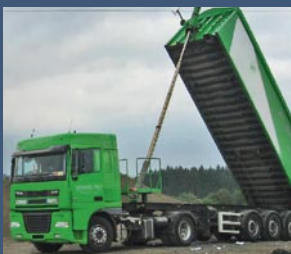


# SICHERHEITS PARTNER



Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen · [www.bgf.de](http://www.bgf.de)



## Unfallbericht

Immer wieder sterben Fahrer von Kippsattelzügen, weil sie in der Nähe von Hochspannungsleitungen die Kippmulde anheben. **14**



## Neue Führung

Am 1. Juli 2009 übernahm Sabine Kudzielka in Hamburg das Amt der Hauptgeschäftsführerin bei der BGF. Ein Interview. **10**

# SicherheitsPartner

## INFORMATIONEN

- 4 **Kosten und Nutzen betrieblicher Prävention**
- 4 **Möbelspeditionen auf gutem Weg**
- 7 **Grenzenlos**  
Europäisches Forschungsprojekt

## MITGLIEDERINFORMATION

- 8 **Verabschiedung Saier**
- 9 **Olaf Scholz**  
Interview mit Olaf Scholz
- 10 **Die neue Chefin**  
Interview mit Sabine Kudzielka

## SCHULUNG

- 12 **Ein Seminar nach Maß für Taxifahrer**
- 12 **Bestattungsgewerbe: Sicherheit beginnt schon während der Ausbildung**
- 13 **Ein sonniger Tag, drei Firmen und mehr als 80 Teilnehmer**

## UNFALLBERICHT

- 14 **Nie kippen unter Freileitungen**

## PRÄVENTION

- 16 **Dichtung und Wahrheit**  
Fahrer-Assistenz-Systeme
- 18 **Abgase von Dieselmotoren**  
Die neue TRGS 554

## RUBRIKEN

- 2 **Editorial, Impressum**
- 4 **Adressverzeichnis**
- 5 **Prävention aktuell**
- 20 **Fax-Abruf**

## IMPRESSUM

Herausgeber: Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, 22757 Hamburg; Tel.: 040/39 80 - 0  
 Gesamtverantwortung: Sabine Kudzielka, Hauptgeschäftsführerin  
 Prävention: Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs  
 Redaktion: Ute Krohne  
 Gestaltung: Design Concept Paquin  
 Herstellung: Lena Amberger  
 Druck: Stürtz GmbH, Würzburg  
 Der SicherheitsPartner erscheint 8 x jährlich in der VerkehrsRundschau, Springer Transport Media GmbH, Neumarkter Str. 18, 81664 München

## EDITORIAL

# Kontinuität und Neubeginn



Sabine Kudzielka,  
Hauptgeschäftsführerin  
der BGF

Im Verkehrsgewerbe ist die Fluktuation groß. Rund 30.000 Betriebe nehmen wir bei der BGF jährlich neu auf und nahezu ebenso viele Abmeldungen verzeichnen wir. Deshalb ist unser Mitteilungsblatt, der SicherheitsPartner, für uns ein wichtiges Informationsmedium. Mit ihm erreichen wir alle Unternehmer – auch die, die neu bei uns sind und uns noch nicht kennen. Wir berichten über Entscheidungen der Selbstverwaltung in Vorstand und Vertreterversammlung, über aktuelle Rechtsentwicklungen in der gesetzlichen Unfallversicherung und über unsere Leistungen. Wichtig ist für uns aber vor allem, unsere Leser über Arbeits- und Gesundheitsschutz und Unfallverhütung zu informieren. Und zwar praxisnah. Mit Autoren aus unseren eigenen Reihen, die in direktem Kontakt mit Ihnen stehen und etwas von Ihrer Arbeit verstehen. An diesem Ziel wird sich durch den Wechsel an der Spitze unserer Berufsgenossenschaft in Zukunft nichts ändern. Im Gegenteil. Als neue Hauptgeschäftsführerin ist es mein Wunsch, Ihnen viele neue und aktuelle Informationen zu bieten, die Sie bei Ihrer Arbeit in den Betrieben unterstützen. Anregungen ergeben sich für unser Mitteilungsblatt durch unsere Fusion mit der See-Berufsgenossenschaft. Wir können gemeinsam entscheiden, an welcher Stelle Kontinuität wichtig ist und wo Neues sinnvoll erscheint. Das bietet beste Voraussetzungen für ein gutes Gelingen.

*S. Kudzielka*

## Neue Info-Broschüre: Sonnenschutz

In Deutschland gibt es rund 140.000 Hautkrebsneuerkrankungen pro Jahr. Nach Expertenmeinung verursacht hauptsächlich die UV-Belastung durch zunehmenden Aufenthalt im Freien diese Entwicklung. Besonders gefährdet sind rund zweieinhalb Millionen Beschäftigte in Deutschland, die sich berufsbedingt häufig in der Sommersonne aufhalten müssen. An sie richtet sich die Broschüre „Licht und Schatten“, die die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin veröffentlicht hat. Die Datei finden Sie zum Herunterladen unter [www.baua.de](http://www.baua.de) in der Rubrik Publikationen/Broschüren.

*baua*



Eine neue Broschüre zum Thema Sonnenschutz

## Fahrschulen: Einsatz für Organspende

Rund 12.000 Menschen warten derzeit in Deutschland auf eine lebensrettende Transplantation. Sie leben in der ständigen Angst, bald sterben zu müssen, und gleichzeitig mit der Hoffnung, durch eine Organspende gerettet zu werden. An jedem Tag sterben statistisch gesehen drei von diesen Patienten, weil für sie nicht rechtzeitig ein Spenderorgan zur Verfügung steht. Umso dramatischer ist es, dass es im ersten Halbjahr 2008 überraschend zu einem deutlichen Rückgang in der Organspende gekommen ist.

Sabine Darjus, Vorsitzende des Fahrlehrerverbands Hamburg, hat deshalb im Rahmen eines Hamburger Projekts in einigen Fahrschulen in Hamburg und Umgebung die Organspende thematisiert und Informationsbroschüren und Ausweise an Fahrschüler verteilt. Die Vorsitzende un-

terstützt damit die Initiative „Fürs Leben. Für Organspende.“

Die Initiative hat das Ziel, über die Fahrschulen junge Menschen für das Thema Organspende zu sensibilisieren. Jährlich werden in Hamburg und Umgebung rund 22.000 Fahrschüler an etwa 230 Fahrschulen auf die Führerscheinprüfung vorbereitet. Vorbilder der Aktion sind Länder wie die USA, Kanada und Australien, in denen seit Jahren die Information und die Entscheidung für oder gegen Organspende an die Führerscheinausgabe gekoppelt sind. Ziel der Hamburger Initiative ist es, über eine Aufnahme des Themas Organspende in das Lehr- und Lernmaterial für den Unterricht auch Fahrschulen in anderen Bundesländern in die Aktion mit einzubinden. Info: [www.fuers-leben.de](http://www.fuers-leben.de) *DSO*

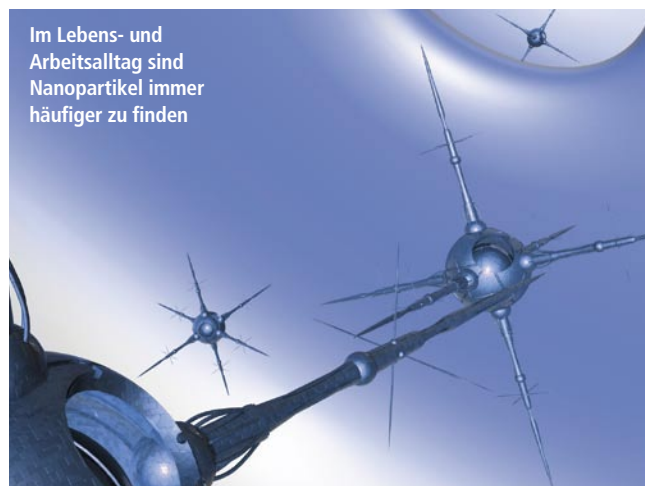
## Arbeitsschutz bei kleinsten Teilchen

Umfassende Informationen zu Nanopartikeln und ultrafeinen Stäuben bietet das berufsgenossenschaftliche „Institut für Arbeitsschutz“ (BGIA) in einem neuen

zieren. Die Zahl der Arbeitsplätze, an denen Menschen mit sogenannten nanoskaligen Teilchen in Berührung kommen, wächst ständig. Aber auch in der Freizeit sind die Partikel oft unbemerkt allgegenwärtig, zum Beispiel in Motorabgasen, Kerzenlicht oder modernen Körperpflegeprodukten. „Über die Wirkung der Teilchen herrscht nach wie vor Unsicherheit. Gleichzeitig wächst insbesondere in den Betrieben der Druck, möglicherweise betroffene Arbeitsplätze zu erkennen und Schutzmaßnahmen

zu ergreifen“, sagt Dr. Markus Berges, Experte des BGIA. Mit seinem Internetangebot will das Institut deshalb vor allem Hinweise zu wirksamen Schutzmaßnahmen geben, aber auch den Stand des Wissens zum Thema Nanoteilchen insgesamt abbilden. Die Adresse: [www.bgia.de](http://www.bgia.de)

*DGUV*



Im Lebens- und Arbeitsalltag sind Nanopartikel immer häufiger zu finden

Internetportal an. Fachleute und interessierte Laien können dort den aktuellen Wissensstand zum Thema, insbesondere zur Frage wirksamer Schutzmaßnahmen, abrufen.

Nach Schätzungen wird die Nanoindustrie im Jahr 2015 weltweit Produkte im Wert von einer Billion US-Dollar produ-

### NACHRICHTEN

#### AUSSERORDENTLICHE SITZUNG

### Vertreterversammlung

Die außerordentliche Sitzung der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen wurde neu terminiert. Sie findet statt am Dienstag, 29. September 2009, um 11.00 Uhr im großen Sitzungssaal in der Hauptverwaltung der BGF, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg.

Die Sitzung ist öffentlich.

#### VERKEHRSSICHERHEITSRAT

### Neuer Präsident

Der Vorstand des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) hat Dr. Walter Eichendorf zu seinem neuen Präsidenten gewählt. Der stellvertretende Hauptgeschäftsführer der DGUV wurde damit zum 1. Juli Nachfolger von Professor Manfred Bandmann, der seit 1998 als DVR-Präsident tätig war. Eichendorf ist seit 1992 Mitglied des DVR-Vorstandes und leitet als stellvertretender Hauptgeschäftsführer der DGUV den Geschäftsbereich Prävention, zu dem auch die Verkehrssicherheitsarbeit zählt.

#### BERUFSSCHULE

### Früh übt sich

Mit einer Feierstunde im Berliner Bundesrat wurden am 28. Mai die Preisträger des diesjährigen Schülerzeitungswettbewerbs der Bundesländer ausgezeichnet. Einen Sonderpreis erhielt die Schülerzeitung „Scoop“ der Berufsbildenden Schulen II in Leer. Er wurde vergeben für die überzeugendste Präsentation des Themas „Sicherheit und Gesundheit in der Schule“. Ausgelobt wird der Sonderpreis von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung, dem Spitzenverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. Mehr dazu unter [www.schuelerzeitung.de](http://www.schuelerzeitung.de).

#### AMI

### Künftig alle zwei Jahre

Die Leipziger Automobil-Messe AMI wird künftig nur noch alle zwei Jahre stattfinden. Ab 2010 soll sich die AMI mit der Internationalen Automobil Ausstellung in Frankfurt am Main jährlich abwechseln und inhaltlich neu orientieren. Die Kombination mit der Fachmesse AMITEC soll erhalten bleiben.

## Kosten und Nutzen betrieblicher Prävention

Viele Unternehmen betreiben Prävention, um den gesetzlichen Anforderungen und ihrer sozialen Verantwortung nachzukommen. Investitionen in den Arbeitsschutz tragen aber auch zum betriebswirtschaftlichen Erfolg eines Unternehmens bei. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie unter der Leitung von Professor Dietmar Bräunig von der Universität Gießen. Sie ist Teil des Projektes „Qualität in der Prävention“ unter der Leitung des Instituts Arbeit und Gesundheit (BGAG).

Die Studie stellt erstmals Kosten und Nutzen der betrieblichen Prävention in einer Bilanz gegenüber. Mit verschiedenen statistischen Methoden ermittelt sie aus diesem Vergleich eine Kennziffer für das „ökonomische Erfolgspotenzial“, das Prävention schafft – den „Return on Prevention“. „Dieser Wert ist eine theoretische Größe. Sie beschreibt, welchen Nutzen ein Unternehmen aus Investitionen in den Arbeitsschutz ziehen kann“, sagt Professor Dietmar Bräunig.

Für die in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen liegt der Return on Prevention bei 1,6. Das heißt: Ein in den Arbeitsschutz investierter Euro bewirkt ein wirtschaftliches Erfolgssteigerungspotenzial in Höhe von 1,60 Euro.

39 Firmen unterschiedlicher Größe nahmen an der Untersuchung teil. In Fragebögen und persönlichen Interviews gaben Mitarbeiter und Unternehmer Auskunft über Kosten und Nutzen von Präventionsmaßnahmen in ihren Betrieben. Aus den Antworten der Betriebe ergeben sich drei Schwerpunkte. Die positivsten Effekte von Arbeitsschutzmaßnahmen sind demnach: Wertzuwachs durch gestiegene Zufriedenheit der Beschäftigten, Kosteneinsparung durch vermiedene Betriebsstörungen und Wertzuwachs durch ein höheres Image und verbesserte Produktqualität.

[http://www.dguv.de/bgag/de/forschung/forschungsprojekte\\_archiv/qdp/qdp\\_abschluss/\\_dokumente/qdp\\_ab05.pdf](http://www.dguv.de/bgag/de/forschung/forschungsprojekte_archiv/qdp/qdp_abschluss/_dokumente/qdp_ab05.pdf)

BGF/DGUV

## Möbelspediteure: Künftig alle zwei Jahre in Kassel



Der Überschlagsimulator im Einsatz auf der MöLo

Kassel liegt als Standort mitten in Deutschland und ist aus allen Richtungen gut zu erreichen. Das wissen Möbelspediteure und wählten die Stadt für ihre erste Messe. Die MöLo, die Messe für Möbelspedition und Logistik, hatte vom 18. bis 20. Juni Premiere. Das Konzept, neben Besuchern der AMÖ-Tagung weitere Interessierte einzuladen,

ging auf. Initiatoren des Bundesverbandes Möbelspedition und Logistik (AMÖ) und Messeveranstalter zeigten sich zufrieden. Es ist geplant, die MöLo alle zwei Jahre in Kassel stattfinden zu lassen.

Auch die BGF war mit dem Besuch an ihrem Messestand zufrieden. Wie immer, wenn sie mit Überschlagsimulator und Gurtschlitten unterwegs ist, konnten viele Besucher von der Notwendigkeit überzeugt werden, den Gurt anzulegen. Nachgefragt waren auch die Medien zur Ladungssicherung und zur Unterstützung der Unternehmen bei der Unterweisung der Mitarbeiter.

Bei der Mitgliederversammlung der AMÖ ging Präsident Gert Hebert auf die aktuelle wirtschaftliche Lage ein. Trotz Mauterhöhung und Krise blicke die Branche optimistisch in die Zukunft. Umgezogen werde immer und gerade in der Krise sei ein Trend zum Häuslichen und damit zum Kauf neuer Möbel festzustellen. Hebert appellierte an die Politik, die Einnahmen aus der Mauterhöhung für Infrastrukturmaßnahmen zu nutzen. Eine Differenzierung der Maut nach Zeit und Ort lehnte Hebert entschieden ab. Im Normalfall bestehe der Wunsch der Kunden, das Be- und Entladen in den üblichen Werkzeiten vorzunehmen. Also seien Lkw-Fahrer auch in diesen Zeiten unterwegs. Mit Blick auf die zusätzliche Belastung der Mitarbeiter fügte Hebert an: „Auch unsere Fahrer sind nicht unendlich belastbar, haben Familien und Freunde und ein Bedürfnis nach Schlaf.“

BGF

### SO ERREICHEN SIE DIE BGF

**Hauptverwaltung Hamburg**  
Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg

Tel.: 0 40/39 80 - 0  
Fax: 0 40/39 80 - 16 66  
E-Mail: [info@bgf.de](mailto:info@bgf.de)

**Bezirksverwaltung Dresden**  
Hofmühlenstraße 4  
01187 Dresden

Tel.: 03 51/42 36 - 50  
Fax: 03 51/42 36 - 581  
E-Mail: [bv-dre@bgf.de](mailto:bv-dre@bgf.de)

**Bezirksverwaltung Hamburg**  
Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg

Tel.: 0 40/39 80 - 0  
Fax: 0 40/39 80 - 26 99  
E-Mail: [bv-hbg@bgf.de](mailto:bv-hbg@bgf.de)

**Bezirksverwaltung Wuppertal**  
Aue 96  
42103 Wuppertal

Tel.: 02 02/38 95 - 0  
Fax: 02 02/38 95 - 400  
E-Mail: [bv-wup@bgf.de](mailto:bv-wup@bgf.de)

**Bezirksverwaltung Hannover**  
Walderseestraße 5/6  
30163 Hannover

Tel.: 05 11/39 95 - 6  
Fax: 05 11/39 95 - 700  
E-Mail: [bv-han@bgf.de](mailto:bv-han@bgf.de)

**Bezirksverwaltung Wiesbaden**  
Wiesbadener Straße 70  
65197 Wiesbaden

Tel.: 06 11/94 13 - 0  
Fax: 06 11/94 13 - 106  
E-Mail: [bv-wie@bgf.de](mailto:bv-wie@bgf.de)

**Bezirksverwaltung Berlin**  
Axel-Springer-Straße 52  
10969 Berlin

Tel.: 0 30/2 59 97 - 0  
Fax: 0 30/2 59 97 - 299  
E-Mail: [bv-ber@bgf.de](mailto:bv-ber@bgf.de)

**Bezirksverwaltung München**  
Deisenhofener Straße 74  
81539 München

Tel.: 0 89/6 23 02 - 0  
Fax: 0 89/6 23 02 - 100  
E-Mail: [bv-mue@bgf.de](mailto:bv-mue@bgf.de)

## Handverletzungen: Abgetrennte Gliedmaßen nicht in Wasser legen

Mehr als ein Drittel aller Unfälle am Arbeitsplatz führen zu einer Handverletzung. Fast die Hälfte davon sind sogenannte oberflächliche Zerreißen. Das sind zum Beispiel Platz-, Schnitt- und Quetschwunden. Aber auch kleinere Verletzungen sollte man unbedingt ernst nehmen, denn in den Händen liegen viele wichtige Nerven, Blutgefäße und Sehnen sehr nahe beieinander. Selbst schmale Stiche, die von außen harmlos wirken, können erheblichen Schaden anrichten und zu Gefühlsstörungen, Lähmungen und Bewegungseinschränkungen führen. Es ist deshalb in jedem Fall sinnvoll, nach einer Handverletzung einen Arzt aufzusuchen. Wenn ein Unfall geschieht, kann schnelles

oft auftretende massive Blutung aus der Wunde sollte nach der Wunddesinfektion mit einem Druckverband versorgt werden. Das sogenannte „Unterbinden“ oder „Abbinden“ des Armes ist in der Regel weder notwendig noch sinnvoll. Wenn Gliedmaßen abgetrennt worden sind, sollten sie in einem Plastikbeutel verschlossen aufbewahrt und kühl sowie trocken gehalten werden, zum Beispiel in einem zweiten Beutel mit Wasser und einigen Eiswürfeln.

„Die Amputate dürfen keinesfalls in Wasser schwimmen oder Kontakt mit dem Eis haben“, erklärt Dr. Richarda Böttcher, Oberärztin der Abteilung für Hand-, Replantations- und Mikrochirurgie am Be-



Vorsicht bei Arbeiten an der Kreissäge

Handeln und umsichtiges Verhalten die Verletzungsfolgen deutlich mindern. Mit dem Notruf zur Alarmierung des Rettungsdienstes wird die Rettungskette für die Erstversorgung in Gang gesetzt. Die

rufsgenossenschaftlichen Unfallklinik Berlin. „So kann der abgetrennte Körperteil unter Umständen chirurgisch rekonstruiert werden. Das ist aber leider nicht in jedem Fall möglich.“ *BGF/DGUV*

## Steigende Unfallzahlen

Die absolute Zahl der Arbeitsunfälle stieg aufgrund der deutlich gestiegenen Beschäftigung auf insgesamt 971.620. Das geht aus den Geschäfts- und Rechnungsergebnissen der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen hervor.

Das Risiko eines Arbeitsunfalls mit bleibenden Verletzungsfolgen ging weiter zurück. Berufsgenossenschaften und Unfallkassen zahlten in 16.823 Fällen erstmals eine Unfallrente. Die Zahl der tödlichen Arbeitsunfälle verringerte sich um 47 auf 572. Auf dem Weg zur Arbeit stieg die Zahl der Unfälle um rund 10.000 auf 176.608. Die Zahl der neuen Wegeunfallrenten sank dagegen. Sie lag bei 5.629, ein Rückgang um 541 gegenüber 2007.

Die Zahl der tödlichen Wegeunfälle sank um 45 auf 458.

Im Gegensatz zu anderen Sozialversicherungsträgern finanzieren sich die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung ausschließlich aus Beiträgen der Arbeitgeber. Das Umlagesoll der Berufsgenossenschaften belief sich auf 9,26 Milliarden Euro, rund 236 Millionen Euro mehr als 2007. Ein Großteil dieser Steigerung – rund 150 Millionen Euro – ging auf wachsende Ausgaben für die medizinische Behandlung von Versicherten zurück.

Über die Rechnungsergebnisse der BGF berichten wir in einem ausführlichen Artikel in der nächsten Ausgabe des SicherheitsPartners. *BGF/DGUV*

### PRÄVENTION AKTUELL



AKTUELL  
AKTUELL  
AKTUELL  
AKTUELL  
AKTUELL  
AKTUELL

#### DR. JÖRG HEDTMANN Warnleuchten

Es gibt – aus meiner Sicht erfreulicherweise – noch viele Dinge, in denen der Mensch von keiner Maschine geschlagen werden kann. Allerdings ist das in vielen spezialisierten Bereichen schon lange nicht mehr so. Viele unserer Arbeitsgeräte meistern ihre Aufgabe besser als jeder Mensch. Unter einer Voraussetzung: gute Wartung und richtige Bedienung. So kann ein Dieselmotor nahezu ununterbrochen, ausreichende Treibstoffzufuhr vorausgesetzt, seinen Dienst verrichten. Wenn dennoch eine Unterbrechung erforderlich ist, meldet sich das moderne Fahrzeug mit Warnleuchten, Computermeldungen oder merkwürdigen Geräuschen aus dem Motorraum. Wenn Sie dann nicht reagieren, ist das Überleben der teuren Maschine ernsthaft gefährdet. Wer würde solche Warnungen daher einfach ignorieren? Welcher Chef würde einem Mitarbeiter auf die Schulter klopfen, der die letzten 50 Kilometer mit hell leuchtender Öldruckkontrollleuchte zurückgelegt hat? Warum ignorieren wir dann so gerne die Warnsignale des eigenen Körpers? Warum verlangen wir von ihm Leistung in Situationen, in denen wir eine Maschine sofort und ohne Diskussionen abschalten würden? Brennt die Warnlampe nicht intensiv genug? Ein großer Teil tragischer Unfälle lässt sich darauf zurückführen, dass die Maschine einfach weitergearbeitet hat, als der Bediener schon längst zwangsabgeschaltet war. Es gibt noch ein paar Schnittstellen im Mensch-Maschine-Verhältnis, die verlangen derzeit noch Fähigkeiten, die nur der Mensch hat. Nutzen wir sie! Lernen wir unsere Warnlampen wahrzunehmen und zu respektieren! Der mögliche Schaden ist ansonsten viel größer als ein kaputter Motor.

## Engere Zusammenarbeit mit WHO

Das Regionalbüro Europa der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) wollen ihre Zusammenarbeit intensivieren. Eine entsprechende Vereinbarung unterzeichneten Dr. Rokho Kim vom WHO European Centre for Environment and Health in Bonn und der stv. DGUV-Hauptgeschäftsführer Dr. Walter Eichendorf. Mit der Vereinbarung ist ein Verfahren verbunden, an dessen Ende die gesetzliche Unfallversicherung mit ihren drei Forschungsinstituten Collaborating Center der WHO werden kann. Nach Abschluss des Aufnahmeverfahrens der WHO würde

die DGUV damit Teil des internationalen Netzwerks der Gesundheitsorganisation der Vereinten Nationen werden.

Dr. Michal Krzyzanowski, Leiter des WHO European Centre for Environment and Health, wies während der Unterzeichnung darauf hin, dass Deutschland im Unfallversicherungssystem über eine der besten Forschungs- und Dienstleistungsressourcen in der Prävention verfügt.

Die Einbindung der Forschungsinstitute in die internationale Arbeit der WHO würde neue Möglichkeiten im wissenschaftlichen Austausch eröffnen. Die Collaborating Center spielen eine wichtige Rolle bei der

Umsetzung des WHO-Programms zur Gesundheit am Arbeitsplatz 2008-2017. Ziel des Programms ist, die Gesundheit und Sicherheit bei der Arbeit weltweit durch Forschung, gesetzliche Maßnahmen und leichteren Zugang zu arbeitsmedizinischer Betreuung zu verbessern. Den Collaborating Centers kommt hierbei die Aufgabe zu, Gesundheitstrends, auch bei der Arbeit, zu beobachten, Informationen zu sammeln und zu verbreiten sowie geeignete Präventions- und Interventionsmaßnahmen bei Gesundheitsproblemen und Erkrankungen zu fördern wie dies z. B. aktuell bei der Schweinegrippe der Fall ist. *BGF/DGUV*

## Delegation des türkischen Arbeitsministeriums bei der BGF

Vom 25. bis 27. Mai 2009 waren drei Arbeitsschutzexperten des türkischen Arbeits- und Sozialministeriums zu Gast bei der BGF in Hamburg. Die Ingenieure lernten im Rahmen einer Projektarbeit für die EU-Erweiterungskommission den Arbeitsschutz in Deutschland kennen. Während des Besuches bei der BGF standen Fachinformationen zur EG-Richtlinie „Handhabung von Lasten“ und Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit beim Be- und Entladen auf dem Programm. Diese Themen wurden in der Praxis durch Besuche des Hamburger Flughafens und der Stückgutspeditionen Bursped und Ascherl vertieft. Besonderes Interesse fand bei den türkischen Experten die Stetigförderkette mit den Gabelhubwagen bei Bursped. Durch den Einsatz des Kettensystems konnte der Staplerverkehr deutlich reduziert und die Arbeitssicherheit erhöht werden.

*BGF*



Die türkische Delegation beim Besuch der Firma Bursped (v. l. n. r.: Bernd Pott, Leiter Umschlagterminal; Süleyman Bayer, Dolmetscher; Wolfgang Römer, Geschäftsführer Bursped; Burak Yasun, Ahmet Ersoy, Kagan Yücel, Türkisches Arbeitsministerium; Dipl.-Ing. Kilian Blobner von der BGF)

## EU drängt auf neue Weitwinkelspiegel für Lkw

Bereits im Jahr 2006 hatte sich der EU-Verkehrsmministerrat darauf verständigt, dass alle Mitgliedstaaten innerhalb von drei Jahren eine Rechtsverordnung zur Einführung von Weitwinkelspiegeln von Lkw erlassen sollten. Dies ist nach EU-Informationen bislang noch nicht in England, Luxemburg, Polen und Zypern geschehen. Diesen vier Ländern droht deshalb nun eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof. EU-Verkehrskommissar An-

tonio Tajani drängt auf eine schnelle Umsetzung der Vorschriften, denn vom Einsatz der Weitwinkelspiegel erhofft er sich mehr Verkehrssicherheit auf europäischen Straßen. Dabei geht es vor allem darum, die Anzahl von Unfällen zu vermindern, die auf den toten Winkel zurückgeführt werden können. Experten schätzen, dass in der EU jährlich rund 400 Personen bei Unfällen sterben, weil sie im toten Winkel übersehen wurden.

Für neu in den Verkehr kommende Lkw-Modelle gilt die neue Ausrüstungspflicht bereits ab Ende Januar 2007. Deutschland hat die Regelung 2008 durch eine Änderung der Straßenverkehrszulassungsordnung bestätigt und setzt die Vorschriften seit Ende 2008 um. Die EU verlangt eine europaweite Nachrüstung von Lastwagen, die nach dem 1. Januar 2000 zugelassen wurden und über 3,5 Tonnen wiegen bis 1. April 2009. *BGF*

Die BGF beteiligt sich an einem **europäischen Forschungsprojekt** zur Verbesserung der Arbeits- und Gesundheitsbedingungen im straßengebundenen Güter- und Personenverkehr.

# Grenzenlos

**A**rbeits- und Gesundheitsschutz in deutschen Unternehmen ist längst keine ausschließlich nationale Angelegenheit mehr und wird zunehmend durch europaweit vereinheitlichte Gesetze und Ausführungsbestimmungen geregelt. Hierzu erlässt die Europäische Union (EU) Verordnungen und Richtlinien, die von den Mitgliedsstaaten in einem angemessenen Zeitraum in nationales Recht überführt werden müssen. Ziel ist die möglichst vollständige Harmonisierung aller Rechtsgrundlagen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes in den Mitgliedsstaaten der EU. Auf diese Weise sollen innerhalb des europäischen Binnenmarktes für alle Beschäftigten die gleichen gesetzlichen Bedingungen und ein einheitlich hohes Schutzniveau bei der Arbeit erreicht werden.

Zur Vereinheitlichung und Verbesserung der intereuropäischen Zusammenarbeit wurde 1996 die Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (EU-OSHA) gegründet. Die Agentur sichtet und bewertet wissenschaftliche Veröffentlichungen aus unterschiedlichen Branchen und Fachgebieten, um neue Erkenntnisse zur Risikoprävention zu gewinnen. Die von der EU-OSHA erarbeiteten Ergebnisse werden der Öffentlichkeit in Schwerpunktkampagnen und über das Internetportal der Agentur zur Verfügung gestellt.

Durch ihre Arbeit leistet die Agentur einen Beitrag zur Verbesserung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes in den Unternehmen. Sie beeinflusst aber auch in hohem Maße die Meinungsbildung in Politik und Gesellschaft der einzelnen Mitgliedsstaaten. Für die Jahre 2008/2009 wurde im Projekt „Road Transport“ ein Arbeitsschwerpunkt auf die Sicherheit sowie den Arbeits- und Gesundheitsschutz im straßengebundenen Personen- und Gütertransport gelegt. Als einer von insgesamt 17 europäischen Part-

nern beteiligte sich die BGF an diesem Arbeitsprogramm. In fünf von acht Teilprojekten trugen Mitarbeiter der BGF mit ihren Kenntnissen und Erfahrungen zum Gelingen des Arbeitsprogramms bei:

- allgemeine Arbeits- und Gesundheitsgefahren im Transportgewerbe
- erfolgreiche Präventionskampagnen in kleinen und mittelständischen Transportunternehmen
- ausgewählte Beispiele guter Präventionsarbeit im Omnibusgewerbe
- ausgewählte Beispiele guter Präventionsarbeit im Güterkraftverkehr
- Prävention von arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren im Taxigewerbe.

Die BGF steuerte zahlreiche Ergebnisse aus ihrer Präventionsarbeit bei. Dazu zählten auch die Kampagne zur Verbreitung von Fahrer-Assistenz-Systemen „SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH“ und die Aktion „Taxifahren - Gu(r)t und sicher“. Inge-

samt konnten 25 Beispiele guter Präventionsarbeit und mehr als 50 Literaturstellen zu arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren im Transportgewerbe recherchiert und aufbereitet werden.

Die Ergebnisse der einzelnen Teilprojekte werden im Laufe dieses Jahres von der Agentur aufbereitet und im Themenschwerpunkt „Road Transport“ auf dem Internetportal der EU-OSHA der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Für die Mitgliedsbetriebe der BGF ergibt sich damit gleich ein doppelter Nutzen: Die Interessen und Bedürfnisse der BGF-Mitgliedsbetriebe werden im Meinungsbildungsprozess der EU-Kommission stärker berücksichtigt als bisher und die Ergebnisse stehen Arbeitsschutzexperten, Unternehmen und Beschäftigten direkt auf den Internetseiten der EU-OSHA zur Verfügung (<http://osha.europa.eu/en>)

Dr. Claus Backhaus

## EU-OSHA: EINE AGENTUR FÜR EUROPA

Die Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz stellt auf ihren Internetseiten in mehr als 20 Sprachen Informationen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz zur Verfügung. Die BGF unterstützt das Arbeitsprogramm „Road Transport“ der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz und entwickelt gemeinsam mit 16 europäischen Partnern Musterbeispiele guter Präventionsarbeit für das Transportgewerbe.

# Abschied mit Ehrennadel



Von oben: Heino W. Saier im Gespräch mit Olaf Scholz und während der Überreichung der Ehrennadel durch Hermann Grewer, BGL – Gut gelaunte Gäste waren Gert Hebert, Andreas Fischer-Appelt, Fred Buchholz und Heinrich Frey – Festlicher Rahmen im Literaturhauscafé

**A**m 9. Juni 2009 luden die Vorsitzenden des Vorstands der BGF zur offiziellen Verabschiedung von Heino W. Saier ins Literaturhauscafé in Hamburg ein. Klaus-Peter Röskes begrüßte die Gäste und drückte seine Freude darüber aus, dass Bundesarbeitsminister Olaf Scholz der Einladung gefolgt sei.

Der Bundesminister wandte sich in seiner Rede zunächst an den scheidenden Hauptgeschäftsführer der BGF. „Hier war ein Überzeugungstäter am Werk,“ konstatierte er und erinnerte an die 23-jährige Amtszeit von Heino W. Saier. Er selbst wisse, wie wichtig es sei, Mitarbeiter einzubinden, Betriebskultur zu prägen, Teams zu bilden und Ziele wie Partnerschaft, Weiterbildung und Gesundheitsförderung zu verfolgen. Heino W. Saier sei es gelungen, hier Maßstäbe zu setzen, die für die ganze Branche gelten.

Die Zusammenarbeit zwischen Berufsgenossenschaften und Staat funktioniere gut, fuhr Olaf Scholz in seiner Rede fort und nahm damit Bezug auf den Appell von Klaus Peter Röskes an die Politik, die Selbstverwaltung in ihrer Arbeit zu stärken. Für ihn, so der Minister, sei diese Forderung keine Provokation, seiner Meinung nach sei die gesetzliche Unfallversicherung die stabilste Säule der deutschen Sozialversicherung. „Die Unfallversicherung führt ein Schattendasein. Diese Geräuschlosigkeit bedeutet: Es funktioniert!“

## Die BGF – im Gewerbe verankert

Eine Berufsgenossenschaft ist nur dann gut, wenn sie im Gewerbe, in der Praxis verankert ist. Dass der BGF und ihrem scheidenden Hauptgeschäftsführer eine gute Zusammenarbeit mit dem Gewerbe gelungen ist, zeigte die Gästeliste zur Verabschiedung Heino W. Saiers. Die Präsidenten der führenden Verbände der Verkehrswirtschaft waren ebenso dabei wie Geschäftsführer der Straßenverkehrsgenossenschaften und weitere Weggefährten der Branche. Eine besondere Ehre wurde Heino W. Saier durch den Präsidenten des Bundesverbandes Güterkraftverkehr und Logistik zuteil. Hermann Grewer überreichte Saier die Ehrennadel in Gold des Verbandes als Dank für besondere Verdienste um die Anliegen des gewerblichen Güterkraftverkehrs.

Etwas Besonderes hatten sich auch die Straßenverkehrsgenossenschaften (SVG) einfallen lassen. Klaus Peter Röskes überreichte im Namen der SVGen an Heino W. Saier die goldene Ehrenmedaille, die anlässlich des 60-jährigen Bestehens der SVGen geprägt wurde. Ein weiterer Anlass zur Freude war ein Scheck der SVGen über 3.333,33 Euro, ausgestellt auf die Kinderunfallhilfe e.V. Dieser Verein, zu dessen Mitbegründern Heino W. Saier zählt, unterstützt Kinder und Jugendliche nach einem Verkehrsunfall. Eine Spende über 3.000 Euro hatte Saier bereits von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BGF erhalten und freute sich sichtlich über diesen zweiten Scheck: „Damit hat man mir eine große Freude bereitet. Etwas Besseres hätte ich mir als Abschiedsgeschenk nicht wünschen können.“

*Ute Krohne*





# Privatisierung ist keine Alternative

Bundesarbeitsminister **Olaf Scholz** zur Zukunft der Berufsgenossenschaften

**BGF** Herr Minister, Sie haben vor Kurzem davon gesprochen, die Modernisierung der Unfallversicherung müsse weitergehen. Sie könne noch wirtschaftlicher und effektiver werden. In welche Richtung zielen Ihre Vorstellungen?

Die Grundlage zur Modernisierung der Unfallversicherung ist mit der Organisationsreform geschaffen. Doch wir dürfen nicht nachlassen. Die Berufsgenossenschaften arbeiten daran, ihr Leistungsmanagement weiter zu verbessern. Eine von Anfang an optimal gesteuerte Heilbehandlung und Rehabilitation zahlt sich aus – in höherer Lebensqualität für die Betroffenen und niedrigeren Gesamtkosten für die Berufsgenossenschaft. Der Einstieg in das trägerübergreifende Benchmarking zeigt: Die Selbstverwaltung stellt sich ihrer Verantwortung.

**BGF** Durch das UVMG entstehen neun große gewerbliche Berufsgenossenschaften. Warum sind Sie der Ansicht, dass größere Einheiten effizienter arbeiten als kleine? Ist Ihr Ziel das Entstehen eines einzigen Trägers?

Auch ein Erfolgsmodell wie die gesetzliche Unfallversicherung bedarf wegen des Wandels von der Industrie- zur Dienstlei-

stungsgesellschaft einer Reform, um sie zukunftsfähig zu machen. Und die Nutzung von Synergieeffekten erreicht man eben nur in größeren Einheiten. Aber wir wollen keine „Einheits-Berufsgenossenschaft“.

**BGF** Das Monopol der gesetzlichen Unfallversicherung wird von einigen Arbeitgeberverbänden kritisch gesehen. Die Alternative wäre die Privatisierung. Wie denken Sie darüber?

Die Unfallversicherung gehört zum Fundament des deutschen Sozialstaats. Sie bietet Schutz bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten und leistet zugleich einen wichtigen Beitrag zum Betriebsfrieden. Deshalb freue ich mich darüber, dass der Europäische Gerichtshof die deutsche Unfallversicherung jüngst bestätigt hat. Sie arbeitet nach dem Grundsatz der Solidarität. Gerade in der Krise zeigt sich die Bedeutung dieses Mit- und Füreinanders. Privatisierung ist keine Alternative.

**BGF** Das Ehrenamt wird von der Politik und in der Öffentlichkeit zurzeit sehr stark beworben. Wie schätzen Sie das – ehrenamtliche – System der Selbstverwaltung in der gesetzlichen Unfallversicherung ein? Ohne ehrenamtliches Engagement erfriert unsere Gesellschaft. Auch die guten Erfolge der Unfallversicherung sind namentlich dem Ehrenamt geschuldet. Meine Devise lautet daher: „Vorfahrt für die Selbstverwaltung!“

**BGF** Zukünftig soll sich die Arbeit der Berufsgenossenschaften mit den Zielen der

*Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie ergänzen. Welche Schwerpunkte sehen Sie bei den Berufsgenossenschaften?*

Die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie steht für den neuen „Mannschaftsgeist“ im Arbeitsschutz. Es geht darum, Prävention künftig systematischer und in noch engerer Abstimmung auf der Grundlage gemeinsamer Arbeitsschutzziele auszuführen. Wir müssen angesichts des demografischen Wandels mehr Menschen länger gesund im Job halten. Dies kann nur gelingen, wenn wir vereint handeln. Arbeit erhalten ist unser Ziel, gute Arbeit schaffen ist unsere Herausforderung. Die GDA schafft für beides wichtige Voraussetzungen. Berufsgenossenschaften, Bund und Länder müssen ihre Arbeitsschutzaktivitäten gemeinsam neu ausrichten.

**BGF** Ziel der GDA ist es, das Sicherheits- und Gesundheitsbewusstsein bei Arbeitgebern und Beschäftigten zu stärken. Wird dieses Bewusstsein nicht gerade in Krisenzeiten unterlaufen?

Ich kann nur davor warnen, den Arbeitsschutz hintanzustellen. Dies wäre kurzsichtig. Arbeitsschutz ist kein Luxus, sondern ethische Verpflichtung unseres Sozialstaates und ein Gebot ökonomischer Vernunft. Es sind doch die arbeitenden Menschen, die unsere Wirtschaft nach vorne bringen. Es lohnt sich auch in schwierigen Zeiten, in die Fachkompetenz und die Gesundheit der Mitarbeiter zu investieren. Denn im nächsten Aufschwung werden qualifizierte Beschäftigte dringend gebraucht.

Ute Krohne



erbringt. Und zwar in vertrauensvoller Zusammenarbeit mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Meine zweite Aufgabe besteht darin, als Schnittstelle zwischen der Verwaltung und den Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretern in der Selbstverwaltung tätig zu sein und die dort gemeinsam entwickelten Vorstellungen in die Verwaltung hinein zu vermitteln. Darüber hinaus werde ich die BGF nach außen vertreten, beim Gewerbe, bei den Sozialpartnern, den Verbänden, aber auch in der Politik. Und natürlich werde ich unsere Position in unserem Spitzenverband, der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung, deutlich machen und vertreten.

**Welche Schwerpunkte haben Sie sich für das erste Jahr gesetzt?**

Einen ganz klaren Schwerpunkt hat uns das Unfallversicherungsmodernisierungsgesetz mit der dort verankerten Organisationsreform aufgegeben. Mein Ziel ist es, die sich daraus ergebende Fusion mit der See-Berufsgenossenschaft gut und vor allem partnerschaftlich umzusetzen. Sowohl was die Zusammenführung der Mitarbeiter angeht, als auch was die Synergien betrifft. Für einen reibungslosen Übergang hat mich der Vorstand der See-BGF in die Leitung der Verwaltung der See-BGF berufen. Aber insbesondere und ganz massiv liegt mir daran, dass unsere Leistungen für Versicherte und Mitglieder gehalten wenn nicht verbessert werden. Das wird das Ziel des ersten Jahres sein.

In allen weiteren Bereichen werde ich zunächst eine Bestandsaufnahme machen und sehen, welche neuen Aufgaben sich daraus entwickeln. Ich übernehme ja ein wirklich straff geführtes und gut aufgestelltes Haus, sodass ich keinen dramatischen Handlungsbedarf sehe.

**Ist die Fusion zum 1. Januar abgeschlossen?**

Die formalen Voraussetzungen müssen dann stehen. Was die Zusammenführung beider Häuser angeht und die Zusammenarbeit der Mitarbeiter in den Abteilungen – dort wird es 2010 noch viel zu tun geben. Im Hinblick auf die Synergieeffekte, die sich in den Abteilungen ergeben – aus der Zusammenarbeit der Mitarbeiter –, werden wir sicherlich 2010 unsere Überlegungen fortsetzen. Wie üblich bei der Zusammenarbeit von Menschen ist das ein laufender Prozess.

# Die neue Chefin

**Sabine Kudzielka trat am 1. Juli ihr Amt als Hauptgeschäftsführerin der BGF an. Für das erste Jahr hat sie sich klare Ziele gesetzt.**

Frau Kudzielka, Sie haben am 1. Juli Ihre Arbeit als Hauptgeschäftsführerin der BGF aufgenommen. Was war Ihre erste Amtshandlung?

Meine Tätigkeit fußt ganz wesentlich auf der engen Zusammenarbeit mit den Mitarbeitern. Das ist mir wichtig. Deshalb habe ich als Erstes ein intensives Gespräch mit meiner neuen und mit mir sehr eng zusam-

menarbeitenden Sekretärin geführt, um mit ihr die organisatorischen Abläufe zu klären. Anschließend folgte ein Gespräch mit führenden Mitarbeitern, um auch die Organisation im Hause zu überdenken und neu festzulegen. Ich halte es für wichtig, zunächst einmal den Grundstein für die organisatorische Zusammenarbeit zu legen, um sie danach mit Inhalten zu füllen.

**Können Sie unseren Lesern in wenigen Worten schildern, welche Aufgaben die Hauptgeschäftsführerin einer Berufsgenossenschaft wahrnimmt?**

Meine Aufgabe ist es, eine moderne Dienstleistungsorganisation zu führen, die kostengünstig für Versicherte gute Leistungen

## ZUR PERSON

**Sabine Kudzielka**

in Hamburg geboren am 26.10.1961  
 1981 Aufnahme des Studiums der Germanistik und Rechtswissenschaft  
 1995 – 1998 Tätigkeit als Rechtsanwältin  
 1998 Beginn bei der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) als Assistentin des Hauptgeschäftsführers  
 2003 Leiterin der Personalabteilung  
 2007 Leiterin des Geschäftsbereichs Dienstleistungen  
 2009 Wahl zur Hauptgeschäftsführerin

**Sie gehen also davon aus, dass es die von der Politik angestrebten Synergieeffekte geben wird?**

Personal- und Sachkosten machen nur einen kleinen Teil der Kosten einer Berufsgenossenschaft aus. Da gehen wir im Moment nicht von beitragsrelevanten Einsparwirkungen aus. Zumal wir – von externer Seite bestätigt – im Vergleich zu anderen wirtschaftlich geführten Verwaltungen diesen absolut ebenbürtig sind. Die BGF wird bereits straff geführt. Die von der Politik ursprünglich genannte Einsparmöglichkeit von 20 Prozent war und ist meiner Ansicht nach illusorisch.

Die Beiträge der BGF werden maßgeblich durch die Anzahl und Schwere der Unfälle bestimmt, durch Verletztengeld, Renten und Behandlungskosten. Wir haben uns deshalb vorgenommen, die Prävention weiter zu intensivieren. Wir müssen dafür Sorge tra-



gen, dass weniger Versicherten ein Leid geschieht, das ist ein ganz wichtiger Impuls unserer Arbeit. Das bedeutet, unserem Gewerbe noch stärker die Sinnhaftigkeit berufsgenossenschaftlicher Arbeit nahebringen. Gute Prävention führt zu beitrags-

relevanten Einsparwirkungen und ist auch für Unternehmen ein wirtschaftlicher Faktor. Das ist vor allem auch wichtig in der derzeitigen wirtschaftlichen Gesamtsituation. Da sind wir besonders im Wort gegenüber dem von uns versicherten Gewerbe, gemeinsam daran zu arbeiten, die Unfallzahlen weiter zu senken.

**Heißt das, Sie werden eine intensive Zusammenarbeit mit dem Gewerbe suchen?**

Ja. Die hatten wir aus unserer Sicht aber auch in der Vergangenheit. Mein Vorgänger hat diese Arbeit auch gepflegt. Wir haben ein besonderes Interesse an der Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern aus dem Gewerbe und den Versichertenvertretern, um Präventionsüberlegungen der Selbstverwaltung direkt in unsere Arbeit einfließen zu lassen. Wir sind auf Impulse aus dem Gewerbe angewiesen. Und die Selbstverwaltung in unserem Hause ist mit vielfältigen Stimmen sehr aktiv.

**Bei der BGF sind ja sehr unterschiedliche Gewerbebranchen der Verkehrsbranche versichert. Werden sie in der neuen BG Verkehr unter Ihrer Leitung Gehör finden?**

Das ist weiterhin unser Ziel. Auch, weil wir glauben, dass nur mit einer branchenspezifischen Prävention, mit einem branchenspezifischen Handeln von Berufsgenossenschaften maßgeschneiderte Lösungen für das Gewerbe erreicht werden. Es ist wie in anderen Bereichen des Lebens: Je passgenauer die Lösungen sind, und je besser die Zusammenarbeit mit Fachleuten von Verwaltung und Gewerbe ist, desto bessere Erfolge können wir auch erzielen.

**Neu dazu kommen in der BG Verkehr die Unternehmen der See-BG. Wird es auch für sie passgenaue Lösungen geben?**

Ja, absolut. Das ist ein Anliegen der Selbstverwaltungen beider Berufsgenossenschaften. Natürlich wird die Selbstverwaltung der See-BG ein besonderes Augenmerk auf die maritime Prävention haben. Es wird nach der Fusion zur BG Verkehr genauso ein Schwerpunkt sein wie der, den wir nach der Fusion mit der Binnenschiff-fahrts-BG gebildet haben.

**Sie haben bereits die wirtschaftlich schwierige Zeit erwähnt. Welche Auswirkungen wird sie auf die BGF haben?**

Die von uns versicherten Gewerbebranchen sind alle von der wirtschaftlichen Krise

massiv betroffen. Wir wissen von den Problemen aus nahezu allen Verbänden. Wir nehmen das sehr ernst und beobachten die uns vorliegenden Insolvenzzahlen genau. Dramatische Entwicklungen sind bei uns noch nicht erkennbar. Wir befürchten jedoch deutliche Auswirkungen, sofern die Krise weiter anhält. Für die BGF könnte das vor allem zu einer Verringerung der Lohnsummen führen. Da diese eine Basis für die Beitragsberechnungen sind, würden sinkende Beitragseingänge auf zunächst weiterhin hohe Rentenlasten treffen. Nach unseren bisherigen Berechnungen wird es sich allerdings in einem überschaubaren



Rahmen bewegen. Aufgrund des nachgelagerten Umlageverfahrens konnten wir in diesem Jahr trotz der bereits spürbaren Krise die Beiträge ja sogar leicht senken.

**Allerdings bringt die Reform der Unfallversicherung auch neue Lasten.**

Das ist so. Wir haben eine veränderte Lastenverteilung innerhalb der Solidargemeinschaft mit den anderen Berufsgenossenschaften, sodass wir in den zukünftigen Jahren sukzessive mehr einzahlen müssen. Das ist gesetzlich festgelegt worden. Wir haben allerdings durch unsere politischen Aktivitäten bewirken können, dass die Übergangszeit von drei auf sechs Jahre erhöht wurde. Nach sechs Jahren werden wir dann etwa 40 Millionen zusätzlich aufbringen müssen. Dass die Steigerung kommt, ist aber gewiss. Wir haben daher tatsächlich mit guter Präventionsarbeit dafür zu sorgen, dass die Kostensteigerungen in Grenzen gehalten werden können.

*Ute Krohne*

## Ein Seminar nach Maß für Taxifahrer

Als Taxifahrer bewegen Sie sich tagtäglich im Straßenverkehr, und damit in einem gefährlichen Arbeitsbereich, wie die Verkehrsunfallstatistik beweist. Sie haben außerdem tagtäglich mit Menschen zu tun. Für den Umgang brauchen Sie Menschenkenntnis und ein „gutes Händchen“. Denn es können Situationen entstehen, da kommt es auf Ihre Strategien zur Deeskalation und Gewaltprävention an. Wir bieten Ihnen mit dem Seminar „Sicherheit im Taxigewerbe“ das Handwerkszeug dafür:

- Sie lernen Möglichkeiten kennen, wie Sie Belastungen im Beruf „in den Griff“ bekommen.
- Sie erfahren mehr über Gefahrenabwehr im Arbeitsalltag.
- Sie lernen Wege und Strategien kennen, wie Sie mit den besonderen Anforderungen in Ihrem Beruf umgehen können.

Ausgehend von den Hauptgefährdungen im Taxigewerbe bietet das Seminar Informationen zu Unfällen und deren Ursachen sowie zur Sicherheit im Straßenverkehr und der BGF-Aktion „Taxifahren – Gu(r)t und Sicher“. Ein weiterer Schwerpunkt ist das Thema Konflikte mit Fahrgästen mit der Einübung von Deeskalationsstrategien und Gewaltprävention

Zu allen Themen werden konkrete Maßnahmen und Handlungsmöglichkeiten erarbeitet, die im Taxialltag anwendbar sind. Dazu werden Sie aktiv in das Seminar eingebunden, denn auf Ihre



Deeskalation ist besser als eine körperliche Auseinandersetzung

Erfahrungen kommt es ebenso an wie auf die Tipps von Experten. Das Seminar führt ein Referent der BGF zusammen mit einem erfahrenen Trainer für Deeskalation durch.

*Sybille Golke*

### TAXI-SEMINAR IN BAD BRAMSTEDT

Das nächste Taxiseminar findet am Dienstag, 29. und 30. September 2009 in Bad Bramstedt statt. Für Mitgliedsbetriebe und deren Mitarbeiter ist die Teilnahme am Seminar kostenfrei.

Informationen zum Seminar (Nr. F/ 02616) und Anmeldung erhalten Sie im Geschäftsbereich Prävention:

Michaela Özçetin 040/3980-2713

Michaela Stempinski 040/3980-2715



Gesundheitsschutz im Bestattungsgewerbe: Dabei geht es auch um das richtige Heben und Tragen und um Hygieneregeln

## Bestattungsgewerbe: Sicherheit beginnt schon während der Ausbildung

Das Bestattungsgewerbe hat in den letzten Jahren sehr viel Aufmerksamkeit gewonnen. Fernsehserien, Filmreportagen und Zeitungen berichteten über das „Geschäft mit dem Tod“. Dass sich auch die BGF für dieses Gewerbe interessiert, hat einen einfachen Grund: Bestattungsunternehmen gehören zu den Mitgliedsunternehmen und ihre Mitarbeiter sind bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten versichert.

Die BGF unterstützt ihre Mitgliedsunternehmen bei der Präventionsarbeit. Und weil man da nicht früh genug mit anfangen kann, engagiert sie sich bereits während der Berufsausbildung. Im Bestattungsgewerbe funktioniert das besonders gut. Erst 2003 wurden hier die gesetzlichen Voraussetzungen für einen Ausbildungsberuf geschaffen. Basierend auf dem Konzept der dualen Berufsausbildung besuchen die künftigen Bestattungsfachkräfte eine der vier zur Zeit existierenden Berufsschulen. Mit Unterstützung der BGF erhalten die Auszubildenden dort ihre erste Unterweisung zu Fragen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Obligatorisch sind außerdem drei Lehrgänge der überbetrieblichen beruflichen Bildung. Diese Seminare finden in der Regel im Bundesausbildungszentrum der Bestatter in Münsterstadt in Franken mit dem angeschlossenen Lehrfriedhof statt. Dort erhalten die angehenden Bestatter eine Einführung in Unfallverhütungsvorschriften und deren praktische Umsetzung und lernen arbeitsrechtliche Vorschriften und Hygieneregeln kennen. Für bereits im Beruf stehende Mitarbeiter von Bestattungsunternehmen bietet die BGF darüber hinaus ein Arbeitsschutzseminar an.

*Christian Ecke*

# Ein sonniger Tag, drei Firmen und mehr als 80 Teilnehmer



Geschafft: Am Ende der Schulung fanden sich alle Teilnehmer auf dem Betriebsgelände noch einmal zusammen

**A**m 9. Mai 2009 machten Gurtschlitten und Überschlagsimulator der BGF Station in Sittensen-Lenggenbostel auf dem Betriebsgelände der Firma Weigand Transporte. Anlass war eine Gemeinschaftsveranstaltung der Firmen Weigand, Baustofftransporte Scheimann und Tanktransport Ahlerstedt. Gemeinsam mit den Betrieben organisierten die Straßenverkehrsgenossenschaft Niedersachsen und die BGF diesen Tag der Sicherheit.

Der Tag startete mit der Einteilung der mehr als 80 Teilnehmer in kleine Gruppen. Die Schulungen fanden nicht in Schulungsräumen statt, sondern direkt an den Fahrzeugen und in Zelten. Jeweils nach einer Stunde wurde gewechselt, bis die Gruppen alle Stationen durchlaufen hatten. Referenten standen an allen Stationen für Vorträge und Fragen bereit.

Zu den Stationen zählten Sicherheitsunterweisungen am Arbeitsplatz Lkw und sicherheitstechnische Hinweise für den Betrieb von Silo- und Tankfahrzeugen, es gab Informationen über den Einfluss von Alkohol, Medikamenten und Drogen auf die Fahrtätigkeit und einen Sehtest. Die

Wirkung des Sicherheitsgurtes konnten die Teilnehmer im Gurtschlitten und im Überschlagsimulator selbst erfahren. An weiteren Stationen wurde über Änderungen bei der Ersthelfer-Ausbildung und dem Einsatz des digitalen Tachografen

unterrichtet. Die Teilnehmer waren einhellig der Meinung, dass diese Form der Schulung den Mitarbeitern Spaß macht und erfolgreich ist.

*Bernd Scheider*

## Was ist am Behälterfahrzeug zu prüfen?

Der Fahrer hat die sicherheitstechnisch erforderlichen Ausrüstungsteile regelmäßig auf einwandfreie Funktion zu prüfen und deren Wirksamkeit sicherzustellen.

- Wirksamkeit der Sicherheitsventile (wöchentlich)
- Verplombung unbeschädigt
- Testen des Vakuumventils (sofern vorhanden, die Auslösetaste täglich betätigen)
- Manometer unbeschädigt
- Abblase-, Belüftungs- und Absperrventile
- Druckwarneinrichtung bei Sicherheitsblindkupplungen
- Dichtungen an Domöffnungen, Füllstutzen, Auslaufstutzen und Kupplungen
- Verschlusselemente an Domdeckeln (Domdeckelverschraubung) und Auslaufschüsseln
- Schlauchkupplungen
- Schläuche und Schlauchverbindungen
- Wartungsanzeige des Verdichters
- klappbare Geländer an hochgelegenen Arbeitsplätzen (auf leichte und sichere Klappbarkeit achten, Arretierung prüfen)

# Nie kippen unter Freileitungen

**Immer wieder sterben Fahrer von Kippsattelzügen, weil sie in der Nähe von Hochspannungsleitungen die Kippmulde anheben.**

**W**enn Fahrzeugaufbauten in die Nähe einer Hochspannungsleitung kommen, wissen der Fahrer und andere Beteiligte oft noch gar nicht, was ihnen droht. Erst wenn jemand das Führerhaus verlässt und gleichzeitig Kontakt zu Fahrzeug und Boden hat, fließt Strom durch den Körper und führt zu schweren und oft tödlichen Verletzungen. Wie schnell ein Fahrer in diese Situation kommen kann, zeigt der Arbeitsunfall von Wolfgang P.

## Qualm am Fahrzeugheck

Wolfgang P. ist Fahrer eines Muldenkippers. Seit mehreren Wochen arbeitet er auf der Baustelle an der Kreisstraße. Soeben hat er Asphaltreste geladen, die er neben der Kreisstraße abkippen soll. Er fährt

rückwärts auf den Radweg, wo bereits der Schachtmeister darauf wartet, ihn einzuweisen. An der Kippstelle hält P. an und kippt die Mulde.

Plötzlich schlagen Funken über das Hinterrad zu Boden. Im Rückspiegel sieht P. den Qualm am Fahrzeugheck. Er springt aus dem Führerhaus, um nachzusehen, was geschehen ist. Hat das schwere Fahrzeug ein Erdkabel beschädigt? Der Schachtmeister schlägt vor, die Kippstelle zu verlassen und den Kipper ein paar Meter vorzufahren.

Bei dem Versuch, wieder einzusteigen, greift P. zum Türöffner am Führerhaus und fällt plötzlich bewusstlos zu Boden. Der Schachtmeister und sein Kollege entdecken erst jetzt die tatsächliche Ursache der Rauchentwicklung: Die Kippmulde berührt die 10.000-Volt-Freileitung. Beide stehen in Fahrzeugnähe und sehen, wie Lichtbögen über die Räder zur Erde fließen. P. liegt mit seinem Gesicht neben dem Vorderrad, das zu brennen beginnt und zu platzen droht. Kurz entschlossen zieht ihn sein Kollege aus dem Gefahrenbereich. Unmittelbar danach zerplatzt der Reifen.



Hochspannungsleitung vergessen? Auch bei diesen Abkipparbeiten kam es zu einem schweren Unfall

Er hätte P. tödliche Kopfverletzungen zufügen können.

Der Schachtmeister alarmiert per Handy die Feuerwehr, die den Strom sofort abschalten lässt. Erst danach können die Rettungskräfte mit der Versorgung und Bergung des Opfers beginnen.

### Keine Erinnerung

An die Einzelheiten des Unfalls kann sich P. nicht mehr erinnern. Die Hochspannungsleitung hatte er beim Rückwärtsfahren nicht bemerkt. Die Beteiligten waren bereits seit Wochen auf dieser Baustelle, die Freileitung wurde einfach nicht mehr beachtet. Wie so oft, hatte die tägliche Routine zur Unachtsamkeit geführt. P. hatte Glück im Unglück. Der Strom nahm den Weg des geringsten Widerstandes und floss größtenteils über die Lkw-Reifen ins Erdreich ab. Der Schachtmeister, Wolfgang P. und auch der Kollege, der ihn aus dem Gefahrenbereich zog, trugen Sicherheitsschuhe. Dadurch war der Körperwiderstand in diesem Falle ausreichend groß, sodass sie ohne schwerwiegende gesundheitliche Folgen überlebten.

Die rund um die Eintrittsstelle des Stroms in den Boden entstandenen Spannungspotentiale (sogenannte Spannungstrichter) sind umso gefährlicher, je größer die Distanz ist, die durch Personen oder Gegenstände überbrückt wird. Daher auch der Tipp, sich bei Gewitter nicht der Länge nach auf den Boden zu legen, sondern sich mit geschlossenen Beinen hinzuhocken. Bei dem hier geschilderten Unfall hielten sich der Verletzte und die Helfer nah beieinander auf. Dadurch kam keine tödliche Durchströmung zustande und die Rettung gelang.



Achtung Freileitung!  
Nicht kippen!



Ein Hinweisschild auf dem Hochspannungsmast mit Telefonnummer

Elektronfälle im Hochspannungsbereich sind besonders tückisch. Der Strom fließt durch den Körper und führt zu Verbrennungen an Händen und Füßen, verursacht Herzstillstand und tödliche Leberschäden. Oft sind die inneren Verletzungen bei den Unfallopfern erst nachträglich zu erkennen. Jede Hilfe kommt dann zu spät.

Die Gefahr zu kennen und vorsichtig zu arbeiten ist aber keinesfalls genug. Bei Einsatz von Kippmuldenfahrzeugen in der Nähe von Freileitungen müssen wirksame

Schutzmaßnahmen getroffen werden, alles andere ist leichtsinnig.

### Unfallverhütung

Bereits bei der Bauplanung ist eine baustellenspezifische Gefährdungsbeurteilung durchzuführen. Stellt der Verantwortliche fest, dass es elektrische Freileitungen gibt oder Hochspannungsleitungen den Verkehrsweg kreuzen, sind entsprechende Maßnahmen festzulegen. Damit unter elektrischen Freileitungen nicht die Kippmulde angehoben wird, kann das Warnschild W08 „Warnung vor gefährlicher elektrischer Spannung“ mit dem Zusatzschild „Achtung Freileitung, nicht kippen!“ aufgestellt werden. Hinweise dazu finden sich in der UVV „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz“, BGV A8. Leitkegel oder Absperpfosten markieren den Bereich. Eine Alternative ist das Absperren des Verkehrsweges mit Absperrgittern im Gefahrenbereich unterhalb der Freileitung.

Ein ausreichender Sicherheitsabstand zur elektrischen Freileitung ist zu berücksichtigen. Dieser muss mindestens drei Meter betragen, da der Lichtbogen bereits auf die Kippmulde übertritt, bevor sie die elektrische Leitung berührt.

### Kippen nur ohne Strom

Sind Kipparbeiten unter Freileitungen notwendig, ist in Absprache mit dem Energieversorgungsunternehmen der Strom für die Zeit der Arbeiten abzustellen. Die Hochspannungsmasten sind beschildert. Auf diesem Schild sind der Betreiber und eine Bezeichnung angegeben. Häufig ist ein Schild mit einer Service-Telefonnummer am Strommast zu finden, über die der Betreiber der elektrischen Anlage bzw. das Energieversorgungsunternehmen zu erreichen sind. Alle erforderlichen Maßnahmen und Arbeitsschritte müssen mit einer Fachkraft des Energieversorgungsunternehmens abgestimmt werden.

Bedenken Sie diese Sicherungsmaßnahmen, denn nicht jeder kommt so glücklich davon wie der Versicherte der BGF Wolfgang P. Er ist nach zahlreichen Untersuchungen und intensiver Behandlung seiner Brandverletzungen wieder mit dem Sattelkipper unterwegs. Er und sein Retter können zukünftig zweimal im Jahr „Geburtstag“ feiern.

Matthias Koch

Ein Foto von der Unfallstelle: Wolfgang P. geriet mit seinem Muldenkipper links in die Hochspannungsleitung

# Dichtung und Wahrheit



## Was Sie schon immer über Fahrer-Assistenz-Systeme wissen wollten.

**I**m Rahmen der Kampagne „SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH.“ schulen Mitarbeiter der BGF in den Betrieben Fahrer zum Einsatz von Fahrer-Assistenz-Systemen (FAS). Dabei konnten sie feststellen, wie groß die Akzeptanz dieser Systeme unter den Lkw-Fahrern bereits ist. Umso verwunderlicher ist es, wie häufig man noch auf Unwissenheit und Fehlinformationen über FAS stößt. Das wollen wir ändern: Wir haben Kommentare und Aussagen aus Fahrerkreisen gesammelt und auf den Wahrheitsgehalt geprüft.

„Das Fahren ist für mich ganz einfach geworden! Mit eingeschaltetem ABSTANDSREGELTEMPOMATEN kann ich auf kein Fahrzeug mehr auffahren.“

Diese Aussage ist leider falsch.

Der Abstandsregeltempomat stellt lediglich den voreingestellten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug her. Technisch wird dies durch eine Verringerung der Ge-

schwindigkeit und eventuell durch Anbremsen erreicht. Die Abstandsregelung funktioniert aber nur innerhalb gewisser physikalischer Grenzen. Eine Notbremsung kann der Abstandsregeltempomat alleine nicht bewirken, das kann nur der Notbremsassistent.

„Der NOTBREMSASSISTENT ist wirklich ein tolles System! Er verhindert, dass ich auf ein Stauende auffahre.“

Das ist nur teilweise richtig. Der Notbremsassistent leitet eine Bremsung mit der maximalen Bremsleistung ein. Dies ist allerdings nur möglich, wenn die vorausfahrenden Fahrzeuge sich mit einer Mindestgeschwindigkeit von etwa 10 km/h bewegen. Deshalb Vorsicht! Stehende Objekte, also Fahrzeuge, die am Stauende zum Stillstand gekommen sind, kann der Notbremsassistent nicht erkennen. Eine schwerwiegende Kollision könnte hier die Folge sein. Erst in den kommenden Jahren sollen Assistenz-Systeme auf den Markt

kommen, die eine Kollision mit stehenden Objekten verhindern können.

„Wenn es nötig ist, macht der ABSTANDSREGELTEMPOMAT eine Vollbremsung.“

Nein, das ist falsch.

Abstandsregeltempomat und Notbremsassistent sind zwei unterschiedliche Systeme. Nicht alle Fahrzeuge, die mit einem Abstandsregeltempomaten ausgerüstet sind, haben auch einen Notbremsassistenten. Diese Systeme greifen zwar teilweise auf dieselben Sensoren zurück, haben aber unterschiedliche Ziele.

„Ich brauche mich um nichts zu kümmern. Der vorgeschriebene Sicherheitsabstand wird durch den ABSTANDSREGELTEMPOMATEN immer automatisch angepasst.“

Achtung! Das ist falsch. Der Abstandsregeltempomat ist nur bei eingeschaltetem Tempomaten ab einer Geschwindigkeit von ca. 15 km/h aktiviert. Der Fahrer kann den Abstand selbst manuell der aktuellen Fahrsituation anpassen. Er kann bei einigen Fahrzeugmodellen auch einen Abstand einstellen, der geringer ist als der gesetzliche Mindestabstand von 50 Metern. Der Fahrer sollte sich also immer vergewissern, welcher Abstand jeweils am eigenen Fahrzeug eingestellt ist! Dies ist relativ einfach zu kontrollieren, da der Abstand in den meisten Fällen direkt am Display im Armaturenbrett dargestellt wird.

„Wenn ich bei starkem Nebel unterwegs bin, schalte ich den ABSTANDSREGELTEMPOMATEN aus, denn ich will meine Fahrweise und Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen anpassen.“

Diese Verhaltensweise ist genau richtig! Der Abstandsregeltempomat ist kein Autopilot. Er ist auf keinen Fall dazu geeignet, im dichten Nebel mit unverminderter Geschwindigkeit weiterzufahren. In den Bedienungsanleitungen der Fahrzeughersteller wird darauf auch eindeutig hingewiesen. Nicht nur bei verminderter Sicht,



sondern auch bei eisglatter Fahrbahn sollte auf die Verwendung des Abstandsregeltempomaten verzichtet werden.

„Ich mag den ABSTANDSREGELTEMPOMATEN nicht. Der lässt mich auf der Autobahn einfach immer langsamer werden. Wenn ein Pkw in die Lücke zwischen mir und dem vorausfahrenden Lkw fährt, werde ich durch den ABSTANDSREGELTEMPOMATEN ausgebremst und falle im Verkehrsfluss immer weiter nach hinten.“  
Nein, das ist falsch.

Fährt ein Fahrzeug in den vom Radar überwachten Bereich und beschleunigt weiter, so wird der Abstandsregeltempomat nicht aktiv. Eine Aktivierung und somit Verzögerung des eigenen Fahrzeugs erfolgt nur, wenn der Vordermann seine Geschwindigkeit reduziert. Diese Aktivierung ist dann auch gewollt.

„Auf Autobahnen ohne Lkw-Überholverbot brauche ich den ABSTANDSREGELTEMPOMATEN nicht zu aktivieren. Da möchte ich vor dem Überholvorgang dicht an meinen Vordermann heranfahren können. Deshalb fahre ich am liebsten ohne elektronische Hilfsmittel.“

Nein, das kann man anders machen! Der Abstandsregeltempomat ist ein wirksames Hilfsmittel, um auch zulässige Höchstgeschwindigkeiten einzuhalten. Dafür kann und soll man ihn immer eingeschaltet lassen (außer bei widrigen Wetterverhältnissen). Außerdem wechseln Autobahnabschnitte mit und ohne Überholverbote

SPURASSISTENTEN immer eingeschaltet. Man weiß schließlich nie, wann man ihn brauchen kann.“

Das ist genau richtig! Untersuchungen haben gezeigt, dass sich schwere Verkehrsunfälle infolge des Abkommens von der Fahrbahn sehr häufig gerade am Tage und bei guter Sicht ereignen. Der Fahrer wähnt sich durch die angenehmen Wetterverhältnisse in Sicherheit und kann dadurch un aufmerksam werden. Aus diesem Grunde ist besonders auf Autobahnen der Spurassistent ein sinnvolles System, um den Fahrer bei Verlassen der Fahrspur rechtzeitig zu warnen. Dies ist umso wichtiger, wenn gleichzeitig der Abstandsregeltempomat eingeschaltet ist. Die Systeme sollen immer in Kombination wirken.

„Mit dem SPURASSISTENTEN habe ich so meine Probleme. Immer, wenn ich auf engen Landstraßen oder durch Autobahnbaustellen fahre, fängt er an zu warnen. Das Rattern aus den Lautsprechern stört mich auch innerorts. Deshalb lasse ich das Ding immer ausgeschaltet!“

Nein, das sollte man auf keinen Fall machen! Zunächst sollte man prüfen, ob auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Der Spurassistent schaltet sich nämlich erst ab einer Fahrgeschwindigkeit von 60 km/h ein, da er in erster Linie für das Fahren auf mehrspurigen Straßen außerhalb von Ortschaften konzipiert ist. Richtig ist, dass das System teilweise sehr sensibel auf doppelte Fahrbahnmarkierungen in Baustellenbereichen und

ich nicht richtig. Davon halte ich nichts. Wenn ich müde werde, mache ich eine Pause oder such' mir einen Schlafplatz. An meinem Verhalten hat sich durch den SPURASSISTENTEN nichts geändert.“

Gut so, das ist genau die richtige Einstellung! Der Spurassistent sollte auf keinen Fall dazu genutzt werden, bei aufkommender Müdigkeit die Fahrzeit zu verlängern. Beim häufigen Ansprechen des Assistenten kann die Ursache in beginnender Müdigkeit und nachlassender Konzentration liegen und ein Signal für eine erforderliche Fahrpause sein.

„Ich mag das ESP nicht. Es spricht häufig an, wenn ich mit meinem Lkw zügig in eine Autobahnausfahrt einfahre. Deshalb schalte ich es aus.“

Das ist falsch! Hier sollte man zunächst einmal den eigenen Fahrstil kritisch betrachten. Bei häufigem Ansprechen des ESP bewegt man sich entsprechend oft im fahrphysikalischen Grenzbereich. Grundsätzlich ist die Fahrgeschwindigkeit den Fahrzeug-, Straßen- und Witterungsverhältnissen anzupassen. Die Physik gilt auch für Fahrzeuge, die mit ESP ausgestattet sind!

„Ich bin ein vorausschauender und umsichtiger Fahrer. Im Kurvenbereich passe ich meine Geschwindigkeit an und lasse trotzdem das ESP immer eingeschaltet. Man kann nie wissen, welcher Fahrbahnuntergrund einen erwartet.“

# FAHRER-ASSISTENZ-SYSTEME

## SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH.

teilweise in rascher Folge. Der Abstandsregeltempomat wird bei Betätigung des Gaspedals beim Beschleunigen zum Überholen außerdem automatisch deaktiviert. Nach abgeschlossenem Überholvorgang arbeitet das System dann wieder in der gewählten Voreinstellung. Es besteht also gar keine Notwendigkeit, das System zu deaktivieren.

„Auch am Tag, wenn ich körperlich fit bin und die Sicht gut ist, lasse ich meinen

Fahrbahnschäden anspricht. Auch auf engen Landstraßen ist das Nagelbandrattern häufiger zu hören. Sollte das System, zum Beispiel in einer Autobahnbaustelle, einmal deaktiviert worden sein, so ist es unmittelbar danach wieder einzuschalten, um den Fahrer bei Gefahr rechtzeitig warnen zu können.

„Von Kollegen habe ich schon gehört, dass sie nachts länger fahren, weil sie den SPURASSISTENTEN haben. Das finde

Ja, das ist genau richtig. Sinn des ESP ist es, dann einzugreifen, wenn der Grenzbereich überschritten ist. Es kann passieren, dass man sich im Kurvenradius einer Autobahnausfahrt getäuscht hat, oder dass bei winterlichen Verhältnissen der Fahrbahnbelag an einigen Stellen unterschiedlich griffig ist. Dies geschieht in der Regel unerwartet und deshalb sollte das ESP immer eingeschaltet sein.

*Kilian Blobner und Bernd Hörter*



# Abgase von Dieselmotoren

Die **neue TRGS 554** enthält die aktuellen Informationen und in den Anlagen viele praxisnahe Hilfen für den Anwender.

**N**eue Technologien wie Turboladung, Direkteinspritzung und Common Rail machen den Dieselmotor zu einem leistungsstarken und effizienten Antriebsmittel für Nutzfahrzeuge, PKW und Arbeitsmaschinen. Dank besserer Motorentechnik konnten dabei die gesundheits- und umweltschädigenden Abgas-Bestandteile anteilig reduziert werden. Andererseits gibt es heute jedoch wesentlich mehr Dieselfahrzeuge auf den Straßen als noch vor 10 Jahren. Gerade im Arbeitsalltag sind wir dadurch häufig Dieselabgasen ausgesetzt und müssen uns vor diesen schützen. Die neue Technische Regel für Gefahrstoffe „Abgase von Dieselmotoren“ (TRGS 554) beschreibt Maßnahmen, die diesem Ziel dienen. Sie ist auf dem Stand der Technik und enthält Anlagen, die vor allem für die Praxis konzipiert sind.

## Abgase von Dieselmotoren statt Dieselmotoremissionen

Bei Gefährdungsbeurteilungen und Schutzmaßnahmen ist das Augenmerk immer auf die Reduzierung aller Abgas-Bestandteile in den Arbeitsbereichen zu richten. Die TRGS 554 wurde deshalb umbenannt und beschreibt Maßnahmen, die Konzentrationen von Dieselabgasen, bestehend aus Partikelanteilen und weiteren Abgaskomponenten, nach dem Stand der Technik minimieren. Maß der Dinge ist nach Wegfall des TRK-Wertes ab 1.1.2005 die allgegenwärtige Hintergrundbelastung. Eine Ausnahme sind Fahrzeuge zur Personen- oder Güterbeförderung bis 3,5 t mit modernen Motoren (Euro 5). Werden sie eingesetzt, kann man auf zusätzliche Maßnahmen zur Abgasnachbehandlung in Arbeitsbereichen verzichten. Die neue Regel ist im Verhältnis zur Vorgängerversion deutlich gestrafft und gilt für alle Tätigkeiten in Arbeitsbereichen, in denen Abgase von Dieselmotoren auftre-

ten können. Sie gilt auch dann, wenn alternative Kraftstoffe wie zum Beispiel Biodiesel zum Einsatz kommen.

Neu im Vergleich mit der alten TRGS 554 ist der Abschnitt 3 „Informationsgewinnung und Gefährdungsbeurteilung“. Er gibt Hinweise, wie die Gefährdungen durch Abgase von Dieselmotoren zu ermitteln sind und welche Schutzmaßnahmen man in Betracht ziehen muss. Grundlegende Ausführungen zu allgemeinen, technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen enthält der Abschnitt 4 der TRGS.

Grundprämisse auch für die Regelungen zur persönlichen Schutzausrüstung war bei der Neufassung der TRGS 554, dass das Schutzniveau der alten Version für die Beschäftigten nicht unterschritten werden darf. Das führte zur jetzigen Festlegung, dass bei DME-Konzentrationen  $> 0,1 \text{ mg/m}^3$  in Arbeitsbereichen entsprechend der tätigkeitsbezogenen Gefährdungsbeurteilung Atemschutz getragen werden soll.

Das Tragen von Atemschutz gegen DME darf grundsätzlich keine ständige Maßnahme sein.

Hinsichtlich arbeitsmedizinischer Vorsorge ist in der neuen TRGS festgeschrieben, dass Mitarbeitern, die bei ihrer betrieblichen Tätigkeit Abgasen von Dieselmotoren ausgesetzt sind, Vorsorgeuntersuchungen nach § 16 Abs. 3 GefStoffV angeboten werden müssen.

### Werkzeug für den Praktiker: die Anlagen eins bis fünf der TRGS 554

Die Anlagen der neuen TRGS bilden das Kernstück für den praktischen Anwender. Es finden sich Beispiele für zahlreiche Arbeitsbereiche und Tätigkeiten. Daneben werden Mess- und Berechnungsverfahren für DME am Arbeitsplatz erläutert, die die Grundlage einer adäquaten Gefährdungsbeurteilung bilden. Die Anlage 4 umfasst Regelungen und Schutzmaßnahmen für spezielle Arbeitsbereiche und Tätigkeiten. Diese Anlage ist für den Anwender der eigentliche Kern der neuen TRGS 554.

### Messergebnisse zum Vergleich

In Anlage 5 sind DME-Messergebnisse aus typischen gewerblichen Arbeitsbereichen aufgeführt, unterteilt in die Zeiträume 1994 - 2000 und 2001 - 2007. Diese Daten können als Vergleichswerte bei betrieblichen Ermittlungen der DME-Konzentrationen im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung herangezogen werden. Generell sind die Konzentrationen von DME in Arbeitsbereichen im Laufe der letzten Jahre mehr oder weniger stark abgefallen. Bei Flurförderzeugen liegen die jüngeren Messergebnisse teilweise über denen der Jahre zuvor. Dies erscheint auf den ersten Blick widersprüchlich, da man davon ausgehen kann, dass sich mit Verbesserung der Motorentechnik auch die Abgaswerte bzw. die Immissionswerte in Arbeitsbereichen ständig verbessern. Diese Tatsache lässt sich jedoch damit erklären, dass in neuerer Zeit bevorzugt Arbeitsplätze mit veralteter Technik – also zum Beispiel ohne Abgasnachbehandlung – von den Überwachungsbehörden mit Messungen beauftragt wurden.

### DME in Ladehallen: ein Beispiel aus der Praxis

Zu den typischen Bereichen, in denen Abgase zu finden sind, gehören Ladehallen von Kurier-, Express- und Paketdiensten

(KEP). Für diese Bereiche liegen zahlreiche Messergebnisse für DME vor. Messungen des Messtechnischen Dienstes der BGF haben gezeigt, dass in diesen Hallen auch während der Ausfahrt aller Lieferfahrzeuge innerhalb eines engen Zeitfensters die DME-Konzentrationen stets unter  $0,1 \text{ mg/m}^3$  EC liegen, auch bei variierenden Hallengrößen und Fahrzeugzahlen. Die Fahrzeuge entsprachen bisher bestenfalls der EU-Abgasnorm „Euro III“.

Die Häufigkeitsverteilung der Messergebnisse zeigt, dass sich die Konzentrationen überwiegend im Bereich  $0,01 - 0,04 \text{ mg/m}^3$  liegen. Ein Zeichen dafür, dass die hier üblichen technisch-organisatorischen Maßnahmen grundsätzlich gut sind.

Die neue TRGS 554 beschreibt, wie durch geeignete Maßnahmen dem Minimierungsgebot nachzukommen ist. So können die DME-Konzentrationen in den Ladehallen zum Beispiel mit dem Einsatz von aufsteckbaren Dieselpartikelfiltern weiter reduziert werden.

Im Laufe der nächsten Zeit werden Fahrzeuge mit Euro-5-Dieselmotoren und Abgasnachbehandlungssystemen Stand der Technik sein. Es liegt in der Verantwortung der Unternehmen, durch Einsatz solcher Fahrzeuge DME-Konzentrationen weiter zu minimieren.

### Alternative Kraftstoffe

Der Einsatz alternativer Kraftstoffe nimmt aufgrund der hohen Mineralölpreise ständig zu. Die TRGS fordert hierzu, dass die Kraftstoffe von Motoren, die in Arbeitsbereichen eingesetzt werden, den Qualitätsanforderungen der einschlägigen DIN-Normen entsprechen müssen. Der Einsatz von alternativen Kraftstoffen ist in der Gefährdungsbeurteilung zu berücksichtigen. Pflanzenöle als Kraftstoff in untertägigen Arbeitsbereichen dürfen wegen des dann hohen Anteils von Kohlenmonoxid in den Abgasen nicht eingesetzt werden.

### Ultrafeine Partikel

Der Dieselmotor mit Abgasnachbehandlung ist derzeit in geschlossenen Arbeitsbereichen noch das Aggregat der Wahl, wenn aufgrund der Arbeitsaufgabe keine Geräte mit anderen Antrieben zum Einsatz kommen können und dies auch in der Gefährdungsbeurteilung stichhaltig dokumentiert werden kann. Der Arbeitsschutz wird deshalb auch mittelfristig ein besonderes Augenmerk auf Abgase von Dieselmotoren in die darin enthaltenen Ruß-Partikel richten müssen.

motoren in die darin enthaltenen Ruß-Partikel richten müssen.

Moderne Dieselmotoren können nach neuerer Kenntnis zusätzlich sogenannte ultrafeine Partikel (UFP) emittieren, die mit herkömmlichen Messverfahren nicht erfasst werden. Die möglichen Auswirkungen solcher Emissionen auf den Menschen werden derzeit untersucht und geeignete Mess- und Beurteilungsverfahren dafür etabliert.

*Klaus-Eckart Sinner*

## Vom Tierversuch zur TRGS 554

**1980er-Jahre:** Durch gezielte Forschung wird festgestellt, dass Dieselmotoremissionen (Partikelfraktion von Dieselabgasen) im Tierversuch Lungenkrebs erzeugen können.

**1988:** DME werden in Abschnitt III A2 der damaligen TRGS 900 „MAK-Werte-Liste“ aufgenommen.

**1991:** Der erste Luftgrenzwert für DME, gemessen als Gesamt-Kohlenstoff (TC), wird als Technische Richtkonzentration (TRK) festgelegt und in der TRGS 900 veröffentlicht ( $0,6 \text{ mg/m}^3$  TC im Nichtkohlebergbau, Bauarbeiten unter Tage,  $0,2 \text{ mg/m}^3$  TC in übrigen Bereichen)

**1993:** Die Technische Regeln für Gefahrstoffe „Dieselmotoremissionen“ (TRGS 554) werden veröffentlicht. Sie beschreiben erstmalig Maßnahmen zur Reduzierung von DME nach dem Stand der Technik

**1997:** Nach Optimierung des Standard-Messverfahren kann nun zwischen den Anteilen des elementaren Kohlenstoffes (EC) und des organisch gebundenen Kohlenstoffes (OC) am TC differenziert werden. Der TRK-Wert wird angepasst und gleichzeitig etwas nach unten korrigiert ( $0,6 \text{ mg/m}^3$  TC im Nichtkohlebergbau, Bauarbeiten unter Tage,  $0,2 \text{ mg/m}^3$  TC in übrigen Bereichen).

**2001:** Nach Anpassung an geänderte Rechtsvorschriften und an den Stand der Technik erscheint die letzte Fassung der alten TRGS 554.

**2005:** Die neue Gefahrstoffverordnung tritt in Kraft, damit verbunden ist die Aufhebung aller TRK- und technisch abgeleiteten MAK-Werte. Das Minimierungsgebot erhält wesentliche Bedeutung.

**Dezember 2008:** Die neu gefasste TRGS 554 mit dem Titel „Abgase von Dieselmotoren“ wird veröffentlicht.

**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 5/2009

BGI 5064 **Nur (nicht um-)kippen**

Für Mitgliedsbetriebe der BGF sind 3 Exemplare kostenlos, jedes weitere Exemplar kostet 3 Euro und für Nicht-Mitgliedsbetriebe jedes Exemplar 4 Euro, jeweils zzgl. MwSt., und Versandkosten.

**Fahrer-Assistenz-Systeme. SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH.**

Kostenloser Informationsflyer zur Kampagne von BGF, BGL und KRAVAG.

\_\_\_\_\_

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.