

# SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

6 | 2015

UNFALLBERICHT  
**Hängen geblieben**

Seite 16

GESUND UND SICHER  
**Tiefe Töne**

Seite 18



## REPORTAGE

Die Fahrtüchtigen

Seite 10



„Die Stabilität wird halten, solange das System der gesetzlichen Unfallversicherung nicht aufgeweicht wird.“

Sabine Kudzielka  
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

## Liebe Leserinnen und Leser,

Sie erinnern sich vielleicht, im letzten Monat häuften sich Meldungen zum Beitragsdefizit bei der gesetzlichen Krankenversicherung und erregten die Gemüter. Als Hauptursachen für das Defizit wurden Arzneimittelpreise und teure Krankenhausaufenthalte verantwortlich gemacht. Über die Frage, wie die Kosten gesenkt werden könnten, erfuhren wir wenig. Öffentlich und laut wurde jedoch darüber gestritten, wer zur Finanzierung der Mehrausgaben herangezogen werden könnte.

Ich bin sehr froh, dass es eine solche Debatte bei unserer Berufsgenossenschaft nicht gibt. Das liegt in erster Linie da-

ran, dass die Kosten ausschließlich von den Arbeitgebern getragen werden. Ebenso wichtig ist, dass die Beiträge unserer Berufsgenossenschaften weitestgehend stabil sind. Unser System beruht darauf, dass wir als gesetzliche Unfallversicherung die Haftungsverpflichtung der Arbeitgeber übernehmen. Im Zusammenwirken mit den Sozialpartnern in der Selbstverwaltung bringt das Stabilität. Diese Stabilität wird halten, solange das System nicht aufgeweicht wird.

Welche positiven Ergebnisse wir als gesetzliche Unfallversicherung vorweisen können, zeigt sich an der diesjährigen Bilanz. Schauen Sie sich die Zahlen auf den Seiten 26 und 27 einmal an: Das Unfallrisiko sinkt kontinuierlich, die meldepflichtigen Unfälle gingen um 2,6 Prozent zurück. Auch die Schwere der Unfälle ist rückläufig, die Zahl der angezeigten Berufskrankheiten hat sich nicht erhöht. Getrübt werden diese guten Ergebnisse durch die hohe Zahl der tödlichen Unfälle, das kann und will ich nicht verschweigen. Die Ursachen werden von uns analysiert, wir werden darüber in Kürze berichten.

Eines darf man bei den nackten Zahlen einer Jahresbilanz aber nicht vergessen. An den Erfolgen wirken vor allem unglaublich viele Menschen mit: Unternehmer, Mitarbeiter, Präventionsexperten, unsere Selbstverwaltung. Einigen dieser Menschen begegnen Sie in jeder Ausgabe unseres Mitgliedermagazins. Auch in dieser.

Herzliche Grüße Ihre

## IMPRESSUM

**Herausgeber:**  
Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft  
Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg  
Tel.: 040 3980-0

**Gesamtverantwortung:**  
Sabine Kudzielka,  
Hauptgeschäftsführerin

**Prävention:**  
Dr. Jörg Hedtmann,  
Leiter des Geschäftsbereichs

**Redaktion:**  
Dorothee Pehlke, Renate Bantz,  
Ute Krohne

**Gestaltung/Herstellung:**  
Lena Amberger

**Druck:** Stürtz GmbH, Würzburg

Der SicherheitsProfi erscheint acht Mal jährlich in der VerkehrsRundschau, Verlag Heinrich Vogel Springer Fachmedien München GmbH, Aschauer Str. 30, 81549 München



## SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

### Hauptverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg  
Tel.: 040 3980-0  
Fax: 040 3980-1666  
E-Mail: info@bg-verkehr.de  
mitglieder@bg-verkehr.de  
praevention@bg-verkehr.de  
Internet: www.bg-verkehr.de

### Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwierte 1  
20457 Hamburg  
Tel.: 040 36137-0  
Fax: 040 36137-204  
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de  
Internet: www.deutsche-flagge.de

### ASD Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel.: 040 3980-2250  
Fax: 040 3980-2257  
E-Mail: asd@bg-verkehr.de  
Internet: www.asd-bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg  
Tel.: 040 325220-0  
Fax: 040 325220-2699  
E-Mail: hamburg@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Hannover

Walderseestraße 5  
30163 Hannover  
Tel.: 0511 3995-6  
Fax: 0511 3995-700  
E-Mail: hannover@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Berlin

Axel-Springer-Straße 52  
10969 Berlin  
Tel.: 030 25997-0  
Fax: 030 25997-299  
E-Mail: berlin@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Dresden

Hofmühlenstraße 4  
01187 Dresden  
Tel.: 0351 4236-50  
Fax: 0351 4236-581  
E-Mail: dresden@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Wuppertal

Aue 96  
42103 Wuppertal  
Tel.: 0202 3895-0  
Fax: 0202 3895-400  
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Wiesbaden

Wiesbadener Straße 70  
65197 Wiesbaden  
Tel.: 0611 9413-0  
Fax: 0611 9413-106  
E-Mail: wiesbaden@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung München

Deisenhofener Straße 74  
81539 München  
Tel.: 089 62302-0  
Fax: 089 62302-100  
E-Mail: muenchen@bg-verkehr.de

### Außenstelle Duisburg

Düsseldorfer Straße 193  
47053 Duisburg  
Tel.: 0203 2952-0  
Fax: 0203 2952-135  
E-Mail: praevention-duisburg@bg-verkehr.de



**CHEFSACHE**  
 meint Denis Kaffenberger, und überprüft lieber noch einmal selbst, ob der Anhänger startklar ist. Die sportlichen Fahrradkuriere transportieren mit den speziellen Lastenrädern Frachten bis 400 Kilogramm! Unsere Reportage über den Kurierdienst Rakukada in Darmstadt lesen Sie ab Seite 10



**BERUFSKRANKHEITEN**

Seite 8



**INFRASCHALL**

Seite 18



**ERSTBETREUER**

Seite 20

**KURZMELDUNGEN**

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz  
 Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr

**DAS THEMA**

**Berufskrankheiten**

Informationen zur Anerkennung, Behandlung und Entschädigung

**REPORTAGE**

**Die Fahrtüchtigen**

Zu Gast beim Fahrradkurierdienst Rakukada in Darmstadt

**GESUND UND SICHER**

**Unfallbericht: Hängen geblieben**

Niedrige Durchfahrten als Unfallgefahr für Absetzkipper

**Tiefe Töne**

Schadet Infraschall der Gesundheit?

**Siebzehn Freiwillige**

Busunternehmen in Sachsen bildet Erstbetreuer aus

**DER FAHRENSMANN**

**Von Anfang an sicher**

Sicherheit in der Ausbildung zum Binnenschiffer

**Schiffsneubau „Rhenus Duisburg“**  
 Innovativ in Sicherheit und Technik

23

**SEE & SICHERHEIT**

**Arbeitsunfälle 2014**

24

Auswertung des Unfallgeschehens in der Handelsschifffahrt und Fischerei

**VERSICHERUNG UND LEISTUNG**

**Das Jahr 2014 in Zahlen**

26

Informationen zu Unfällen, Berufskrankheiten, Mitgliedsunternehmen und Leistungen

**Alles Ehrensache**

28

Die Selbstverwaltung der BG Verkehr

**VERMISCHTES/RUBRIKEN**

**Editorial / Impressum**

2

**Nachbestellung SicherheitsProfi / Neu im Netz / Die Zahl**

30

**Sie fragen – wir antworten**

30

**Vorschau / Testen Sie Ihr Wissen / Neu: Unser Gesundheitstipp**

31



## MIT DIABETES AM STEUER

### Neue Informationsbroschüre des ADAC

Laut der Deutschen Diabetes-Hilfe leiden ca. sechs Millionen Bundesbürger an Diabetes mellitus. Die Erkrankungszahlen steigen jährlich um ca. 250.000 Fälle. Sind Diabetiker mit dem Auto unterwegs, ist das Unfallrisiko grundsätzlich nicht höher als in der Allgemeinbevölkerung – vorausgesetzt, sie sind medikamentös gut eingestellt und geschult im Umgang mit

der Erkrankung. Unfallursachen stellen neben akuten Sehstörungen in erster Linie Unterzuckerungen dar. Wie man die Erkrankung erkennt und was man bei der Teilnahme am Straßenverkehr beachten muss, hat der ADAC in einer Broschüre zusammengefasst.

 [www.adac.de](http://www.adac.de)

## Kennen Sie BOB?

### Die langjährige Aktion gegen Alkohol am Steuer zeigt positive Wirkung

Seit 1995 gibt es die Aktion „BOB“ in Belgien und inzwischen in 17 weiteren Ländern. In Deutschland nehmen vor allem die südlichen Bundesländer an der Aktion teil. BOB will vor allem junge Menschen für die Risiken und Gefahren des Fahrens unter Alkohol- und Drogeneinfluss sensibilisieren, um auf diese Weise Alkoholfahrten zu minimieren und die Unfallzahlen zu senken. Der Name BOB ist keine Abkürzung, sondern der Phantasie Name derjenigen Person einer Gruppe, die nach Absprache keinen Alkohol trinkt und sich und ihre Mitfahrer sicher nach Hause bringt.

Initiatoren und hauptverantwortlich für BOB sind die Polizeiverbände. Zu erkennen ist BOB an einem gelben Schlüsselanhänger, den er zuvor in einer der teilnehmenden Bars, Kneipen oder Diskotheken erhalten hat. Zeigt er diesen Anhänger dem Thekenpersonal vor, erhält er ein alkoholfreies Gratis-Getränk.



„BOB“ trinkt keinen Alkohol und bringt seine Mitfahrer sicher nach Hause.

© lulu/Fotolia

Dass die Aktion Wirkung zeigt, wird in Belgien durch das Belgische Institut für Verkehrssicherheit regelmäßig untersucht und nachgewiesen. Für Deutschland liegt ebenfalls eine Studie zur Wirkung von BOB vor, die von der Justus-Liebig-Universität Gießen im Auftrag der deutschen BOB-Initiative aus Mittelhessen durchgeführt wurde. Die überaus positiven Resultate dieser Studie zeigen

nicht nur einen hohen Bekanntheitsgrad unter den Jugendlichen (72 Prozent), sondern auch eine deutlich bessere Entwicklung bei den Verkehrsunfällen mit alkoholisierten Verursachern zwischen 18 und 24 Jahren: Seit der Einführung der Aktion in Deutschland im Jahr 2007 sind sie um 44 Prozent gesunken.

 Weitere Infos: [www.aktion-bob.de](http://www.aktion-bob.de)

## BEKANNTMACHUNG

### Außer Kraftsetzung der Unfallverhütungsvorschrift „Arbeitsmedizinische Vorsorge“ (BGV A4, frühere VBG 100)

Die Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft hat in ihrer Sitzung am 13.05.2015 den Beschluss gefasst, die Unfallverhütungsvorschrift „Arbeitsmedizinische Vorsorge“ (VBG 100) vom Oktober 1993 in der Fassung vom 01. Januar 1997 am ersten Tag des auf die Veröffentlichung folgenden Monats außer Kraft zu setzen.

gez. Sabine Kudzielka, Hauptgeschäftsführerin

### Genehmigung

Die Außer Kraftsetzung der Unfallverhütungsvorschrift „Arbeitsmedizinische Vorsorge“ (VBG 100) wird genehmigt.

Bonn, 16.07.2015

Az.: IIIb 1-34124-5/116

das Bundesministerium für Arbeit und Soziales, im Auftrag Koll



## Licht-Test 2015

### Im Oktober kostenlose Überprüfung der Fahrzeugbeleuchtung

Vom 1. bis 31. Oktober bieten die Kfz-Meisterbetriebe und Prüfstellen der Automobilclubs einen kostenlosen Test der Fahrzeugbeleuchtung an. Kleine Mängel werden von den Werkstätten sofort behoben. Nötige Ersatzteile und umfangreichere Einstellarbeiten müssen allerdings bezahlt werden.

Der Licht-Test wird vom Kfz-Gewerbe und der Deutschen Verkehrswacht gemeinsam organisiert. Im letzten Jahr zählte die Sicherheitsaktion rund zehn Millionen Teilnehmer. Bei rund 33 Prozent der untersuchten Fahrzeuge mit konventioneller Beleuchtung wurden Mängel festgestellt.



© Jan-Peter Kasper/Picture Alliance

#### Überprüfung der Fahrzeugbeleuchtung

Häufig sind es zu hoch oder zu niedrig eingestellte Scheinwerfer, die zu Gefahrenquellen im Verkehr werden können.

+ [www.deutsche-verkehrswacht.de](http://www.deutsche-verkehrswacht.de)

## Was hat die Rückenkampagne bewirkt?

### Umfrage bei Beschäftigten und Unternehmern

Fast ein Viertel aller Arbeitsunfähigkeitstage in den Betrieben gehen auf Muskel-Skelett-Beschwerden zurück. Die Berufsgenossenschaften starteten deshalb im Januar 2013 unter dem Motto „Denk an mich. Dein Rücken“ eine Kampagne zur Reduktion von arbeitsbezogenen Rückenbelastungen.

Zu Beginn der Aktion wurde mit einer Befragung versucht, die Situation in den Betrieben zu erfassen. Nun soll in einer zweiten Befragung überprüft werden, ob sich in den Betrieben etwas verändert



hat. Hat die Kampagne etwas bewirkt?

Die Befragung ist anonym und richtet sich an Beschäftigte und Unternehmer. Sie dauert fünf bis zehn Minuten. Teilnehmen kann jeder, unabhängig davon, ob man bereits an der ersten Befragung teilgenommen hat. Die Angaben bleiben anonym.

- + **Link zum Fragebogen für Mitarbeiter:**  
[https://befragungen.dguv.de/evasys/indexstud.php?typ=html&user\\_tan=BGVerkehr\\_MA](https://befragungen.dguv.de/evasys/indexstud.php?typ=html&user_tan=BGVerkehr_MA)
- + **Fragebogen für Unternehmer:**  
[https://befragungen.dguv.de/evasys/indexstud.php?typ=html&user\\_tan=BGVerkehr\\_UN](https://befragungen.dguv.de/evasys/indexstud.php?typ=html&user_tan=BGVerkehr_UN)

## AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

### Buswerkstatt

#### Augen bei Reparatur verletzt

Ein Busfahrer bemerkte auf seiner Tour ein Zischgeräusch, das aus dem Bereich des rechten Vorderrades zu kommen schien. Er brachte das Fahrzeug in die Werkstatt. Der dortige Mechaniker kniete sich ohne weitere Vorsichtsmaßnahmen vor das rechte Vorderrad, um das Zischen genauer zu lokalisieren. Als er sein Gesicht dem Reifen näherte, platzte plötzlich der Federbalg der Luftfederung. Durch den hohen Druck wurden Schmutzpartikel aufgewirbelt. Der Mechaniker hatte keine Zeit mehr auszuweichen oder die Hände vor das Gesicht zu reißen. Da er keine Schutzbrille trug, gelangten Partikel in beide Augen. Ein spitzer Fremdkörper beschädigte das linke Auge schwer.



Die Sehkraft ist viel zu wichtig, um auf das Tragen einer Schutzbrille zu verzichten.

### Betriebshof

#### Führerhaus angehoben

Am Unfalltag brachte ein Kraftfahrer Baustoffschutt zum Abladen auf den Betriebshof. Die Mischung aus Mörtel und Putzstoffen war auf der Baustelle trocken verladen worden. Durch einsetzenden Regen band das Material ab und im Container bildete sich ein größerer Betonklumpen, der am Boden haften blieb. Entgegen der Vorschrift hielt sich der Fahrer zum Abkippen im Fahrerhaus auf und versuchte, durch Anfahren und Abbremsen im angekippten Zustand den Klumpen zu lösen. Die Stützen waren dabei eingefahren. Wegen des Betonklumpens verlagerte sich der Schwerpunkt beim Abkippen hinter die Kippkante und das Führerhaus hob etwa einen Meter vom Boden ab. Als sich in dieser Position der Betonklumpen plötzlich löste, fiel das Führerhaus ruckartig zu Boden. Durch die Wucht des Aufpralls brachen dem Fahrer mehrere Lendenwirbel. Er kann seinen Beruf seitdem nicht mehr ausüben.

© Jochen Zick/Picture Alliance

## Neu erschienen

**Gut vorbereitet für den Ernstfall (DGUV Information 206-017)** Traumatische Ereignisse sind Ausnahmen im normalen Arbeitsalltag und passieren selten, sie belasten die Betroffenen jedoch sehr und können schwere seelische Verletzungen auslösen. Werden sie nicht frühzeitig erkannt und zielgerichtet behandelt, können sich schwerwiegende Krankheitsbilder bei den Betroffenen entwickeln, die zu langen Ausfallzeiten führen. Die Broschüre „Gut vorbereitet für den Ernstfall“ will einen Überblick über das Thema geben und den Umgang mit traumatischen Ereignissen bei der Arbeit erleichtern. Die im Juli 2015 erschienene Broschüre steht als PDF zum Herunterladen zur Verfügung.

+ [www.dguv.de](http://www.dguv.de); Suchbegriff: DGUV Information 206-017



## A+A – Messe zur Arbeitssicherheit

BG Verkehr informiert

Mit der A+A beginnt am 27. Oktober die weltweit größte Fachmesse zu den Themen Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit. Die Messe zu den Themen persönlicher Schutz, betriebliche Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit gehört natürlich auch für die BG Verkehr zum Pflichtprogramm. Sie wird mit einer Anlaufstation und beim Bühnenprogramm des Gemeinschaftsstandes der Berufsgenossenschaften im „Treffpunkt Sicherheit und Gesundheit“ vertreten sein.



Ablenkung am Steuer – ein Themenschwerpunkt der BG Verkehr auf der A+A.

© Picture Alliance

Thematischer Schwerpunkt der BG Verkehr ist in diesem Jahr die Aufmerksamkeit im Straßenverkehr und besonders die Ablenkung durch mobile Endgeräte wie Smartphone, Navigationsgeräte, Radio etc. Ein weiterer Schwerpunkt werden die Aktivitäten der BG Verkehr zur Rückenkampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ sein.

Im Rahmen der A+A 2015 wird darüber hinaus die Sonderschau „Sicheres Retten aus Höhen und Tiefen“ ihre Premie-

re feiern. Kooperationspartner ist die Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW). Und auch modisch gibt es viel zu sehen: Bei der Schutz- und Berufskleidung werden neue Materialien mit hoher Schutzwirkung vorgestellt. Dass sich Tragekomfort und modisches Design dabei nicht ausschließen, zeigen viele Hersteller während der Messe.

 [www.aplusa.de](http://www.aplusa.de)

### A+A KONGRESS

#### Workshop Ladungssicherung



issa

Zeitgleich mit der Messe A+A findet der 34. Kongress „Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit“ statt. Die BG Verkehr ist dort über ihr Engagement bei der Internationalen Sektion für Prävention im Transportwesen (ISSA) mit dem Workshop „Ladungssicherung – Herausforderungen im betrieb-

lichen Alltag“ vertreten. Für den Workshop konnte die BG Verkehr vier international anerkannte Experten gewinnen. Sie stellen Lösungen und Strategien bei der Ladungssicherung vor. Die Veranstaltung findet am 29. Oktober von 14.15 Uhr bis 16.30 Uhr statt.

ISSA ist ein internationaler Zusam-

menschluss von Arbeitsschutzorganisationen. Seit 2013 besteht dort die Sektion Transportwesen im Besonderen Ausschuss für Prävention. Die Sektion hat ihren Sitz bei der BG Verkehr in Hamburg und stellt mit ihrem Präventionsleiter Dr. Jörg Hedtmann den Vizepräsidenten.

## Verkehrsexperten treffen sich in Münster

### Ein Schwerpunkt sind Unfälle zwischen Lkw und Kindern

Am 17. und 18. November befasst sich ein zweitägiger Kongress in Münster mit den Ursachen und Folgen von Unfällen zwischen Lkw und Kindern. Veranstalter sind die Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen (GUVU) und die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland. Der Kongress ist zugleich der 12. Deutsche Verkehrsexpertentag.

Am ersten Kongresstag stehen Unfälle im Vordergrund, bei denen Lkw und Kinder



© Gero Breloer/Picture Alliance

Bei Kindern im Straßenverkehr ist besondere Vorsicht geboten.

oder Jugendliche beteiligt sind. Am zweiten Tag geht es um das Verhalten von Kindern im Straßenverkehrsraum. Ein Ziel der Veranstalter ist es, neben der fachlichen auch die breite Öffentlichkeit für die Probleme und Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren. Am Vortag des Kongresses ist ein Aktionsnachmittag geplant. Dort können Besucher die Perspektive eines Lkw-Fahrers einnehmen und sich ein Bild von den Sichtverhältnissen machen.

 Weitere Infos: [www.guvu.de](http://www.guvu.de)



## NUFAM 2015 in Karlsruhe

Treffen Sie die BG Verkehr: Sie finden uns in Halle 2, Stand E 9-13

Vom 24. bis 27. September werden sich wieder mehr als 300 Aussteller auf der Nutzfahrzeugmesse in Karlsruhe präsentieren. Sie bietet den Besuchern einen Blick auf Nutzfahrzeuge in allen Gewichtsklassen, Aufbauten, Fahrzeuginrichtungen, Telematik, Reifen, Krane, Werkstattausrüstung sowie Teile, Zubehör und Dienstleistungen. Neu auf der Messe ist das „Forum Ladungsdiebstahl – Mehr Sicherheit für Fahrer und Frachtgut“. Eine Veranstaltung dazu findet mit dem Landeskriminalamt Niedersachsen

am 26. September statt. Erstmals wird es außerdem einen Telematik-Tag am 25. September und einen Handwerkertag am 26. September mit dem Schwerpunkt Ladungssicherung geben.

Die BG Verkehr wird auf der Messe zusammen mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) an einem Gemeinschaftsstand zu finden sein. Sie wird das Abstellen und Rangieren von Lkw sowie das Kuppeln von Gelenkdeichselanhängern thematisieren. Beides gehört zwar für viele Fahrer zum Alltag, es kommt dabei aber immer wieder zu schweren und sogar tödlichen Unfällen.

Ein weiterer Schwerpunkt am Messestand ist die Verkehrssicherheit: Gurtschlitten und Überschlagsimulator bieten den Messebesuchern wieder Erfahrungen zur Wirkung des Sicherheitsgurtes. Fortgeführt wird auch das Engagement der BG Verkehr bei der Verhinderung von Abbiegeunfällen. Lkw- und Pkw-Fahrer haben am Infostand die Gelegenheit, anhand eines Multimedia-Quiz ihr Wissen zum Thema „Sicheres Abbiegen“ zu testen und zu aktualisieren.



Der Überschlagsimulator im Einsatz.

[www.nufam.de](http://www.nufam.de)

## Stapler-Cup-Finale in Aschaffenburg

Endausscheidungen bieten ein Programm für die ganze Familie

Spannend sind beim Staplercup bereits die 25 Regionalmeisterschaften. Dort ringen jährlich über 2.000 Staplerfahrer um die Qualifikationsplätze für das Finale, das in diesem Jahr vom 17. bis 19. September stattfindet. Das Finale lockte im letzten Jahr mehr als 15.000 Zuschauer nach Aschaffenburg und wird auch in diesem Jahr wieder von einer Ausstellung und einem abwechslungsreichen Familienprogramm begleitet.

Mit ihrer Präventionskampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ engagieren sich auch die Berufsgenossenschaften bei dem Wettbewerb. Sie wenden sich an die rund 350.000 Staplerfahrer, die beruflich im Einsatz sind und deren Rücken bei der täglichen Arbeit großen Belastungen aus-

gesetzt sind. Im Einsatz ist unter anderem ein Schwingsitzsimulator. Er zeigt, wie durch die richtige Sitzeinstellung Belastungen minimiert werden können.

[www.staplercup.com](http://www.staplercup.com)



Im Finale zeigen die Vorrundensieger noch einmal ihr Können.



Dr. Andreas Patorra, Leiter Abteilung Organisation des Arbeitsschutzes

### PRÄVENTION AKTUELL

#### Chefsache?

Prävention ist Chefsache, das bekomme ich immer wieder zu hören, wenn es um Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit geht. Leider läuft die Diskussion dabei schnell in eine Richtung, die der Sache eigentlich nicht gerecht wird. Die Beteiligten suchen nicht mehr nach gemeinsamen tragfähigen Lösungen, sondern beharren auf eigenen Positionen und Haltungen. Mal ganz unabhängig vom Thema Arbeitsschutz: Welche Gedanken verbinden Sie damit, wenn etwas zur Chefsache deklariert wird? „Ich bestimme, meine Leute machen das dann schon.“ Oder „Wenn der Chef das so will, ist ja schließlich sein Laden.“

Aber wird ein Vorhaben bei so einer Haltung wirklich gelebt? Letztendlich spiegelt sich in solchen Antworten eine Führungs- und Kommunikationskultur wider, die für den Aufbau einer betrieblichen Präventionskultur nicht förderlich ist. Und ich bin überzeugt, wer im Betrieb Gesundheit und Sicherheit leben will, egal ob als Chef oder als Mitarbeiter, kann das nur dann erfolgreich angehen, wenn man miteinander redet, die Kompetenzen des jeweils anderen anerkennt und wertschätzt. Themen wie Verantwortung, Zuständigkeiten, gute Kommunikation und Qualifizierung für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit bekommen dann ein ganz neues Gewicht.

*A. Patorra*

Dr. Andreas Patorra

# Berufskrankheiten

Wenn es um Berufskrankheiten geht, bestehen viele Unklarheiten. Was ist eine Berufskrankheit? Wer entscheidet darüber? Und wie läuft das Verfahren ab? Antworten auf diese Fragen gibt Klaus-Dieter Witt, Leiter der BK-Abteilung der BG Verkehr.

**E**inen Unfall als Arbeitsunfall zu erkennen, fällt in der Regel leicht, weil deutlich ist, ob sich der Unfall während der beruflichen Tätigkeit oder im privaten Bereich ereignet hat. Bei Berufskrankheiten ist das nicht so einfach. Krankheiten können unbemerkt entstehen und sich aus unterschiedlichsten Gründen über lange Zeiträume entwickeln. Dann ist es nicht einfach, die berufliche Verursachung zu klären.

Bei der BG Verkehr werden die Berufskrankheiten in der BK-Abteilung in der Bezirksverwaltung Hamburg zentral bearbeitet. Rund 35 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für die Verfahren zuständig und kümmern sich um die Behandlung, Versorgung und Anliegen der Versicherten. Wir haben den Abteilungsleiter Klaus-Dieter Witt gebeten, uns das BK-Verfahren zu erläutern und ein paar Fragen zu beantworten.

## Herr Witt, was ist eine Berufskrankheit?

Ganz einfach gesagt: Wenn das Erkrankungsbild vom Gesetzgeber in der Berufskrankheiten-Verordnung erfasst wurde und der Versicherte sie sich infolge der Arbeit zugezogen hat. Unter bestimmten Voraussetzungen werden aber auch andere Krankheiten wie eine Berufskrankheit entschädigt.

## Entscheiden die Berufsgenossenschaften selbst, welche Krankheiten in die BK-Liste aufgenommen werden?

Nein, das entscheidet die Bundesregierung. Sie wird dabei von einem Sachverständigenbeirat beraten. Die Unfallversicherung wirkt in diesem Beirat mit, hat aber kein Stimmrecht.

## Wie erfährt die BG Verkehr von einer Berufskrankheit?

Meistens ist es der Arzt, der uns informiert. Ärzte sind genauso wie Arbeitgeber gesetzlich verpflichtet, uns über den Verdacht einer Berufskrankheit zu informieren. Es kann sich aber auch der Versicherte selbst einfach und formlos an uns wenden.

## Was geschieht danach?

Zunächst müssen wir mehr wissen über die Krankengeschichte und die Arbeitsvorgeschichte. Dazu schicken wir meistens einen Fragebogen an den Versicherten. Auf diese Weise erhalten wir grundlegende Informationen – welche Beschwerden er hat, seine bisherigen Arbeitgeber und seine Tätigkeiten, bei welchen Ärzten er bisher in Behandlung war usw. Diese Informationen bestimmen dann unsere nächsten Schritte, die sehr individuell auf den einzelnen Sachverhalt abgestimmt sind. Von diesem Verfahren weichen wir nur ab, wenn eine Krebserkrankung angezeigt wird. Dann suchen wir den Versicherten so schnell wie möglich persönlich auf.

## Was machen Sie, wenn klar ist, dass es sich um eine Berufskrankheit handelt?

Dann geht es vorrangig darum, die Folgen der Berufskrankheit möglichst zu mildern und eine Verschlimmerung zu vermeiden. Und zwar, wie es im Gesetz steht, mit allen geeigneten Mitteln. Der Versicherte bleibt bei uns fortlaufend in Betreuung, wird medizinisch behandelt, mit Sachleistungen versorgt und erhält Reha-Maßnahmen. Davon abgesehen bestimmt die ganz individuelle Krankheitsgeschichte den weiteren Verlauf. Kann der Betroffene nicht mehr in seinem Beruf arbeiten, unterstützen wir ihn bei der beruflichen Umorientierung und er erhält Ausgleichszahlungen, wenn der Verdienst geringer ist als vorher. In den schlimmsten Fällen enden die Erkrankungen mit dem Tod, dann zahlen wir Hinterbliebenenrenten.

## Bei Hauterkrankungen, die bei der BG Verkehr gar nicht so selten sind, heißt es immer, da gäbe es ein gesondertes Verfahren. Was heißt das?

Wir haben 2014 tatsächlich in 120 Fällen eine Hauterkrankung anerkannt. Das besondere Verfahren besteht darin, dass wir möglichst schnell versuchen, durch eine Kombination aus Schutzmaßnahmen am Arbeitsplatz und medizinischer Behandlung eine Besse-

## INFOS UND KONTAKT

Berufskrankheiten werden bei der BG Verkehr zentral in der BK-Abteilung in Hamburg bearbeitet. 2014 gingen dort 1.512 Anzeigen auf Verdacht einer Berufskrankheit ein. Das ist im Vergleich zu anderen Berufsgenossenschaften eher wenig. 218 Verfahren wurden mit einer Anerkennung der BK abgeschlossen, in 75 Fällen eine Rente festgestellt. An der Spitze der berufsbedingten Erkrankungen stehen nach wie vor Er-

krankungen durch Lärm (94 Fälle), gefolgt von asbestbedingten Erkrankungen (68 Fälle).

### So erreichen Sie die BK-Abteilung:

**BG Verkehr, Bezirksverwaltung Hamburg**

**Adresse: Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg,**

**Tel.: 040 325220-0; Fax: 040 325220-2699**

**E-Mail: [bk@bg-verkehr.de](mailto:bk@bg-verkehr.de)**





An der Spitze der berufsbedingten Erkrankungen stehen bei der BG Verkehr nach wie vor Lärmerkrankungen.

nung und Abheilung zu bewirken. Das gelingt auch ziemlich gut. Wenn es notwendig ist, überprüfen unsere Kollegen aus der Prävention den Arbeitsplatz und wir erteilen innerhalb kürzester Zeit einen Behandlungsauftrag an den behandelnden Hautarzt.

**Kritische Stimmen sagen, BK-Verfahren dauern zu lange, woran liegt das?**

Wir bemühen uns sehr, das Verfahren voranzutreiben, aber die Befragungen und Ermittlungen zur Arbeits- und Krankheitsvorgeschichte brauchen einfach Zeit. In dem von uns versicherten Gewerbe wird der Arbeitsplatz und auch die Branche vergleichsweise häufig gewechselt. Ermittlungen bei 20, ja 30 Arbeitgebern, die teilweise gar nicht mehr existieren, sind gar nicht so selten. Wenn wir es nur mit einem Arbeitgeber und einer klaren beruflichen Verursachung zu tun haben, geht es dagegen sehr schnell. Zurzeit sind wir bei einer durchschnittlichen Verfahrensdauer von 5,4 Monaten. Wir arbeiten daran, die Verfahren noch weiter zu beschleunigen.

**Gibt es auch Untersuchungen am Arbeitsplatz eines Versicherten?**

Das kommt auf den Fall an. Wenn der Arbeitsplatz unserem Präventionsdienst bekannt ist, können wir eine Aussage zu möglichen gefährdenden Einwirkungen nach Aktenlage machen. Sonst gibt es Ermittlungen vor Ort und Gespräche mit den Versicherten. Dadurch werden auch Erkenntnisse für die Präventionsarbeit gewonnen.

**Holen Sie in jedem Fall ein medizinisches Gutachten ein?**

Nein, auch da kommt es auf den Fall an. Grundsätzlich fragen wir einen Arzt, wenn wir aus eigener Sachkenntnis den Zusammenhang zwischen Einwirkung und Erkrankung nicht beantworten können.

**Wer wählt die ärztlichen Gutachter aus?**

Wir haben keine eigenen Gutachter, sondern schlagen unseren Versicherten meistens drei Ärzte vor. Wir achten nur darauf, dass der Versicherte keine zu lange Anfahrt auf sich nehmen muss und dass die Ärzte über eine entsprechende Eignung verfügen. Der Versicherte wählt sich aus dieser Liste einen Arzt aus, kann aber auch selbst einen fachlich geeigneten Gutachter vorschlagen.

**Was geschieht nach Eingang eines Gutachtens?**

Auf der Basis des Gutachtens können wir meistens eine Entscheidung vorbereiten und sie den Mitgliedern der Selbstverwaltung im Rentenausschuss vorlegen. Stimmen sie unserem Vorschlag zu, geht der Bescheid in die Post.

**Kann der Versicherte der Entscheidung widersprechen?**

Natürlich. Das Berufskrankheitenrecht ist hochkomplex und auch wir machen Fehler. Wer mit unserer Entscheidung nicht einverstanden ist, kann zunächst Widerspruch bei uns einlegen. Über diesen Widerspruch entscheidet der Widerspruchs- und Einspruchsausschuss der Selbstverwaltung. Wird dem Widerspruch nicht gefolgt, kann der Betroffene vor dem Sozialgericht klagen. (kr)



Klaus-Dieter Witt (55) leitet seit 2000 die Berufskrankheiten-Abteilung der BG Verkehr. Seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter steuern bundesweit alle Berufskrankheiten-Verfahren und sind für die Betreuung der Erkrankten zuständig.

# Die Fahrtüchtigen

Flink und wendig bahnen sich Fahrradkuriere ihren Weg durch Deutschlands Städte – zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter. Immer mit dem Ziel, die Fracht so schnell wie möglich von A nach B zu transportieren. Aber wie kommen sie selbst sicher ans Ziel?









**D**er nächste Kurier ist in 20 Minuten da.“ Denis Kaffenberger, Geschäftsführer von Rakukada, gibt den Auftrag in die Kuriersoftware ein und sieht sofort, welcher Mitarbeiter sich in der Nähe des Auftraggebers befindet. Ein kurzes Telefonat mit dem Mann vor Ort und los geht’s. Eilige Vertragsunterlagen, Medikamente oder Pakete: Das Unternehmen aus dem Stadtteil Bessungen transportiert für Groß- und Privatkunden im Darmstädter Einzugsgebiet alles außer Gefahrgütern und lebendigen Tieren. Seit fünf Jahren arbeiten durchschnittlich acht bis zehn Radkuriere für Denis Kaffenberger. Hauptsächlich sind es junge männliche Studenten, die die Kundenaufträge mit dem Fahrrad zustellen. Bis zu 100 Kilometer fahren seine Kuriere am Tag. „Die Arbeit als Fahrradkurier ist körperlich anstrengend und nicht ungefährlich“, erläutert Kaffenberger. Im dichten Straßenverkehr ist höchste Konzentration und Aufmerksamkeit gefragt. Besondere Vorsicht ist an Einmündungen von Einbahnstraßen geboten. Autofahrer rechnen nicht immer damit, dass ihnen ein Kurier entgegenkommt. „Kalkuliert den Überraschungseffekt ein und fährt entsprechend defensiv und vorausschauend“, lautet deswegen Kaffenbergers Empfehlung.

### Flexible Dienstpläne

Vor jedem Dienstantritt überprüft der Chef die Fahrräder seiner Mitarbeiter in der Darmstädter Zentrale. Reifen, Bremsen und Licht: Alles muss stimmen, bevor es auf Tour geht. Akribisch dokumentiert er den Sicherheitscheck.

Einmal pro Monat werden alle Fahrräder von ihm komplett gewartet. Der Fuhrpark ist bunt gemischt: neben den privaten Mountainbikes und Rennrädern seiner Mitarbeiter besteht er aus zwei hybriden Lastenrädern, einem XXL-Lastenanhänger und einem Postverteilerfahrrad. „Fahrräder und Mitarbeiter sind mein Kapital. Da wird nicht gespart“, betont Kaffenberger. Seine Mitarbeiter schätzen diesen Service sehr. Genauso wichtig ist ihnen der Gestaltungsspielraum bei der Tourenplanung.

Marcus Bier arbeitet seit einem halben Jahr bei Rakukada. Der angehende Wirtschaftsingenieur, der privat ebenfalls viel mit dem Fahrrad unterwegs ist, berichtet: „Ich rufe Denis immer in der Klausurzeit an, um mein Zeitkontingent mit ihm abzustimmen. Ich brauche in dieser Phase einfach mehr Zeit für mein Studium. Dafür starte ich in den Semesterferien voll durch.“ Koordiniert wird das Ganze von Teamleader und Fahrdienstleiter Lukas Hartinger, bei dem alle Informationen zusammenlaufen: „Ich bekomme von jedem Fahrer seine Zeiten und versuche dann, einen möglichst ausgeglichenen Dienstplan zu gestalten. Wenn ein Dienstblock unbe-

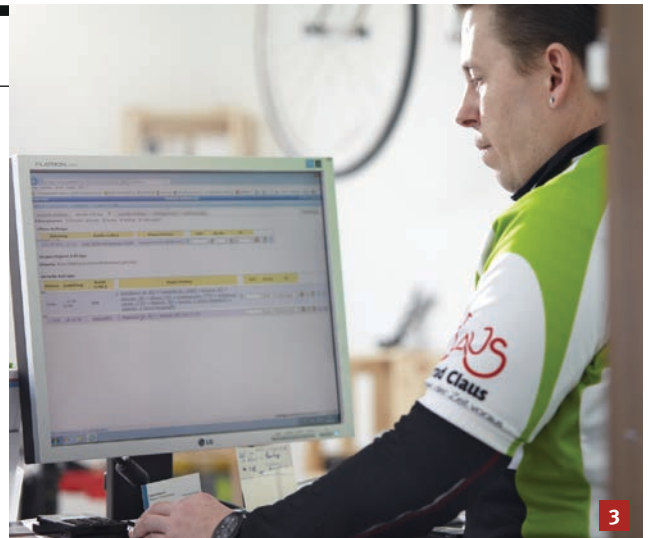
1. Fahrradanhänger: Denis Kaffenberger weiß, wie man ihn sicher montiert.
2. Moderne Technik: Mithilfe von Transport e-Bikes und Anhänger können Fahrradkuriere Frachten bis zu 400 Kilogramm transportieren.
3. Dank der Kuriersoftware weiß Denis Kaffenberger stets, wo sich seine Fahrer gerade aufhalten und kann dadurch die Aufträge effizient terminieren.
4. Der Mitarbeiter Ulrich Süss überprüft den Reifendruck in der Darmstädter Zentrale...
5. ... sowie den Verschleiß der Fahrradkette.







1



3

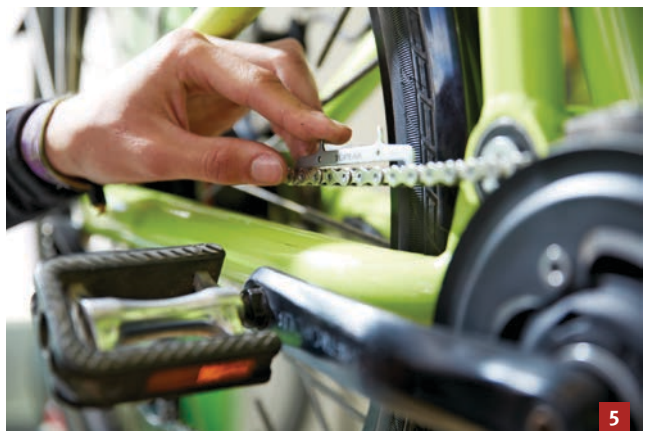
„Fahrräder und Mitarbeiter sind mein Kapital. Da wird nicht gespart.“



4



2



5



setzt bleibt, telefoniere ich mit den Fahrern, damit jeder am Ende zufrieden ist.“ Hartinger, der an der TU Darmstadt Maschinenbau studiert, liebt das Radfahren. In diesem Sommer ist der 21-jährige beispielsweise mit dem Fahrrad bis zur Ostsee gefahren.

### Kluge Köpfe radeln mit Helm

Sicherheit ist auch eine Kopfsache. Daher tragen auch alle Mitarbeiter einen Fahrradhelm, den ihnen der Chef kostenlos zur Verfügung stellt. Jeder von ihnen weiß, dass die Schutzfunktion nur dann gegeben ist, wenn er richtig sitzt. „Kopfverletzungen sind nach wie vor bei Radfahrerinnen und Radfahrern die Hauptursache für schwere bis tödliche Verletzungen“, erläutert Eberhard Brunck, Fachreferent der BG Verkehr für Kurier-, Express- und Postdienste. „Ein Fahrradhelm schützt den Kopf, indem er bei einem Sturz die Wucht des Aufpralls abfängt und so verhindert, dass die gesamte Kraft auf die Schädeldecke übertragen wird. So gleicht ein Sturz vom Fahrrad bei 30 Stundenkilometern einem Kopfsprung in ein leeres Schwimmbcken.“ Vor zwei Jahren hat sich Kaffenbergers Sohn bei einem Fahrradunfall schwer verletzt. „Der Unfall wäre glimpflicher verlaufen, wenn mein Sohn einen Helm getragen hätte. Seit diesem Vorfall gilt bei uns in der Familie das Prinzip ‚Safety First‘. Kluge Köpfe radeln mit Helm“, berichtet Kaffenberger. Seine braunen Augen leuchten auf, wenn der gelernte Schlosser von seinem Traumurlaub erzählt. „Ich möchte einmal mit dem Fahrrad alle Grenzen Deutschlands umrunden. Hoffentlich gelingt mir das, bevor ich in Rente gehe.“

### Konsequente Befolgung der Verkehrsregeln

Bevor ein neuer Mitarbeiter alleine die Fracht ausliefert, begleitet ihn ein erfahrener Kollege eine Woche lang. Der Begleiter unterstützt ihn dabei, die sichersten Verkehrswege kennenzulernen und sensibilisiert den neuen Kollegen für das Thema Verkehrssicherheit. Lukas Hartinger ist häufig bei der Probefahrt dabei und gibt dem neuen Kollegen Tipps mit auf den Weg: „Schulterblick und vorausschauendes Fahren ist das Wichtigste. Wenn ein Auto rechts den Blinker setzt, mach langsam und sei bereit, zu bremsen. Schau den Autofahrer und den Fußgängern immer in die Augen, dann kann nichts schiefgehen.“ Dazu zählt aber auch, keine roten Ampeln zu überfahren und sich an das Tempolimit zu halten. „Verstöße kommen zum Glück nicht oft vor“, erzählt Kaffenberger. „Und wenn doch, dann erinnern ich oder unser Teamleader den Mitarbeiter in einem persönlichen Gespräch daran, dass vermeintliche Zeitvorgaben eine Verletzung der Straßenverkehrs-Ordnung nicht rechtfertigen.“ Hartinger ergänzt: „Wir wollen im Straßenverkehr Vorbilder sein und nicht als Rowdys in der Fußgängerzone angesehen werden.“ Sowohl in Einzelgesprächen als auch im vierteljährlichen Teammeeting werden Situationen erörtert, in denen es für die Kuriere brenzlig wurde.

Spurenwechsel auf Hauptstraßen und Rechtsabbiegen sind ein Dauerbrenner. Dabei kommt es besonders darauf an, durch

**„Ein Sturz vom Fahrrad bei 30 Stundenkilometern ohne Helm ähnelt einem Kopfsprung in ein leeres Schwimmbcken.“**







2



4



3

1. Denis Kaffenberger ist Rad-Unternehmer und Radfan zugleich.
2. Vor der Kurierfahrt muss die Fracht sachgemäß gesichert werden.
3. Mit E-Motoren werden Lastenräder zu einer echten Alternative zum Auto.
4. Marcus Bier stellt entspannt die Päckchensendung zu.

eindeutige Signale und Blickkontakt auf sich aufmerksam zu machen. So ordnen sich Busse oder Lkw beim Rechtsabbiegen am linken Rand ihrer Fahrbahn ein, um mit dem Heck sicher um die Kurve zu fahren. Die freie Gasse lädt zum Vorbeifahren ein. Sie zieht sich während des Abbiegens dann immer mehr zu. Dies ist fatal, weil der Kurier aufgrund des toten Winkels häufig nicht gesehen wird. Kaffenbergers Credo: „Haltet genügend Abstand zu Lkw und Bussen und überholt diese nicht rechts.“ In den Meetings wird auch immer wieder das Thema rote Ampeln angesprochen. Bei Rot über eine Ampel zu radeln, ist nicht nur für alle Verkehrsteilnehmer gefährlich, sondern auch kostspielig. Der Rotlichtverstoß mit dem Fahrrad kostet mindestens 60 Euro und wird mit einem Punkt geahndet. „Wer bei Rot über eine Ampel fährt, verstößt gegen unsere interne Nulltoleranz-Strategie. Wir wollen Fairkehr leben“, betont Kaffenberger. Seine Sicherheitsphilosophie hat Erfolg: Nicht einer seiner Mitarbeiter hat sich in den letzten fünf Jahren im Straßenverkehr verletzt.

Text: Jens Meiselwitz, Fotos: Dominik Buschardt

*Dieser Artikel erschien erstmalig in der Zeitschrift Arbeit & Gesundheit (4/2015) der DGUV. Nachdruck mit freundlicher Genehmigung des Universum Verlags, Wiesbaden.*





# Hängen geblieben

Ältere Brücken und Unterführungen sind oft niedriger als gedacht. Für Absetzkipper ist das eine ernste Unfallgefahr. Eine Auswertung zeigt: Es gibt drei Unfallschwerpunkte.

**A**bsetzbehälter sind heute in Entsorgungsbetrieben unentbehrliche Arbeitsmittel. Sie werden den Kunden vor allem dann angeboten, wenn sperrige Abfälle in großer Menge anfallen. Oft sind Bauunternehmen und Handwerksbetriebe oder auch Möbelgeschäfte und Supermärkte die Auftraggeber und die Einsatzorte für die Absetzkipper liegen mitten in der Stadt.

Für die Fahrer kann es bei Lieferung und Abtransport der Behälter ganz schön eng werden. Ihnen machen neben schmalen Straßen vor allem begrenzte Durchfahrtshöhen zu schaffen. Werden sie nicht wahrgenommen, bleibt die Ladung – in diesem Fall der Absetzbehälter – oder auch die Kippeinrichtung selbst hängen. Relativ häufig passiert das bei Brücken oder Unterführungen.

Abgesehen von den technischen Schäden am Fahrzeug und an dem Hindernis sind die Unfallfolgen auch für den Fahrer erheblich: Durch die Wucht des Anpralls schleudert der Absetzkipper im vorderen Bereich mit dem Dach des Führerhauses nach oben gegen das Hindernis. Nicht selten wird dabei das Dach eingedrückt und der

Fahrer in der Fahrgastzelle eingequetscht. Ist er nicht angeschnallt, reißt es ihn aus dem Sitz. Die Folge können nicht nur starke Prellungen und Knochenfrakturen sein, sondern auch tödliche innere Verletzungen.

## Drei Unfallschwerpunkte

Grundsätzlich dürfen Trägerfahrzeuge einschließlich der Absetzkippeinrichtung bzw. der Behälter auf der Ladefläche die höchstzulässige Höhe von 4,00 m nicht überschreiten. Auf der anderen Seite müssen die Straßenverkehrsbehörden bei Unterführungen ein Verkehrszeichen aufstellen, das auf eine geringere Durchfahrtshöhe hinweist. Es spricht damit ein Durchfahrtsverbot für höhere Fahrzeuge aus. Warum kommt es trotzdem zu den Unfällen?

Um die Ursachen zu klären, hat der Präventionsdienst der BG Verkehr die Unfälle mit Absetzkippnern unter die Lupe genommen und ausgewertet: Dabei haben sich drei Unfallschwerpunkte herauskristallisiert, die auf der rechten Seite dargestellt werden.

## SO BEUGEN SIE DER UNFALLGEFAHR VOR

### Sicherheitstechnik

Bei den Schutzmaßnahmen steht zunächst die optische Warneinrichtung im Führerhaus im Vordergrund. Sie macht den Fahrer darauf aufmerksam, dass sich die Hubarme nicht in Fahrstellung befinden (gefordert durch Nr. 3.3.2 des Anhangs I der EG-Maschinenrichtlinie, konkretisiert im Abschnitt 2.7 der DGUV Information 214-016 „Sicherer Einsatz von Absetzkippnern“). Wird ein Navigationsgerät eingesetzt, sollte es die Durchfahrtshöhen von Unterführungen anzeigen.

### Organisation durch den Entsorgungsbetrieb

► Bei der Annahme des Auftrags durch die Disposition für die

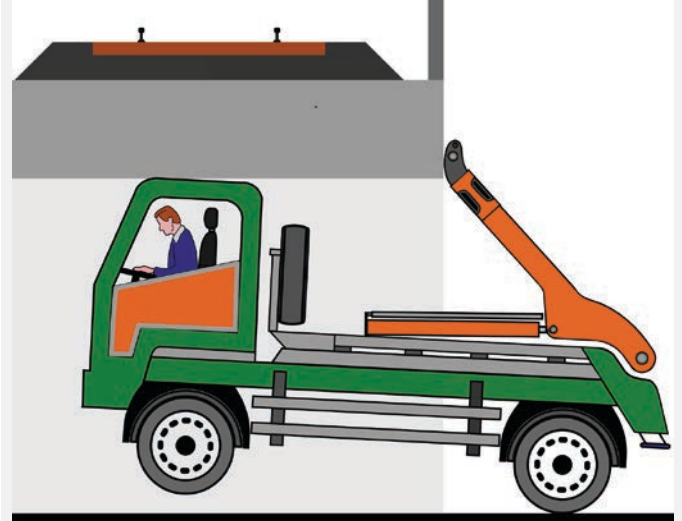
An- und Abfahrt nach eingeschränkten Durchfahrtshöhen bei Brücken oder Unterführungen fragen.

- In der Umgebung des Entsorgungsbetriebs eingeschränkte Durchfahrtshöhen ermitteln und Umfahrungen anweisen.
- Für die Fahrer gut sichtbar im Führerhaus einen Hinweis mit der Höhe der Hubarme in eingefahrenem Zustand bzw. der Höhe von gestapelten Absetzbehältern anbringen.
- Bei begrenzten Durchfahrtshöhen Alternativen zur Sicherung des Absetzbehälters mit Anschlag und gestreckten hinteren Strängen der Kettenaufhängevorrichtung durch leicht ausgefahrene Hubarme in Betracht ziehen (vgl. auch VDI-Richtlinie





Bei alten Unterführungen reicht die Durchfahrhöhe für Absetzkipper oft nicht aus. Ein Verkehrszeichen muss in diesem Fall auf die geringere Durchfahrhöhe hinweisen.



**Teleskop-Hubarme** Der Absetzkipper ist unbeladen und die Teleskop-Hubarme der Absetzkippeinrichtung sind in Fahrtstellung eingefahren. Dabei befinden sich die Spitzen der Hubarme bei diesem speziellen Aufbau-Typ immer noch in einer Höhe von 3,55 m. Die Durchfahrhöhe der Unterführung beträgt aber nur 3,40 m.



**Hubarme** Der Absetzkipper ist mit einem Behälter beladen und mit dem vorderen Anschlag und den hinteren Kettensträngen der Aufhängenvorrichtung an den Aufhängezapfen gesichert. Bei der Sicherung musste der Fahrer aber durch leichtes Ausfahren der Hubarme die Stränge strecken. Für die Durchfahrhöhe der Unterführung leider zu weit.



**Behälter** Der Absetzkipper ist mit zwei Behältern beladen. Sie sind ineinander gestapelt und formschlüssig zu einer Ladeinheit zusammengesetzt. Beim Anprallen der Stirnseite des oberen Behälters gegen den zu niedrigen Brückenträger überträgt sich die Wucht voll auf das Trägerfahrzeug.

## Gefährdungsbeurteilung und Unterweisung

Um den geschilderten Unfällen vorzubeugen, kann der Entsorgungsbetrieb verschiedene Maßnahmen ergreifen. Dazu gehört auch die Unterweisung, die für die Beschäftigten im Allgemeinen und für die Fahrer speziell für die Tätigkeit „Fahren mit dem Absetzkipper“ mindestens einmal jährlich stattfinden muss. Als Grundlage dafür sind die Ergebnisse der Gefährdungsbeurteilung gut geeignet. Sie stehen zur Vermeidung der Unfallursachen und zur Festlegung geeigneter Schutzmaßnahmen im Vordergrund. Für die Tätigkeit „Fahren mit dem Absetzkipper“ im Arbeitsbereich Fuhrpark geht es dabei um die Gefährdung „Anprallen von Teilen des Fahrzeugs, des Aufbaus oder der Ladung (Behälter) an festen Teilen von Bauwerken“.

Eine Zusammenstellung der Schutzmaßnahmen finden Sie in dem Infokasten unten. Im Vordergrund steht dabei zunächst die Warneinrichtung im Fahrzeug. Sie wird ergänzt durch Maßnahmen im Organisationsbereich und durch das Verhalten des Fahrers.

Thomas Künzer

„Ladungssicherung von Absetzbehältern auf Absetzkippfahrzeugen und deren Anhängern“, (VDI 2700 Blatt 17).

### Verhalten des Fahrers:

- ▶ Grundsätzlich sind die Anweisungen des Entsorgungsbetriebs zu befolgen.
- ▶ Überprüfen Sie vor dem Antritt der Fahrt anhand der Warneinrichtung die Fahrstellung der Hubarme.
- ▶ Halten Sie vor der Einfahrt in eine Unterführung mit besonderer Sorgfalt nach dem Verkehrszeichen 265 Ausschau und vergleichen Sie die Höhenangaben mit den Angaben im Führerhaus.

# Tiefe Töne

Es gibt Töne, die so tief sind, dass wir sie nicht hören, wohl aber spüren. Können diese Schallbelastungen gefährlich sein? Um diese Frage zu beantworten, hat die BG Verkehr Messungen an einigen typischen Arbeitsplätzen der Verkehrsbranche durchgeführt.

Die meisten gesetzlichen Vorschriften zum Thema Lärm zielen auf die Erhaltung des Hörvermögens oder die Beurteilung der Störwirkung ab, denn laute Geräusche schädigen das Gehör. Aber auch leisere Geräusche können die Gesundheit beeinträchtigen: Weil sie einen von der Arbeit ablenken und man sich nicht konzentrieren kann, die Verständigung erschwert wird oder die Geräusche so stark „nerven“, dass man sich unwohl fühlt.

Diese Probleme spielen sich aber – egal ob laut oder leise – in einem Tonhöhenbereich ab, den das menschliche Ohr wahrnehmen kann, dem Hörbereich. Maschinen und Apparate können aber auch Töne produzieren, die wir nicht hören. Sie können zu tief sein, dann spricht man von Infraschall (weniger als 16 Hertz) oder zu hoch, dann handelt es sich um Ultraschall (über 20.000 Hertz).

Infraschall und tieffrequenter Hörschall sind zwei Schallarten, die im Spektrum nebeneinander liegen und mit dem Begriff tieffrequenter Schall zusammengefasst werden können. Sie kommen an Arbeitsplätzen in der Verkehrswirtschaft häufiger vor, als man denkt. Um die Belastungen im Bereich von Infraschall und tieffrequentem Hörschall zu überprüfen, hat die BG in den letzten Jahren an verschiedenen Arbeitsplätzen Messungen durchgeführt.

## Die Wirkung tieffrequenter Geräusche

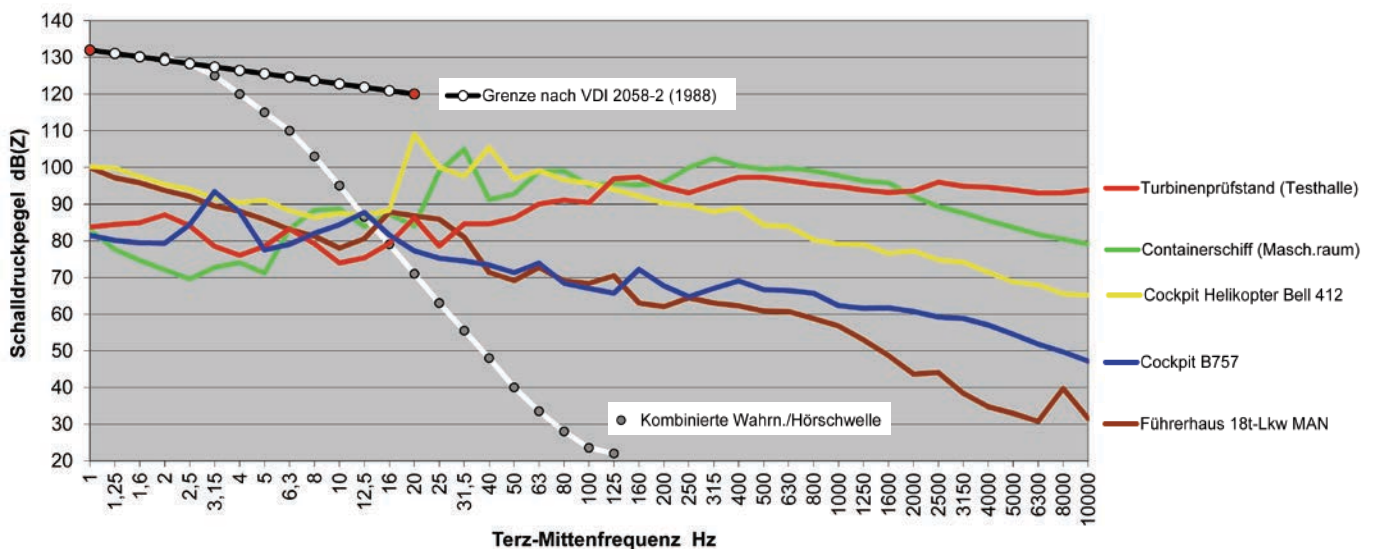
Infraschall kann man zwar nicht hören (man kann keine Tonhöhe angeben), aber bei lauterem Signalen zumindest als nicht-kontinuierliche Pulsationen oder Wechsellagegefühl spüren. Der tieffrequente Hörschall nimmt eine Sonderstellung ein: Er ist so gerade eben hörbar,

man kann aber schlecht eine bestimmte Tonhöhe erkennen, der Hörindruck wird oft als rau beschrieben. Ab ca. 100 Hz beginnt dann der Bereich des normalen Hörschalls, d.h. einzelne Frequenzen werden als Ton mit bestimmter Tonhöhe und Stärke erkannt.

Wie beim normalen Hörschall muss man auch beim tieffrequenten Schall zwischen lauten und leisen Signalen unterscheiden, weil die Wirkung unterschiedlich ist. Leisere tieffrequente Geräusche sind zwar nicht direkt gesundheitsschädlich. Sie können aber vor allem bei geistiger und konzentrationsbedürftiger Arbeit als erhebliche Belästigung wahrgenommen werden und das Wohlbefinden stark beeinträchtigen. Dies gilt vor allem dann, wenn das tieffrequente Geräusch nichts mit der eigentlichen Arbeit zu tun hat. So ist das tiefe Brummen in einem Motorprüfstand für die Techniker eine nützliche Zusatzinformation, wird in einem benachbarten Büro aber als störendes Geräusch wahrgenommen.

Lautere Infraschallgeräusche, die eine bestimmte Schwelle überschreiten, können darüber hinaus auch schädigende und gehörgefährdende Wirkung haben, vor allem dann, wenn man sie nicht (bewusst) wahrnimmt. Zum Beispiel, wenn der Infraschall in einem lauten Signal, das auch mittlere und hohe Töne enthält, „versteckt“ ist. Mit einem „dicken“ Gehörschutz ist das Problem auch nicht erledigt: Infraschall kann durch Dämmmaterial kaum aufgehalten werden. Das Phänomen lässt sich bei lauten Disco-Bässen im Autoradio gut erkennen: Sie sind durch die Autoscheibe und manchmal sogar durch das Wohnfenster hindurch noch gut mitzuhören.

Geräuschspektren verschiedener Antriebsmaschinen im Infraschall- und Hörschallbereich







Die BG Verkehr führte in den letzten Jahren an verschiedenen Arbeitsplätzen Messungen durch - hier in einem Schiffsmaschinenraum.

## Grenzwerte für Infraschall

Messungen der Infraschallexposition werden in der Regel nicht durchgeführt, weil es bislang noch keine Grenzwerte im Arbeitsschutzrecht gibt. Nationale und internationale Forschungsergebnisse bewerten die möglichen Gesundheitsgefahren bisher sehr unterschiedlich. Allerdings empfehlen einige Staaten Maximalwerte für bestimmte Frequenzbereiche, vor allem wenn es um Gehörschäden geht, die sich an dem Begriff „deutliche physiologische Reaktionen“ orientieren. Das können zum Beispiel zeitweise Hörschwellenverschiebungen sein, die wir als „Watte-im-Ohr-Gefühl“ nach langem und lauten Musikhören kennen, aber auch Übelkeitsgefühle. In Deutschland werden in der VDI-Richtlinie 2058-2 zwei Werte genannt: 132 dB bei 1 Hz und 120 dB bei 20 Hz. In der Grafik ist dies die schwarze Kurve.

Eine weitere Grenzkurve ist die „kombinierte Wahrnehmungsschwelle“ – die weiße Kurve in der nebenstehenden Grafik. Sie ist eine Kombination aus der Wahrnehmungsschwelle für Infraschall (1 bis 16 Hz) und der Hörschwelle im tieffrequenten Hörbereich (16 bis 125 Hz). Geräusche, die links von der Kurve liegen, sind so niedrig, dass sie weder gehört noch gefühlt werden können. Geräusche rechts von der Kurve werden wahrgenommen und über ca. 20 Hz zunehmend auch als tiefes Brummen gehört.

Was die Belästigungs- und Störwirkung durch relativ niedrige tieffrequente Geräusche betrifft, geht man heute davon aus, dass diese am besten durch ein Messverfahren beschrieben werden können, das die Belastung im Bereich 2 Hz bis ca. 125 Hz erfasst – also teils im nur-fühlbaren, teils im hörbaren Bereich. Ein solches Verfahren ist in der Norm DIN 45680 beschrieben. Sie gilt allgemein für die

Beurteilung tieffrequenter Geräuschimmissionen in Gebäuden (z.B. Wohnungen in der Nähe gewerblicher Anlagen), berücksichtigt aber bislang keine Aspekte zur Beurteilung von Arbeitsplätzen.

## Messergebnisse bei der BG Verkehr

Tieffrequenter Schall kann entstehen, wenn Luftsäulen mit großem Volumen (z.B. in großen Rohrleitungen) oder große Teile (Platten, Kolben, Wände) langsam in Phase hin- und herschwingen. Für die Stichprobenmessungen der BG Verkehr wurden Branchen und Arbeitsbereiche ausgewählt, die sich daran orientieren: Im Luftfahrtbereich die Belastung im Cockpit, bei der Bodenabfertigung und bei Triebwerks-Testläufen; in der Seeschifffahrt wurden Maschinenräume vermessen und in Lkw-Fahrer cabins wurde überprüft, ob größere Infraschallanteile vorhanden sind.

Bei allen Messungen wurden keine überdurchschnittlich hohen Werte gefunden. Infraschall und tieffrequenter Hörschall treten bei vielen Maschinen auf und tieffrequente Geräuschanteile sind fast immer gut zu hören. Die Werte liegen aber noch deutlich unter den empfohlenen Maximalwerten, wie die Beispiele in der Grafik zeigen. Sollten Sie sich über die hohen Zahlenwerte wundern: Dies sind unbewertete Pegel – gemessen in dB(Z) – die im Gegensatz zu den dB(A)-Werten auch die sehr tiefen Frequenzen berücksichtigen. Aber selbst in dB(A) gemessen zeigen einige der Messungen deutlich, dass unbedingt Gehörschutz erforderlich ist: Im Maschinenraum des Feederschiffs haben wir 107 dB(A) gemessen, auch im Hubschrauber-Cockpit sind es noch 92 dB(A)! Vergleichsweise leise ist es dagegen im Lkw mit nur 67 dB(A).

Manuel Vierdt





# Siebzehn Freiwillige

Die Regionalverkehr Erzgebirge GmbH hat 17 Erstbetreuer ausgebildet. Das Ziel: Eine optimale Betreuung ihrer Busfahrer nach traumatischen Ereignissen.

**D**as Busunternehmen Regionalverkehr Erzgebirge GmbH (RVE) deckt den öffentlichen Personennahverkehr im Erzgebirgskreis ab. Fast 700 Beschäftigte befördern mit 264 Bussen rund 15 Millionen Fahrgäste im Jahr.

Um ihre Busfahrer auch in schwierigen Situationen optimal betreuen zu können, hat das Unternehmen im Juni dieses Jahres 17 Erstbetreuer ausgebildet. Sie sollen immer dann zum Einsatz kommen, wenn nach psychisch traumatisierenden Ereignissen Hilfe benötigt wird. Dabei kann es sich um schwere Verkehrsunfälle, Unfälle mit Personenschaden, die Anwendung von Gewalt durch Fahrgäste oder Außenstehende oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse und Unfälle handeln.

## Enge Zusammenarbeit mit der BG Verkehr

RVE ist nicht nur um den Service und die Sicherheit der Fahrgäste bemüht, von Anfang an stand auch die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Vordergrund. Im Laufe der Jahre entwickelte sich dadurch eine intensive Zusammenarbeit mit der BG Verkehr. Führungskräfte und Beschäftigte des Unternehmens nehmen regelmäßig an Schulungsmaßnahmen teil. Die Angebote der Berufsgenossenschaft – wie die Übernahme der Kosten bei der

Ausbildung von Ersthelfern oder Zuschüsse zu Fahrsicherheitstrainings – werden ebenfalls regelmäßig genutzt.

## Eine Praktikumsarbeit als Grundlage

Im Laufe der Jahre wurden in dem Busunternehmen bereits fünf Fachkräfte für Arbeitssicherheit ausgebildet. Eine dieser Fachkräfte ist Ronny Ranft. Er schloss 2014 seine Ausbildung ab und erarbeitete in seiner Praktikumsarbeit ein Konzept zur Betreuung von Beschäftigten der RVE nach traumatischen Ereignissen. Für seine Arbeit holte er sich auch Unterstützung von der BG Verkehr und nahm an dem BG-Seminar „Bewältigung von Extremereignissen“ teil, das für Führungskräfte und Sifas angeboten wird.

Ranfts Betreuungskonzept fand bei RVE große Zustimmung, die Firmenleitung begann noch 2014, seine Vorschläge umzusetzen. Ranft und sein Kollege Ulrich Beyer steuern seitdem das Verfahren und halten auch den Kontakt zu den Traumatopsen der BG Verkehr, die bei traumatischen Ereignissen die Wege für medizinisch-psychologische Unterstützung ebneten.

Auf diese Weise erhalten die Betroffenen rasch Hilfe und können in der Regel frühzeitig an ihren Arbeitsplatz zurückkehren. Im Alltagsbetrieb wurde aber schnell deutlich, dass es nach traumati-





Eine Übungsgespräch gehört zur Ausbildung der Erstbetreuer.

sierenden Ereignissen nicht immer sofort möglich ist, auf externe Erstbetreuer zurückzugreifen. Deshalb entschloss sich RVE, eigene Mitarbeiter als Erstbetreuer auszubilden. Am 25. und 26. Juni dieses Jahres fand die Schulung mit Unterstützung der Psychologin Dr. Fritzi Wiessmann direkt im Unternehmen statt.

Die Seminarinhalte orientierten sich an den Inhalten des Pilotseminars (siehe Infokasten). Neben Gesprächen über typische Reaktionen Betroffener nach Extremsituationen und mögliche Folgen traumatisierender Ereignisse standen bei der Schulung praktische Übungen im Vordergrund.

Den Wert des Seminars brachte am Ende ein Teilnehmer auf den Punkt: „Früher sind wir rausgefahren, um uns um die beschädigten Busse zu kümmern, jetzt fahren wir raus, um unseren Kollegen und Kolleginnen in dieser schwierigen Situation beizustehen.“

Uwe Kalkreiber

## Fünf Fragen an Hans-Jochen Richter

Hans-Jochen Richter (56) ist Mitglied der Geschäftsleitung und Bereichsleiter Verkehr bei RVE



**Herr Richter, was hat Sie bewogen, das Konzept zur Erstbetreuung umzusetzen?**

In unserem Unternehmen gab es in den letzten Jahren einige wenige, aber schwere Unfälle mit Personenschäden. Darunter waren leider auch Unfälle mit tödlichem Ausgang. Die unfallbeteiligten Busfahrer mussten das Geschehen verarbeiten. Damals halfen die Dienstvorgesetzten, die Hilfe war aber fachlich nicht so fundiert, wie das jetzt möglich ist. Die Gesundheit unserer Belegschaft steht für uns im Mittelpunkt, deshalb haben wir uns im Führungsteam zu diesem Projekt verständigt.

**Warum setzen Sie dabei auf Ihre eigenen Leute?**

Die ausgebildeten Erstbetreuer sind in ihrem regionalen Bereich bei den Busfahrerinnen und Busfahrern bekannt. Dadurch ist von Anfang an ein Vertrauensverhältnis vorhanden.

**War es leicht, genug Freiwillige zu finden?**

Alle, die wir angesprochen haben, waren bereit, diese Aufgabe zu übernehmen. Einige von ihnen haben selbst schwere Unfälle erlebt, sie wissen also, wie wichtig eine Betreuung ist. Wir selbst sehen es als Verpflichtung an, unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern besonders in schwierigen Situationen zu helfen. Der Betriebsrat unterstützt dieses Anliegen und hat selbst einige seiner Mitglieder ausbilden lassen.

**Warum haben Sie gleich 17 Ersthelfer ausgebildet?**

Der Erzgebirgskreis ist groß. Für die Durchquerung benötigt man mit dem Pkw mehr als zwei Stunden. Um die Unfallorte schnellstmöglich erreichen zu können, ist deshalb eine regional organisierte Erstbetreuung sinnvoll.

**Was sagen Ihre Mitarbeiter zu dem Projekt?**

Bisher gab es zu den Ausbildungsinhalten nur positive Rückmeldungen. Und die Belegschaft ist dankbar, dass sie extreme Vorfälle nicht allein bewältigen muss.

## SEMINAR „AUSBILDUNG VON ERSTBETREUERN NACH PSYCHISCH TRAUMATISIERENDEN EREIGNISSEN“

Die BG Verkehr führte im Dezember 2014 ein Pilotseminar zur Ausbildung von betrieblichen Erstbetreuern durch. Die Resonanz der Teilnehmer war sehr positiv, das Seminar wird deshalb auch in anderen Regionalabteilungen angeboten. Die Inhalte sind:

- ▶ typische Reaktionen Betroffener nach Extremsituationen
- ▶ mögliche Folgen traumatisierender Ereignisse

- ▶ potentielle Hilfsanlässe für Erstbetreuer
- ▶ Grundregeln der Erstbetreuung mit Praxisübungen
- ▶ Hilfe für Helfer; Unterstützung für Erstbetreuer
- ▶ das betriebliche Betreuungskonzept

Die Termine der Seminare finden Sie im Internet:

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de), Stichwort „Aus- und Fortbildung“



## Von Anfang an sicher

### Sicherheit in der Ausbildung zum Binnenschiffer

**D**as neue Ausbildungsjahr hat begonnen. Gibt es auch bei Ihnen an Bord einen Auszubildenden? Dann haben Sie ab jetzt eine besondere Verantwortung, denn für den Schiffsjungen oder das Schiffsmädchen ist jetzt alles anders: die Umgebung, die Kollegen, das Zusammenarbeiten mit den Ausbildern, der gesamte Tagesablauf – alles ist für einen jungen Berufsanfänger neu. Aber nicht nur für ihn, auch für die Besatzung an Bord. Sie hat jetzt eine besondere Verantwortung für einen jungen Menschen und seine Zukunft. Hierbei sind die ersten Tage für die Vorbildfunktion entscheidend. Predigen Sie nicht nur Sicherheit, sondern leben Sie sie vor. Dazu gehört die Nutzung der Persönlichen Schutzausrüstung und der Einsatz von Sicherungsmitteln sowie technischen Schutzmaßnahmen. Und machen Sie deutlich, dass Sie unsichere Verhaltensweisen, Manipulationen an technischer Ausrüstung oder Nachlässigkeiten zu Lasten der Sicherheit nicht dulden.

#### Hier ein paar Tipps für die ersten Tage an Bord:

- ▶ Planen Sie rechtzeitig zu Beginn eine Unterweisung mit den grundlegenden Sicherheitsthemen und dem Kennenlernen der Sicherheitsmittel ein, am besten im Rahmen einer Begehung.
- ▶ Übergeben Sie dem Schiffsjungen oder -mädchen seine Persönliche Schutzausrüstung und erläutern Sie ihre Funktion.
- ▶ Der Schutz vor Ertrinkungsunfällen steht ganz oben. Besonderes Augenmerk sollten Sie als Ausbilder auf das Vorhandensein der Geländer und der übrigen Absturzsicherungen richten, aber auch der Umgang mit der Rettungsweste und der übrigen Persönlichen Schutzausrüstung ist wichtig. Dabei reicht es nicht, die Rettungsweste richtig anzulegen – der Auszubildende sollte auch über die Wartung und richtige Pflege unterwiesen werden.

- ▶ Unfälle durch Stolpern und Stürzen bilden noch immer einen Schwerpunkt, zumal an Bord eines Schiffes immer mit steilen Treppen, schmalen Verkehrswegen und rutschigen Böden zu rechnen ist. Schutzschuhe haben hier eine besondere Bedeutung.
- ▶ Ein Unfallschwerpunkt ist der Umgang mit Tauwerk und Drähten. Den richtigen Umgang damit müssen Schiffsjungen und -mädchen von Grund auf lernen: Dazu gehört die richtige Technik beim Festmachen sowie das Wissen, wann man Tauwerk oder Draht nutzt und wie diese zu pflegen sind. Auch das Knoten und Spleißen gehört noch immer zu den handwerklichen Grundlagen. Dabei gilt es für die einzelnen Tätigkeiten immer die richtigen Arbeitsschutzhandschuhe auszuwählen.
- ▶ Binnenschiffe sind mit modernster Technik ausgestattet. Drehende Maschinenteile sowie heiße und laute Motoren sind für junge Leute faszinierend – oftmals werden die davon ausgehenden Gefahren allerdings unterschätzt. Sie sollten ebenfalls Gegenstand der Ein- oder Unterweisung sein. Ebenso wie das Tragen von passendem persönlichem (!) Gehörschutz.
- ▶ Schließlich sollten auch die Gefahrstoffe an Bord, der richtige Umgang mit diesen sowie die entsprechende Lagerung nicht vergessen werden. Im Bereich der Schiffspflege ist es wichtig, auf die Eigenschaften und Gefahren dieser Stoffe hinzuweisen und entsprechende Unterweisungen seitens der Besatzung vorzunehmen.

Die BG Verkehr bietet mit vielfältigen Seminarangeboten im Bereich der Binnenschifffahrt, so z.B. den Einführungsseminaren für Neueinsteiger, hervorragende Möglichkeiten für Mitgliedsbetriebe, ihre Auszubildenden auf den sicheren und unfallfreien Einsatz an Bord vorzubereiten. Aber auch die Vorgesetzten und die Ausbilder sollten sich nicht scheuen, an den extra für sie angebotenen Seminaren teilzunehmen.



# Schiffsneubau „Rhenus Duisburg“

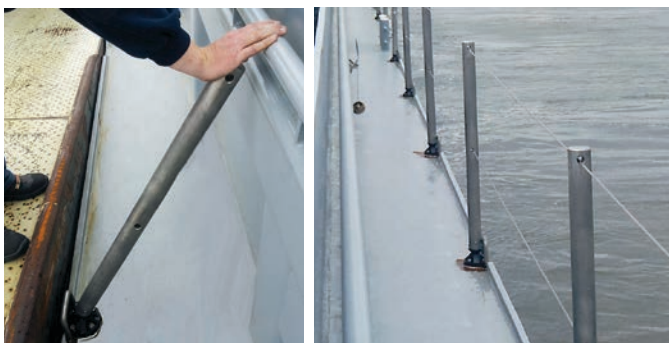
## Innovativ in Sicherheit und Technik

**A**m 14. August 2015 hat die Firma Rhenus PartnerShip im Duisburger Hafen ihr neues Gütermotorschiff „Rhenus Duisburg“ feierlich getauft. Der 110 m lange und 11,45 m breite Neubau kann im Koppelverband mit drei zusätzlichen Schubleichtern von jeweils 76,50 m x 11,45 m eingesetzt werden. Das MS Rhenus Duisburg ist auf dem neuesten Stand der Technik, auch in Hinblick auf die Arbeitssicherheit an Bord.

### Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz an Bord

Sicherheit für die Besatzung wird großgeschrieben. Besonderer Wert wurde dabei auf den Schutz vor Ertrinkungsfällen gelegt.

- ▶ Die Gefahr des Überbordfallens ist durch die konsequente Anbringung von festen oder flexiblen Geländern im Vor-, Mittel- und Hinterschiffsbereich verringert.
- ▶ Das Ärgernis beschädigter Gangbordgeländer oder Geländerstützen wurde durch eine Neukonstruktion auf ein Minimum reduziert. Eine in Hartgummi eingefasste Stahlfeder ermöglicht der darauf angebrachten Geländerstütze nach einer Biegung von außen stets ohne Beschädigung in die Ausgangslage (Senkrechte) zurückzukommen. Ein auf die Bergplatte angeschweißter Metallbügel verhindert das Ausscheren zur Wasserseite hin. Dies bedeutet: Zur Dennebaumseite flexibel – zur Wasserseite stabil und sicher! Die so neu konstruierten Gangbordgeländer können im Betrieb nicht mehr so leicht beschädigt werden.
- ▶ Durch die Stützen der Gangbordgeländer sind Stahldrähte für Handlauf und Kniezug mit Befestigungen an Schanzkleidern und Pollerbänken gezogen. Spannvorrichtungen in Form von Seilspannern sorgen für die nötige Straffheit. Zusätzlich angebrachte, abnehmbare Stahlketten im Bereich der Pollerbänke sorgen für Sicherheit und gute Bedienbarkeit der Poller.
- ▶ Ausgeleuchtete Verkehrswege sorgen auch bei Dunkelheit für sicheren Tritt.
- ▶ Gut begehbare Treppen unterstützen einen sicheren Auf- und Abstieg.
- ▶ Genügend Bewegungsfreiraum in Arbeitsbereichen, beispielsweise an Winden und Pollern, ermöglicht deren sicheren Betrieb.



Die Stützen der Gangbordgeländer sind flexibel konstruiert, sodass diese beim Anfahren durch ein anderes Schiff nicht verbogen werden können.



© Frank Eischner im Auftrag der Rhenus SE & Co. KG

### Erholung und Regeneration

Auf dem Achterschiff liegen sieben Schlafräume mit Sanitäreinrichtungen, eine großzügige Messe, die Küche und ein Raum zum Ablegen von Arbeitskleidung und Schuhen in separate Spinde. Feste Fenster, im Verbund mit einer Klima- und Überdruckanlage lassen die Lärmwerte in den Schlafkabinen bei voller Antriebskraft nicht über 57 dB(A) steigen. Die ermittelten Schallpegelwerte im Wohn- und Schlafbereich liegen durchgängig weit unter den geforderten Maximalwerten und ermöglichen so eine ungestörte Ruhephase auch bei Schichtbetrieb.

### Motorisierung und Antrieb mit neuem „Flex-Tunnel“

Angetrieben wird der Doppelschrauber mit vier Caterpillarmotoren in einer „Vater-Sohn-Motorisierung“. In der beladenen Bergfahrt auf dem Rhein mit drei Schubleichtern werden die Väter-Motoren mit je 1118 KW verwendet, in der Kanal- und leeren Talfahrt laufen die beiden „Sohn-Motoren“ mit 357 KW. So kann das Schiff verbrauchs- und emissionsoptimiert betrieben werden.

Das MS Rhenus Duisburg verfügt über einen hydraulisch ausfahrbaren „Flex-Tunnel“. Schraubentunnel sind einerseits für die Leerfahrt von Binnenschiffen unverzichtbar. Andererseits sorgt nur eine optimale Anströmung der Propeller für einen günstigen Schub. Um den bisher bei der Konstruktion der Motorschiffe umgesetzten Kompromiss mit Tunnelbauweise aus dem Weg zu gehen, wurde ein „einklappbares“ Tunnelelement konstruiert, das über einen Hydraulikstempel im Maschinenraum nach Bedarf ein- oder ausgefahren werden kann. Versuche bei Probefahrten lassen auf eine beträchtliche Energieeinsparung hoffen.

### Moderne Technik im Steuerhaus

Das Steuerhaus mit ergonomisch gestaltetem Steuerstand kann mittels Teleskoplift hochgefahren werden. Dies ermöglicht in der Fahrt stets einen guten Überblick – über die Ladung hinweg. Zur Ausstattung gehören außerdem die Kamerahilfe, Radaranlagen, Bugstrahlanlagen und eine Vierflächenruderanlage, die im Notfall auch separat gesteuert werden kann (zwei Ruderblätter pro Düse/Propeller).

Wir wünschen dem Schiff und seiner Besatzung allzeit eine gute Fahrt und immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel.

# Arbeitsunfälle See 2014

Hätte der Unfall vermieden werden können? Diese Frage lässt sich fast immer mit Ja beantworten! In den seltensten Fällen ist es „höhere Gewalt“, die Schnittwunden, Knochenbrüche oder Verbrennungen verursacht. Werfen Sie mit uns einen Blick auf das Unfallgeschehen im Jahr 2014.

**F**ür das Jahr 2014 hat das Referat Seeschifffahrt und Fischerei der BG Verkehr eine vorläufige Auswertung der Unfälle an Bord in Bezug auf die Hauptunfallursachen vorgenommen. Es wurden insgesamt 555 Unfälle ausgewertet, davon 484 aus dem Bereich der Handelsschifffahrt und 71 aus der Fischerei. In der Auswertung berücksichtigen wir alle verwertbaren angezeigten Arbeitsunfälle (also auch nicht meldepflichtige Bagatellunfälle, die eine Arbeitsunfähigkeit von maximal drei Tagen zur Folge hatten). Drei Seeleute verloren 2014 bei einem Arbeitsunfall ihr Leben.

## Unfallschwerpunkte

Unsere Auswertung gibt einen Überblick über die Unfallschwerpunkte an Bord. Ob diese typischen Unfallsituationen für die einzelne Reederei relevant sind, kann nur im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung oder durch eine Analyse vor Ort festgestellt werden.

**Stolpern, Rutschen, Stürzen (SRS)** Mehr als 20 Prozent der Arbeitsunfälle ereignen sich im Bereich der Decks, Fußböden und Laufbrücken. Dies gilt sowohl für die Handelsschifffahrt als auch für die Fischerei. Die häufigsten Ursachen für das Stolpern, Ausrutschen oder Fallen sind herumliegende Gegenstände, ungünstige bauliche Einrichtungen und nasse, verölte, verschmutzte oder vereiste Flächen. Wer denkt, hier handele es sich um Bagatell-Unfälle, liegt im Irrtum, denn der Anteil der SRS-Unfälle an den schweren Arbeitsunfällen ist überproportional hoch! Oft sind sie mit langer Arbeitsunfähigkeit in Folge schwerer Gelenkverletzungen verbunden, führen zu Knochenbrüchen oder auch zu dauerhaften Gesundheitsschäden. Wirksame Gegenmaßnahmen sind in der Regel ohne großen Aufwand umsetzbar: Ordnung, Sauberkeit, Kennzeichnung von Stolperstellen, gute Beleuchtung und angemessenes Schuhwerk gehören dazu.

**Sturzunfälle auf Treppen und Niedergängen** Etwa 13 Prozent der Arbeitsunfälle in der Kauffahrt ereignen sich auf Treppen und Niedergängen. Im Gegensatz zu den SRS-Unfällen stürzen die Seeleute dabei in der Regel aus mehr als einem Meter Höhe. Die daraus resultierenden schweren Prellungen oder Knochenbrüche führen oft zu langfristiger Arbeitsunfähigkeit. Sturzunfälle haben meist ähnliche Ursachen wie SRS-Unfälle, dementsprechend wäre auch hier mit Ordnung und Umsicht schon viel erreicht. Nachlässiges und unaufmerksames Verhalten der Beschäftigten, aber auch zu hohe Risikobereitschaft, tragen entscheidend zu den Unfallursachen bei. Fehlverhalten sollte daher niemals toleriert, sondern konsequent angesprochen werden.

**Unfälle bei der Benutzung von Werkzeug** Beim Umgang mit Schraubenschlüssel, Schraubendreher, Messer und Ähnlichem ereignen sich rund 15 Prozent der Arbeitsunfälle an Bord. Typische Unfallhergänge: Ein Schraubenschlüssel oder Messer rutscht ab oder bei beengten Arbeitsbedingungen gibt plötzlich eine Schraubverbindung nach.

**Typische Unfälle auf Fischereifahrzeugen** An Bord von Fischereifahrzeugen ereignet sich nahezu jeder dritte Arbeitsunfall im Zusammenhang mit den Fischereieinrichtungen bzw. durch die der Fischerei eigentümlichen Gefahren. Dazu zählen neben den Netzen, Netzwinden, Kurrleinen und Scherbrettern auch Verletzungen durch giftige Fischstacheln. Die räumliche Enge auf Fischereifahrzeugen und der geringe Abstand zu den Gefahrstellen tragen zur Verursachung dieser Unfälle bei. Neben technischen Maßnahmen setzt die Vermeidung von Unfällen beim Personal an: Gut eingeübte, sicherheitsbewusste Arbeitsabläufe und die Qualifikation, Erfahrung und sorgfältige Einarbeitung der Mitarbeiter sind von entscheidender Bedeutung.

## BEISPIELE AUS DEM UNFALLGESCHEHEN

**Bruch der hinteren Festmacherleine** Am Liegeplatz eines kleineren Schiffes traten beim Durchspülen der benachbarten Schleusenkammer hohe Strömungsgeschwindigkeiten auf. Zum Unfallzeitpunkt traf die Strömung das Schiff strömungstechnisch ungünstig von hinten. Die Einwirkung der Kräfte auf die Festmacherleine führte zum Bruch der Leine. Ein Matrose wurde am Bein verletzt.

**Unfall beim Belegen eines Pollers** Beim Belegen eines Pollers klemmte sich ein Mitarbeiter zwei Finger der linken Hand zwischen

Poller und Leine. Entgegen der Unterweisung und guten Praxis umfasste der Matrose die Leine in vollem Umfang mit der ganzen Hand.

**Unfall beim Tragen eines schweren Maschinenteils** Als ein defektes Maschinenteil aus Metall von Bord gegeben wurde, musste der von zwei Mitarbeitern getragene Gegenstand wegen seines hohen Gewichtes auf der Gangway abgesetzt werden. Beim Absetzen des Maschinenteils quetschte sich einer der Beteiligten den rechten Mittelfinger.





Stolpern, Rutschen und Stürzen ist mit 20 Prozent immer noch die häufigste Unfallursache.

## Beinahe-Unfälle auswerten

Unfälle passieren nicht, Unfälle werden verursacht. Der Leitsatz besagt, dass jeder Arbeitsunfall eine Ursache hat. Die muss man erkennen und ausräumen, denn Unfallforscher gehen davon aus, dass dieselben Voraussetzungen, die schließlich zu einem Arbeitsunfall führen, vorher bereits eine Vielzahl von Beinahe-Unfällen verursacht haben. Nicht nur die Betrachtung seltener schwerer Arbeitsunfälle, sondern auch die Auswertung der zahlreichen leichten und Beinahe-Unfälle ist deswegen der Schlüssel zu einer wirksamen Präventionsarbeit!

Die eigentliche Schwierigkeit besteht darin, Kenntnis von Beinahe-Unfällen im Betrieb zu erlangen, bevor es zu einem Arbeitsunfall kommt. Dazu ist es absolut notwendig, dass ein Mitarbeiter, der einen Beinahe-Unfall meldet, von den Vorgesetzten nicht „schräg angesehen“ oder für das Vorkommnis verantwortlich

gemacht wird. Gute Präventionskultur zeichnet sich dadurch aus, dass solche Ereignisse zu einem Erfahrungsschatz beitragen, der allen Kollegen zugutekommt.

## Tipp: Unfallgespräche

Schriftliche Unfallmeldungen werden im betrieblichen Alltag oft als leidige Pflichtübung angesehen. Die Meldung wird effizient abgearbeitet und das Ereignis scheint damit erledigt zu sein. In einem direkten Gespräch gewinnt man aber oft Informationen, die für den Schiffsbetrieb nützlich sein können. Vorgesetzte oder Sicherheitsbeauftragte sollten deswegen nach jedem Unfall oder Beinahe-Unfall ein Gespräch mit den Betroffenen führen. Bei der Einführung, Umsetzung und Auswertung solcher Unfallgespräche unterstützt die Fachkraft für Arbeitssicherheit.

Stephan Schinkel

**Absturz in geöffnete Luke** Beim Reinigen des Passagierabteils stürzte die Reinigungskraft in die zum Lüften geöffnete Luke der Leierzelle und zog sich mehrere Knochenbrüche zu.

**Unfall an Tischkreissäge** Ein Mitarbeiter war damit beschäftigt, Holzbohlen an der Tischkreissäge abzulängen. Hierbei verkantete sich das Werkstück seitlich und gab dann ruckartig nach. Der Mitarbeiter geriet dabei mit dem linken Daumen ins Sägeblatt und trennte sich den Daumen ab.

**Unfall beim Befüllen der Müllverbrennungsanlage** Beim Befüllen der Müllverbrennungsanlage wurde die Brennkammerklappe durch ein großes Stück Holz blockiert, so dass sie nicht mehr geschlossen werden konnte. Der Verletzte griff nach dem Holzstück, um es zu entfernen. Dadurch schloss sich die Brennkammerklappe und klemmte den Arm auf der Innenseite der Brennkammer ein.

# Das Jahr 2014 in Zahlen

Die Anzahl der meldepflichtigen Unfälle sank bei der BG Verkehr 2014 um 2,6 Prozent, die Zahl der tödlichen Unfälle stieg dagegen stark an.

**Z**u den wichtigsten Ergebnissen der Statistik der BG Verkehr gehört in jedem Jahr die Anzahl der meldepflichtigen Unfälle. Im langfristigen Trend ist diese Zahl rückläufig, nach einer starken Zunahme 2010 stieg sie auch 2013 leicht an. Der deutliche Rückgang im vergangenen Jahr um 2,6 Prozent ist deshalb ein sehr erfreuliches Ergebnis. Insgesamt verzeichnete die BG Verkehr 61.260 Unfälle und damit 1.664 weniger als 2013.

Von diesen Unfällen waren 56.148 Arbeitsunfälle und 5.112 Unfälle auf dem Weg von und zur Arbeit (sogenannte Wegeunfälle). Vor allem die relativ guten Witterungsbedingungen während der Wintermonate dürften für den Rückgang der Unfallzahlen mitverantwortlich sein. Dafür spricht auch der deutliche Rückgang der Wegeunfälle, der mit einem Minus im Vergleich zum Vorjahr von 6,9 Prozent sehr hoch ausfiel.

Bei schweren Unfällen, die dazu führen, dass Versicherte nicht mehr oder nicht mehr voll erwerbstätig sein können, wird von der BG Verkehr eine Rente gezahlt. Die Anzahl der in einem Jahr neu festgelegten Renten ist immer auch ein Indiz dafür, wie schwer die Unfallfolgen insgesamt ausfielen. Auch hier zeigt sich eine erfreuliche Tendenz. Die Zahl der neuen Renten ging um 4,5 Prozent von 1.617 auf 1.545 Fälle zurück. In 121 Fällen handelt es sich um neue Renten infolge eines tödlichen Unfalls.

Auch das Unfallrisiko ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken. 2014 kamen auf 1.000 Vollarbeiter 38,28 Arbeitsunfälle. Das ist nach 2009 (mit einem Wert von 36,99) der niedrigste Wert, der je bei der BG Verkehr festgestellt wurde. 2013 kamen auf 1.000 Vollarbeiter 39,26 Unfälle.

## Tödliche Unfälle

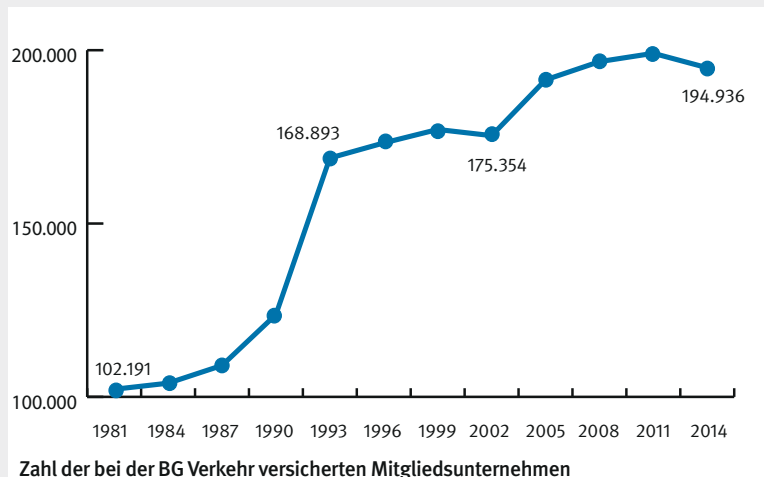
Die Anzahl der tödlichen Unfälle war 2013 erstmals auf 99 und damit auf einen Wert von unter hundert gefallen. Diese positive Entwicklung setzte sich leider nicht fort. Bei den tödlichen Unfällen zeigt sich im Vergleich zum Vorjahr ein starker Anstieg. 2014 kamen 97 Versicherte bei Arbeitsunfällen ums Leben, weitere 14 starben bei einem Unfall auf dem Arbeitsweg. Die Zunahme ist ausschließlich auf Unfälle bei der Arbeit zurückzuführen, die Zahl der Versicherten, die bei Unfällen auf dem Weg von und zur Arbeit ums Leben kamen, lag 2013 und 2014 jeweils konstant bei 14 Fällen. Die Ursachen der Arbeitsunfälle mit tödlichem Ausgang werden von der BG Verkehr genau analysiert, um bei Bedarf Präventionsmaßnahmen aus dem Unfallgeschehen ableiten zu können.

## Das Berufskrankheitengeschehen

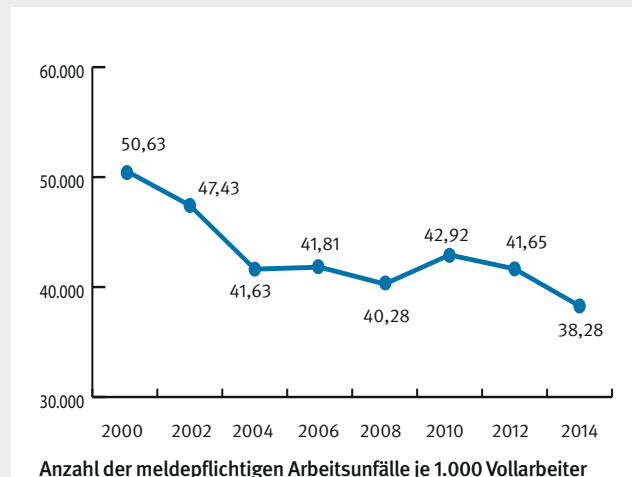
Die Zahl der Anzeigen auf Verdacht einer Berufskrankheit (BK) blieb nahezu unverändert: 2014 gingen bei der BG Verkehr 1.512 Anzeigen auf Verdacht einer BK ein, 2013 waren es drei mehr. Auf den Eingang der Verdachtsanzeige folgt in der Regel ein Ermittlungsverfahren, um die berufliche Verursachung zu überprüfen. 2014 wurden 218 Verfahren mit der Anerkennung einer Berufskrankheit abgeschlossen und in 75 Fällen (2013: 65) eine Rente festgestellt.

An der Spitze der berufsbedingten Erkrankungen stehen nach wie vor Erkrankungen durch Lärm: In 99 Fällen wurde eine arbeitsbedingte Lärmschwerhörigkeit festgestellt. An zweiter Stelle folgten mit 68 Fällen asbestbedingte Erkrankungen, gefolgt von Erkrankungen durch Benzol mit 11 Fällen. In 121 Fällen hat die BG Verkehr eine be-

## Der Mitgliederbestand ist relativ stabil



## Das Unfallrisiko sinkt





Nach einem Unfall ist das wichtigste Ziel die Wiederherstellung der Gesundheit unserer Versicherten mit allen geeigneten Mitteln.



© lulu/Fotolia

rufsbedingte Hauterkrankung festgestellt. Diese Erkrankungen können jedoch nur unter bestimmten Voraussetzungen als Berufskrankheit anerkannt werden und bilden insofern einen Sonderfall.

### Mitgliederzahlen

Bei der BG Verkehr wurden im vergangenen Jahr 23.502 Mitgliedsunternehmen neu aufgenommen und 27.012 Unternehmen aus dem Bestand gelöscht\*. Insgesamt ging die Zahl von 198.535 auf 194.936 Unternehmen zurück. Das entspricht einem Rückgang um 1,8 Prozent. Die Zahl der Versicherten (statistische Größe: Vollarbeiter) stieg im gleichen Zeitraum leicht um 0,6 Prozent auf 1.349.298.

### Ausgaben der BG Verkehr

Die Gesamtausgaben der BG Verkehr stiegen von 687 Mio. Euro im Jahr 2013 auf 703 Mio. Euro im Jahr 2014 und damit um 2,3 Prozent. Von den Gesamtausgaben entfielen 541 Mio. und damit 70 Prozent auf den Leistungsbereich. Die Verteilung der Ausgaben auf die einzelnen Leistungsarten sind in der nebenstehenden Grafik dargestellt.

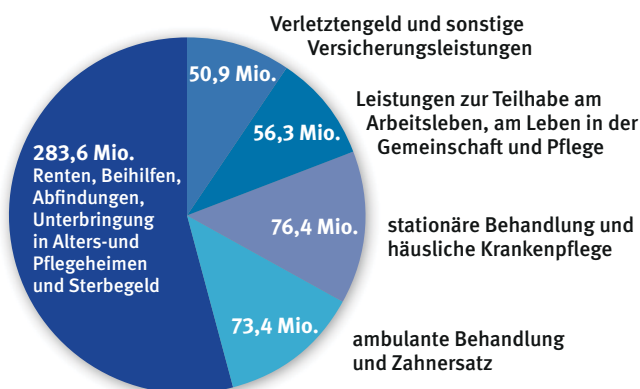
stellt. Unter den ergänzenden Leistungen sind unter anderem Pflegeleistungen in Höhe von rund 8,1 Mio., Pflegegeld in Höhe von 6,5 Mio. sowie Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben in Höhe von 7,3 Mio. Euro erfasst.

Die Ausgaben im Leistungsbereich gingen 2014 um 1,1 Prozent zurück. Mehrausgaben waren vor allem bei den Rentenleistungen (+ 2,6 Mio.) und der ambulanten Heilbehandlung (+ 1,5 Mio) zu verzeichnen. Die Ausgaben für stationäre Behandlungen und häusliche Krankenpflege gingen zurück (- 3 Mio). Die Verwaltungs- und Verfahrenskosten lagen bei der BG Verkehr bei rund neun Prozent der Gesamtausgaben. (kr)

\* ausgenommen sind hier Zahlen aus dem Bereich Seeschifffahrt

### Verteilung der Leistungen auf die Leistungsarten

Gesamtausgaben im Leistungsbereich: 540,6 Mio. Euro



BG Verkehr in Zahlen			
	2013	2014	Änderung in %
versicherte Unternehmen	198.535	194.936	- 1,8
Vollarbeiter (ohne Unternehmer) <sup>1</sup>	1.341.262	1.349.298	+ 0,6
versicherte Unternehmer	121.719	117.278	- 3,6
meldepflichtige Unfälle <sup>2</sup>	62.924	61.260	- 2,6
davon Arbeitsunfälle	57.435	56.148	- 2,2
Wegeunfälle	5.489	5.112	- 6,9
tödliche Unfälle	99	111	+ 14,1
neu festgestellte Unfallrenten	1.617	1.545	- 4,5
Anzeigen auf Verdacht einer BK <sup>3</sup>	1.515	1.512	- 0,2
anerkannte Berufskrankheiten	194	218	+ 12,4
neu festgestellte BK-Renten	65	75	+ 15,4
Rentenbestand insgesamt	44.034	44.036	--
Gesamtausgaben	687 Mio.	703 Mio.	+ 2,3

1) rechnerische Größe 2) Unfälle mit einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als 3 Tagen  
3) BK: Berufskrankheiten

# Alles Ehrensache

Der Trainer der Jugendmannschaft, die Vorleserin im Seniorenheim – viele Menschen engagieren sich freiwillig für die Gemeinschaft. Auch die Mitglieder der Selbstverwaltung der BG Verkehr sind ehrenamtlich tätig. Wir zeigen, welche Aufgaben dieses Ehrenamt mit sich bringt.

**S**eit Einführung der paritätischen Selbstverwaltung im Jahr 1951 werden die Geschicke der Körperschaften öffentlichen Rechts ganz wesentlich von den Mitgliedern der Selbstverwaltung in Vertreterversammlung und Vorstand mitbestimmt. Zu diesen Körperschaften gehört auch die BG Verkehr.

Die Grundidee der Selbstverwaltung ist auch heute noch aktuell: Versicherte und Arbeitgeber als unmittelbar Betroffene gestalten und verwalten ihre Unfallversicherung selbst aktiv mit, ohne dass der Staat Einfluss nimmt. Das Ziel sind größtmögliche Transparenz und Akzeptanz auf beiden Seiten. Die große Nähe zur Praxis, der direkte Austausch der Sozialpartner und das Engagement durch eigene Betroffenheit sind Vorteile, die der Gesetzgeber bereits bei der Einführung der Selbstverwaltung gesehen hat. Das Besondere an dieser Aufgabe: Sie wird ehrenamtlich wahrgenommen.

## Entscheidungsträger und Impulsgeber

Die Mitglieder der Selbstverwaltung bei der BG Verkehr sind Unternehmer und Versicherte aus Mitgliedsbetrieben oder Vertreter aus Verbänden und Organisationen der Verkehrswirtschaft. Sie kennen ihre Branche und wissen um Arbeitssituationen und -bedingungen in den Unternehmen. Diese Erfahrungen fließen in die Arbeit in der Selbstverwaltung ein.

Die Verantwortung, die das Ehrenamt mit sich bringt, ist hoch, denn die Selbstverwaltung ist zum Beispiel gefragt, wenn es um die Höhe und den wirtschaftlichen und effizienten Einsatz der Beitragszahlungen der Unternehmer geht. Welche Aufgaben die einzelnen Organe der Selbstverwaltung wahrnehmen, ist in der Satzung der BG Verkehr beschrieben.

Danach entscheidet die Vertreterversammlung über grundsätzliche Angelegenheiten und ist so etwas wie das Parlament der BG Verkehr. Sie wählt die Mitglieder des Vorstandes, beschließt Satzung, Unfallverhütungsvorschriften und Gefahrtarif und stellt den Haushaltsplan fest. Die Mitglieder der Vertreterversammlung sind es auch, die Entscheidungen zur Fusion mit anderen Unfallversicherungsträgern treffen – zuletzt über den Zusammenschluss mit der Unfallkasse Post und Telekom, der zum 1. Januar 2016 vollzogen wird.

Der Vorstand verwaltet die BG Verkehr und vertritt sie nach außen. Als beschlussfassendes Organ ist er in viele – vor allem wirtschaftliche – Entscheidungen eingebunden: Er stellt den Haushalt für das jeweils nächste Jahr auf, beschließt die Umlage und legt neben dem Beitragsfuß für die Berechnung der Beiträge auch die Beitragsvorschlüsse fest. Vermögensanlagen und viele weitere Regelungen – seien es Abfindungen, der Übergang von Entschädigungslasten oder Vergleiche – liegen in seiner Hand. Die Vorsitzenden des Vorstandes sind es auch, die für die BG Verkehr bei Aufsichtsbehörden und in Mit-

## VIER FRAGEN AN KLAUS PETER RÖSKES



Klaus Peter Röskes, alternierender Vorsitzender des Vorstandes der BG Verkehr

**Herr Röskes, Sie sind gerade zum Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung der BG Kliniken gewählt worden. Herzlichen Glückwunsch. Ist auch diese Funktion ein Ehrenamt?**

Ja, die Aufgabe übernehme ich ehrenamtlich. Und ich habe es mir gut überlegt, denn erst mal wird sicher ein besonderes Engagement notwendig sein.

Die Holding steht noch ganz am Anfang und bei diesem neuen und immerhin viertgrößten Klinikverbund Deutschlands ist noch viel abzustimmen und zu gestalten.

**Was reizt Sie an Ihren Aufgaben bei der BG Verkehr?**

Sich für Arbeitssicherheit einzusetzen und dadurch den Beitrag für die Unfallversicherung beeinflussen zu können. Die paritätische Mitbestimmung macht es außerdem möglich, in der Prävention gemeinsam Ziele zu erarbeiten und voranzutreiben.

**Gibt es zurzeit ein Thema, das Ihnen besonders wichtig ist?**

Ja, die Abbiegeunfälle, an denen Fahrradfahrer oder Fußgänger und Lkw beteiligt sind. Das Thema haben wir bei der BG Verkehr initiiert und stoßen damit auf große Zustimmung – in der gesamten Branche, aber auch in der Politik.

**Ihr Engagement für die BG Verkehr ist bemerkenswert! Geht es auch mit weniger Einsatz?**

Wenn man sich entscheidet, an vorderster Front mitzuwirken und die Sachen voranzubringen, kann man die Aufgaben nur mit hohem zeitlichen Aufwand wirklich erfüllen. Aber das war mir vorher bewusst.

gliederversammlungen von Vereinen tätig werden und an politischen Veranstaltungen wie zum Beispiel Parlamentarischen Abenden der BG Verkehr teilnehmen.

Die Nähe zur Praxis bei der Selbstverwaltung kommt der BG Verkehr besonders bei der Prävention zugute. Fünf gemeinsame Fachausschüsse von Vertreterversammlung und Vorstand zeigen den hohen Stellenwert, der Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz beigemessen wird. Die Selbstverwaltungsgremien wirken zudem an der Entwicklung von Präventionskampagnen, Forschungs- und Beratungskonzepten mit. (kr)





Die Mitglieder der Selbstverwaltung sind in Vertreterversammlung und Vorstand und in den Ausschüssen der BG aktiv. Sie sind aber auch engagierte Botschafter, wenn es darum geht, die Ziele und Anliegen der BG Verkehr nach außen zu tragen.



## DATEN UND FAKTEN: DIE SELBSTVERWALTUNG DER BG VERKEHR

Die Vertreterversammlung der BG Verkehr ist paritätisch mit je 28 Vertreterinnen und Vertretern der Versicherten und Arbeitgeber besetzt, der Vorstand setzt sich aus je zwölf Mitgliedern beider Seiten zusammen. Die Vorsitzenden des Vorstands sind Klaus Peter Röskes (Arbeitgebervertreter) und Wolfgang Steinberg (Arbeitnehmervertreter). Den Vorsitz in der Vertreterversammlung führen Prof. Dr. Michael Rachow (Arbeitnehmervertreter) und Ulrich Bänders (Arbeitgebervertreter). Der Vorsitz ist alternierend, der Wechsel erfolgt jeweils zum 1. Oktober eines Jahres.

### Ausschüsse der Selbstverwaltung

Neben Vertreterversammlung und Vorstand wirken die Mitglieder der Selbstverwaltung in verschiedenen Ausschüssen an den Aufgaben und Themen der BG Verkehr mit. Insgesamt sind es 36 Ausschüsse und Unterausschüsse. Dazu zählen zum Beispiel die elf Rentenausschüsse, die vor Ort in den Bezirksverwaltungen tagen. Sie entscheiden über alle erstmalig festgestellten Renten und Leistungen bei Pflegebedürftigkeit, über Abfindungen und Beihilfen. Wird gegen Entscheidungen der BG Verkehr Widerspruch oder Einspruch erhoben, gehen Sie zur Prüfung und Ent-

scheidung in die fünf Widerspruchs- und Einspruchsausschüsse der Vertreterversammlung.

Wichtige Vorarbeiten für Entscheidungen der Gremien übernehmen unter anderem auch die Finanz-, Gefahrtarif- und Satzungs-ausschüsse. Fünf Präventionsfachausschüsse gewährleisten zudem eine direkte Anbindung der Präventionsarbeit an die Praxis: Sie wurden eingerichtet für die Branchen Binnenschiffahrt, Entsorgung, Luftfahrt, Seeschiffahrt und Fischerei sowie Straßenverkehr.

### Sozialwahlen

Mit den Sozialwahlen werden alle sechs Jahre die Mitglieder der Selbstverwaltung neu gewählt, die letzten Wahlen waren 2011. Bei der BG Verkehr fand eine Friedenswahl statt, das heißt, die von den Sozialpartnern jeweils aufgestellten Vorschlagslisten enthielten genau so viele Kandidatinnen und Kandidaten, wie es zu vergebende Mandate gab.

Nach der Wahl kommen die Bewerberinnen und Bewerber zu einer konstituierenden Sitzung der Vertreterversammlung zusammen. Sie wählen ihre alternierenden Vorsitzenden und die Mitglieder des Vorstandes. Die nächsten Sozialwahlen werden 2017 stattfinden.

# SicherheitsProfi



Kostenlose Ausgaben des SicherheitsProfi bestellen Sie per Fax: 040 3980-1040 oder per E-Mail: [medierversand@bg-verkehr.de](mailto:medierversand@bg-verkehr.de)

## DIE ZAHL

# 59 Mrd.

Auf diese Summe – so schätzt die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin – beliefen sich 2013 die volkswirtschaftlichen Produktionsausfälle durch Arbeitsunfähigkeit.

## NEU IM NETZ



## EU-weite Gesundheitsversorgung

### Zentrale Informationsplattform EU-PATIENTEN.DE eingerichtet

Wer im europäischen Ausland Gesundheitsdienstleistungen in Anspruch nehmen will, kann sich auf EU-PATIENTEN.DE vorab informieren. Das Internetportal ermöglicht nicht nur die Suche nach geeigneten Ärzten, Krankenhäusern oder Apotheken, sondern ist auch Anlaufstelle für Fragen zu seltenen Krankheiten oder neuen Behandlungsmethoden. Darüber hinaus beantworten Experten Fragen zu Rechtsmittelverfahren, Patientenrechten

oder dem Verfahren zur Kostenübernahme und bieten Fachinformationen für Krankenkassen und Gesundheitsdienstleister. EU-PATIENTEN.DE wird vom Spitzenverband der Deutschen Gesetzlichen Krankenversicherung getragen. Die Betreuung der Website liegt bei der nationalen Kontaktstelle für die grenzüberschreitende Gesundheitsversorgung.

[www.eu-patienten.de](http://www.eu-patienten.de)

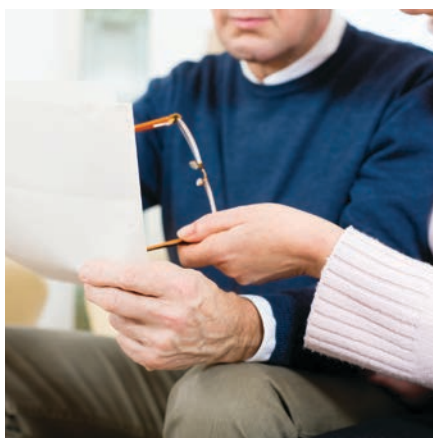


# Sie fragen – wir antworten

**?** Vor kurzem habe ich einen Rentenbescheid der BG Verkehr bekommen. Wer setzt so eine Rente eigentlich fest?

**!** Die BG Verkehr hat elf Rentenausschüsse, darunter einen maritimen Rentenausschuss. Die Ausschüsse sind paritätisch besetzt und bestehen aus je einem Vertreter der Arbeitgeber und der Versicherten. Die Arbeit ist ehrenamtlich. Der Vorstand der Selbstverwaltung wählt die Mitglieder jeweils auf sechs Jahre. Um die kontinuierliche Arbeit in den Ausschüssen zu gewährleisten, hat jedes Mitglied zwei Stellvertreter. Die Sitzungen finden in der Regel monatlich vor Ort in den Bezirksverwaltungen statt.

Alle Fälle, in denen es um die erstmalige Feststellung einer Rente geht, werden



© Fotolia

dem Ausschuss zur Entscheidung vorgelegt. Der Rentenausschuss entscheidet außerdem über Rentenerhöhungen, Rentenkürzungen und Abfindungen, über Beihilfen und Leistungen bei Pflegebedürftigkeit.

Damit die Mitglieder in der Lage sind, medizinische und rechtliche Fragen sachgerecht zu beurteilen, erhalten sie eine mehrtägige Schulung. Darin geht es unter anderem um typische Verletzungen und Behandlungsmethoden, medizinische Leistungen und Begutachtungen, Reha-Management und aktuelle Entscheidungen der Sozialgerichte. Auf der Schulung referieren zum Beispiel der Leiter des Gutachtenzentrums eines Berufsgenossenschaftlichen Unfallkrankenhauses oder ein Richter vom Bundessozialgericht.

Ist der Versicherte mit einer Entscheidung des Rentenausschusses nicht einverstanden, kann er gegen den Bescheid Widerspruch einlegen. Der Fall wird dann in einem der vier Widerspruchs- und Einspruchsausschüsse behandelt, die in der Hauptverwaltung in Hamburg tagen.



# Ihr nächster SicherheitsProfi: 30.10.2015

REPORTAGE  
Pferde auf Achse

ANALYSE  
Tödliche Arbeitsunfälle



## Testen Sie Ihr Wissen

Die jährlichen Ausgaben der BG Verkehr werden über die Beiträge der rund 190.000 Mitgliedsunternehmen finanziert. Wie gut kennen Sie sich mit den Finanzen aus?



© Photographee.eu/Fotolia

- Die BG Verkehr gab 2014 rund 541 Millionen Euro für Leistungen an die Versicherten aus. Welcher Bereich verursacht die meisten Kosten?
  - Ambulante und stationäre Behandlung
  - Renten, Beihilfen und Abfindungen
  - Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben
- Wie hoch ist der Anteil der Verwaltungskosten am Gesamtbudget?
  - 36 Prozent
  - 18 Prozent
  - 9 Prozent
- Neben der Heilbehandlung übernimmt die BG Verkehr auch Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben. Das sind pro Jahr
  - 7,3 Mio. Euro
  - 3,8 Mio. Euro
  - 720.000 Euro

## Unser Gesundheits-Tipp: Was dem Darm gut tut

Unser Darm braucht täglich ausreichend Ballaststoffe. Sie regen als Füllstoffe die Darmbewegung an und sorgen dafür, dass die Verdauung in Schwung bleibt. Enthalten sind sie zum Beispiel in Voll-

komprodukten, Gemüse, Obst oder Trockenfrüchten. Zur Unterstützung der Bakterien, die im Darm die Nahrung zur Verwertung aufschließen, sind milchsäure Lebensmittel geeignet (z.B. Joghurt,

Kefir, Sauerkraut). Und außerdem liebt der Darm Bewegung! Wer regelmäßig Sport treibt, unterstützt die Verdauung und mindert das Risiko, an Darmkrebs zu erkranken.



# Kennen Sie schon unseren Newsletter?

## Ein Klick und Sie wissen mehr:

Wir bieten kompakte Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, aktuelle Nachrichten aus der Verkehrsbranche, Termine und interessante Links zu Hintergrundmaterial.

© Romolo Tavani/Fotolia



Anmeldung: [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)