um 1,1 Prozent von 23,89 Milliarden auf 24,14 Milliarden Euro. Die Anzahl der abhängig Beschäftigten (rechnerische Größe: Vollarbeiter) stieg von 1.158.305 auf 1.172.638, während die Zahl der versicherten Unternehmer leicht um 1,1 Prozent zurückging (2004: 136.180; 2005: 134.616).

### Unfallzahlen

Meldepflichtig sind alle Unfälle mit einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen. Die BGF konnte bei den meldepflichtigen Unfällen 2003 und 2004 einen Rückgang verbuchen. Diese erfreuliche Entwicklung hat sich leider nicht fortgesetzt. Mit einer Zunahme um 0,8 Prozent fällt die Steigerung 2005 jedoch gering aus. In absoluten Zahlen: 2004 meldeten die Mitglieds-

Die wichtigsten Zahlen in Kürze	2004	2005	Veränderung in %
Anzahl der Mitgliedsunternehmen <sup>1)</sup>	181.512	187.932	+ 3,5
Versicherte	1.294.488	1.307.257	+ 0,8
davon Unternehmer	136.180	134.616	- 1,1
abhängig Beschäftigte <sup>2)</sup>	1.158.305	1.172.638	+ 1,2
Lohnsummen	23,89 Mia.	24,14 Mia.	+ 1,1
meldepflichtige Unfälle	59.812	60.307	+ 0,8
davon Arbeitsunfälle	54.898	55.130	+ 0,4
Wegeunfälle	5.914	5.177	+ 5,4
davon tödliche Arbeits- und Wegeunfälle	156	153	- 1,9
Anzeigen auf Verdacht einer Berufskrankheit	1.219	1.218	- 0,1
neue Unfallrenten	2.098	1.931	- 8,0
davon Arbeitsunfälle	1.879	1.719	- 8,5
Wegeunfälle	219	212	- 3,2

<sup>1)</sup> inklusive 2.475 Binnenschiffahrtsunternehmen; <sup>2)</sup> rechnerische Größe = Vollarbeiter

Entschädigungsleistungen der BGF 2005	absolut (in Mio. Euro)	Anteil an Entschädigungsleistungen in %	Veränderung zum Vorjahr
ambulante Behandlung	47,35	11,04	+ 5,9%
stationäre Behandlung und häusliche Krankenpflege	55,78	13,01	+ 1,7%
sonst. Behandlungskosten und ergänzende Leistungen zur Behandlung	34,97	8,15	+ 2,2%
Zahnersatz	0,99	0,23	- 1,9%
Verletztengeld bei Behandlung und besondere Unterstützung	41,59	9,7	- 0,8%
Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben (Berufshilfe)	11,05	2,58	- 16,9%
Renten an Versicherte und Hinterbliebene	228,37	53,25	+ 4,7%
Beihilfen an Hinterbliebene	0,61	0,14	+ 24,2%
Abfindungen an Versicherte und Hinterbliebene	7,20	1,68	- 13,2%
Sterbegeld und Überführungskosten	0,92	0,22	+ 17,8%
<b>Insgesamt</b>	<b>428,85</b>	<b>100</b>	<b>+ 2,7%</b>

unternehmen 59.812 Unfälle und im Jahr 2005 insgesamt 60.307 Unfälle.

Diese Entwicklung zeigt sich auch dann, wenn Arbeits- und Wegeunfällen getrennt betrachtet werden. Bei den Wegeunfällen ist nach einem

Rückgang um 8 Prozent im vergangenen Jahr 2005 eine Zunahme um 5,4 Prozent festzustellen. Absolut stieg die Zahl von 4.914 auf 5.177 Wegeunfälle. Die Zahl der Arbeitsunfälle stieg 2005 um 0,4 Prozent.



Gewerbebezug	BGF-Schlüssel	Anzahl
Personen mit Außendienst	511	18.810
Postdienste, Transportlogistik	515	1.785
Omnibusunternehmen	520	7.014
Schüler-, Behindertenbeförderung	521	3.476
Taxen- und Mietwagenunternehmen	530, 532	41.200
Krankentransport/ Rettungsdienst	534	455
Güterkraftverkehr	550	52.313
Abfall-/Reststoffbeförderung, sonstige Abfallentsorgung, Müllabfuhr	551, 552	5.841
Abschleppdienst, Autokranunternehmen	553, 555	2.452
Möbelspedition einschließlich Logistik, Neumöbeltransporte	570, 575	5.078
Kraftwagenspedition	580	1.816
Genehmigungsfreier Güterkraftverkehr, Geld- und Werttransport	600, 601	54.994
Fahrschule	640	14.100
Autovermietung	650	7.204
Kfz-Überführung	660	2.772
Autohof, Autowäsche, -pflege, Garage, Parkhaus	671, 672, 674, 675	12.567
Bootshaus, Bootsvermietung	682	837
Bestattungsunternehmen	690	3.552
Reittier-, Gespann-, Stallhaltung, private Reittier- und Kraftfahrzeughaltung	700, 710, 711	4.068
Luftfahrtunternehmen, Fliegerschule	740, 741	1.684
Flughafen, Flugplatz	750	148
Bodendienste für Luftfahrtunternehmen	760	414
Fähren	800	204
Bordwirtschaften, Wassersportschulen	810	688
Personenschiffahrt	820	631
Güterschiffahrt	830	1.123
Taucher- und Bergungsunternehmen, Schiffsleichtierungen, Schiffsbefestigung	840, 850	56
<b>insgesamt</b>		<b>245.282</b>

Erfreulicherweise zeigt sich bei den besonders schweren Arbeits- und Wegeunfällen mit tödlichem Ausgang ein leichter Rückgang um 1,9 Prozent. 153 Unfälle mit tödlichem Ausgang verzeichnete die BGF im Jahr 2005, das sind im Vergleich zum Vorjahr drei Unfälle mit tödlichem Verlauf weniger.

### Neue Unfallrenten und Anzahl der Rentenempfänger

Unter dem Begriff „neue Unfallrenten“ werden alle Unfälle erfasst, die im Berichtsjahr zum ersten Mal in

Form einer Rente oder von Sterbegeld entschädigt werden. Dazu zählen alle Arbeits- und Wegeunfälle mit schweren Verletzungsfolgen. Hier verzeichnete die BGF schon im Vorjahr einen Rückgang um 5,5 Prozent. Dieser wird 2005 durch einen Rückgang um 8 Prozent noch übertroffen. Die Zahl der neuen Unfallrenten sank absolut von 2.098 im Jahr 2005 auf 1.931 im Jahr 2005.

Obwohl die Zahl der neuen Renten leicht rückläufig ist, wächst der Rentenbestand bei der BGF an. 2005 betrug die Zahl der Rentenempfänger bei

der BGF 40.301 (2004: 38.432). Eine wesentliche Ursache für diese Entwicklung ist, dass bei der BGF früher insgesamt weniger Renten festgestellt wurden. Die Zahl der Rentenwegfälle ist dadurch heute geringer als die Zahl der Neurenten. 2005 beträgt der Anteil der Rentenleistungen am Gesamtbeitrag der Entschädigungsleistungen 53,25 Prozent.

### Berufskrankheiten

Wird bei einer Erkrankung eine berufliche Verursachung vermutet, nimmt die Berufsgenossenschaft nach einer „Anzeige auf Verdacht einer Berufskrankheit“ die Ermittlungen auf. 2005 blieb die Zahl der Anzeigen im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert: Im Jahr 2004 waren es 1.219 und 2005 insgesamt 1.218 Anzeigen.

Die Verdachtsanzeigen betrafen in weit überwiegendem Maße durch physikalische Einwirkungen verursachte Erkrankungen – in 418 Fällen Erkrankungen der Lendenwirbelsäule und in 200 Fällen Lärmschwerhörigkeit. In 158 Fällen wurden Verdachtsanzeigen aufgrund von Hauterkrankungen gemeldet. Nach wie vor hoch ist die Zahl asbestbedingter Erkrankungen. Bei der BGF gingen in diesem Zusammenhang 93 Anzeigen auf Verdacht einer Berufskrankheit ein.

Von den im Berichtsjahr entschiedenen 1.412 Fällen bestätigte sich der Verdacht einer beruflichen Verursachung in 267 Fällen.

### Kostenentwicklung

2005 konnte die BGF im Bereich der Leistungen leider keinen erneuten Rückgang der Kosten verzeichnen. Mehrausgaben fielen in mehreren relevanten Leistungsbereichen an. Dazu zählen die Behandlungskosten, und hier vor allem die ambulanten Behandlungskosten, die mit einem Zuwachs um 5,9 Prozent relativ stark anstiegen. Aber auch bei den Renten verzeichnete die BGF Mehrausgaben in Höhe von 4,7 Prozent. Trotz dieser zusätzlichen Ausgaben konnte der Beitragsfuß als Faktor für die Beitragsberechnung jedoch stabil gehalten werden. ■

Fax-Bestellung an  
040-39 80 10 40

GSV GmbH, Postfach 50 02 29, 22702 Hamburg

**Sicherheits  
Partner**



## Mit diesem Fax bestellen wir

kostenlose **Sonderdrucke** des SicherheitsPartners  
4/2006

Info-Broschüre „**Nur kippen**“

Mitgliedsbetriebe erhalten bis zu drei Exemplare der Broschüre  
kostenlos, jedes weitere Exemplar kostet 3,00 Euro zuzügl. MwSt. und  
Versandkosten; für Nichtmitglieder je Exemplar 4 Euro zuzügl. MwSt.  
und Versandkosten

\_\_\_\_\_

FIRMENNAME

\_\_\_\_\_

ZU HÄNDEN

\_\_\_\_\_

STRASSE

\_\_\_\_\_

POSTFACH

\_\_\_\_\_

ORT

\_\_\_\_\_

DATUM

UNTERSCHRIFT



Datenschutzvereinbarung: Mit der Übermittlung meiner Adressdaten an das von der BGF beauftragte  
Versandunternehmen GSV GmbH erkläre ich mich einverstanden. Die Adressdaten dienen ausschließlich  
dem einmaligen Versand. Eine Weitergabe der Daten an Dritte ist untersagt.