

# SicherheitsProfi

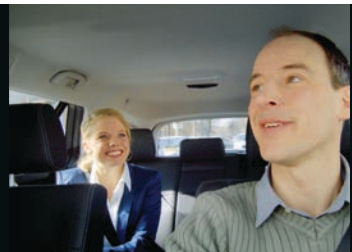
Das Magazin der BG Verkehr

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

7 | 2016

**DAS THEMA**  
**Sicher und gesund im Taxi**

Seite 8



**TECHNIK HILFT BEIM ABBIEGEN**  
**Kamera-Monitor-Systeme**

Seite 20



## REPORTAGE

Die Fähre MS Ostfriesland

Seite 10



„Die Arbeitswelt 4.0 hat das Transport- und Verkehrsgewerbe erreicht“.

Sabine Kudzielka  
Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

## Liebe Leserinnen und Leser,

in Hamburg und Düsseldorf liefert Martin seit Anfang Oktober Pakete aus. Das wäre keiner Erwähnung wert, wäre Martin nicht der Spitzname eines Roboters, der für die Paketzusteller Hermes und den Handelskonzern Metro die letzten Meter zwischen Onlinehändler und Kunden zurücklegen würde. Noch wird der Roboter, der wie eine Kühlbox auf Rädern aussieht, von einem Menschen begleitet, der den Liefervorgang aufmerksam verfolgt, denn es handelt sich um einen Feldversuch. Von der Realität eines Roboters, der unsere Internet-Bestellung bis vor die Haustür liefert, sind wir aber nicht so weit entfernt, wie wir vielleicht bisher dachten.

Dass die Arbeitswelt 4.0 das Transport- und Verkehrsgewerbe erreicht hat, wurde den Besuchern auf der diesjährigen IAA beson-

ders bewusst. Schon während der Eröffnungsfeier zeichnete VDA-Präsident Matthias Wissmann das Bild einer Technologie, die auf dem Weg sei, bestehende technische Entwicklungen und Dienstleistungen zu einem großen Teil zu verdrängen.

Unsere Präventionsexperten konnten sich auf der IAA ebenfalls davon überzeugen, dass Nutzfahrzeuge und digitale Welt zusammenwachsen. Sie hielten während der diesjährigen Messe wieder Ausschau nach Neuentwicklungen bei den Herstellern, die ein Mehr an Arbeitssicherheit versprechen, und entdeckten so einiges. Es gab ganz klassische Beispiele für technische Maßnahmen, die Arbeitsmittel sicherer machen, der große Trend in diesem Jahr waren allerdings Fahrerassistenzsysteme, wie Sie auf den Seiten 26 und 27 nachlesen können.

Perspektivisch geht die Unternehmensberatung McKinsey in einer Studie davon aus, dass schon 2025 jeder dritte Lkw auf Autobahnen autonom fahren könnte. Oliver Wyman – ebenfalls eine Unternehmensberatung – prognostiziert in den kommenden 25 Jahren ein starkes Wachstum der so genannten Shared Mobility vor allem im Personennahverkehr. Wie immer man diese Entwicklungen bewerten mag – auf der IAA gab es nicht nur Euphorie, auch Unsicherheit und Skepsis waren spürbar. Vor allem bei den Menschen, die in dieser digitalen Welt arbeiten werden – Lkw- und Busfahrer, Paketzusteller, aber auch Unternehmer. Als Unfallversicherung werden wir den technologischen Wandel begleiten und uns weiter für Arbeitssicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz einsetzen. Nicht für Martin, sondern für unsere Versicherten aus Fleisch und Blut.

Herzliche Grüße  
Ihre

### IMPRESSUM

**Herausgeber:**  
Berufsgenossenschaft  
Verkehrswirtschaft Post-Logistik  
Telekommunikation  
Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg  
Tel.: 040 3980-0

**Gesamtverantwortung:**  
Sabine Kudzielka, Vorsitzende der  
Geschäftsführung

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

**Redaktion:**  
Dorothee Pehlke (dp),  
Renate Bantz (Bz), Ute Krohne (uk)  
redaktion@sicherheitsprofi.de

**Gestaltung/Herstellung:**  
Lena Amberger

**Druck:** L.N. Schaffrath GmbH & Co.  
KG DruckMedien  
Marktweg 42-50, 47608 Geldern

Der SicherheitsProfi erscheint acht  
Mal jährlich in der VerkehrsRund-  
schau, 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  
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  
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de  
Internet: www.deutsche-flagge.de

**ASD Arbeitsmedizinischer und  
Sicherheitstechnischer Dienst  
der BG Verkehr**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Sparte Post, Postbank, Telekom**  
Europaplatz 2  
72072 Tübingen  
Tel.: 07071 933-0  
E-Mail: tuebingen@bg-verkehr.de



**TECHNIKWUNDER**  
 schwärmte unser Autor und war  
 nur schwer zu bewegen, den  
 Maschinenraum der Ostfriesland  
 wieder zu verlassen.  
 Warum, lesen Sie  
 in der Reportage ab  
 Seite 10



**UNFALLBERICHT**

Seite 16



**FAHRSCHULEN**

Seite 18



**Augenverletzungen**

Seite 24

© BG Verkehr

**KURZMELDUNGEN**

**Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**  
**Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr**

4  
5

**DAS THEMA**

**3533 – Sicher und gesund im Taxi**  
 Neuer Film für das Taxigewerbe

8

**REPORTAGE**

**Mit Flüssiggas durchs Wattenmeer**  
 Die Fähre Ostfriesland der AG „EMS“

10

**GESUND UND SICHER**

**Einfach umgekippt ...**  
 Analyse eines schweren Unfalls

16

**Arbeitsplatz Fahrschule**  
 Praktische Informationen für die Branche

18

**Technik hilft beim Abbiegen**  
 Studie zu Kamera-Monitor-Systemen

20

**IAA Nutzfahrzeuge 2016**  
 Rückblick auf die Messe

26

**Impfen oder nicht?**  
 Fragen und Antworten zur Gripeschutzimpfung

28

**Neue Berufskrankheiten** 29  
 Liste der Berufskrankheiten wird erweitert

**SEE & SICHERHEIT**  
**Das kann ins Auge gehen** 24  
 Typische Unfallursachen für Augenverletzungen  
**Interview** 24  
 Warum unsere Augen so gefährdet sind

**DER FAHRENSMANN**  
**Brandschutz in Maschinenräumen** 22  
 Ordnung und Sauberkeit können Brände verhindern  
**Präventionsfachausschuss** 23  
 Bericht von der Herbstsitzung 2016

**VERMISCHTES/RUBRIKEN**  
**Editorial / Impressum** 2  
**Nachbestellung SicherheitsProfi / Neu im Netz**  
**Neu: Tage wie dieser / Sie fragen – wir antworten** 30  
**Vorschau / Testen Sie Ihr Wissen /**  
**Unser Gesundheitstipp** 31



Ein Trend der Zukunft: Individuelle Mobilität ohne eigenes Auto

## Immer aggressiver

### Ruppiger Umgang im Straßenverkehr nimmt zu

Aggression ist für acht von zehn Befragten ein prägendes Element im Straßenverkehr. Das ist das Ergebnis einer Befragung von 2.000 Personen, die das Marktforschungsinstitut Ipsos im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) im Juni 2016 durchgeführt hat. Als Beispiele für aggressives Verhalten werden am häufigsten zu schnelles Fahren genannt (73 Prozent), gefolgt von dichtem Auffahren/Drängeln (67 Prozent) und riskantem Überholen (65 Prozent). Aber auch Regelverstöße wie die Miss-



© chromorange/Picture Alliance

Schnelles Fahren empfinden viele als aggressives Verhalten.

achtung der Vorfahrt und ungeduldiges Hupen stehen weit oben auf der Liste. Leider wird oft vergessen, so der DVR, dass durch aggressives Verhalten zahlreiche, häufig auch schwere Unfälle verursacht werden.

## Wie fahren wir in 25 Jahren?

### Studie prognostiziert grundlegende Änderung der Mobilität

Für eine globale Studie zur Mobilität befragte die Management-Beratungsfirma Oliver Wyman 200 Branchenexperten. Nach den Ergebnissen werden sich in den kommenden Jahren immer mehr Menschen individuelle Mobilitätswünsche ohne eigenes Auto erfüllen. Sie setzen auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad oder Mietwagen – vom klassischen Angebot bis zum Car Sharing. Die sogenannte Shared Mobility wird in den nach wie vor weiter wachsenden Städten und Ballungsgebieten einen nennenswert größeren Anteil erreichen. Davon waren zwei Drittel der befragten Experten überzeugt.

Diese Entwicklung habe erhebliche Konsequenzen, so die Autoren der Studie:

Es sei zu erwarten, dass in 25 Jahren private Ausgaben für eigene Autos um 25 bis 30 Prozent zurückgehen und dass sich der Schienenverkehr aus dünn besiedelten Regionen endgültig verabschiedet. Die Möglichkeiten des autonomen Fahrens böten aber das Potenzial, den öffentlichen Nahverkehr in dünn besiedelten Regionen zu verbessern. Automatisiert fahrende Elektro-Kleinbusse könnten künftig regionale Strecken mit geringer Verkehrsnachfrage flexibler und weitaus kundengerechter bedienen als die heute – wenn überhaupt noch fahrenden – Nahverkehrszüge. Dies betreffe besonders Dörfer und kleine Städte, aber auch Verbindungen, die außerhalb des Pendler-Berufsverkehrs nur wenig ausgelastet sind.

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

## Linienfernbusse: Mehr Fahrgäste

### Marktanteil am Linienfernverkehr steigt auf 15 Prozent

2015 wurden von deutschen Unternehmen nach vorläufigen Zahlen 23,2 Millionen Fahrgäste mit Linienfernbusen und somit 47 Prozent mehr als im Vorjahr befördert. Damit haben sich nach Informationen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) die Fahrgastzahlen in den Jahren 2013 (8,2 Millionen) und 2014 (15,9 Millionen) weiter deutlich erhöht. Der grenzüberschreitende Verkehr mit Fernbussen wuchs stärker als der Inlandsverkehr: Von den 23,2 Millionen Fahrgästen fuhren 16,0 Millionen (+ 35 % gegenüber 2014) im Inlandsverkehr und 7,3 Millionen (+ 81 %) im grenzüberschreitenden Verkehr. Weiterhin lag aber für die Mehrheit der Fern-



© Ralph Goldmann/Fotolia

Der Linienbusmarkt ist nach wie vor stark in Bewegung.

busreisenden (69 %) Start- und Zielort innerhalb Deutschlands. Im Durchschnitt legten die Reisenden rund 315 Kilometer je Fahrt zurück. Der durchschnittliche Auslastungsgrad der Fernbusse lag im Jahr 2015 bei 59 % (2014: 51 %, jeweils gemessen an

der Relation der Beförderungsleistung zum Beförderungsangebot in Sitzplatzkilometern).

Mit diesem starken Wachstum konnten die Fernbusse im Jahr 2015 ihren Marktanteil am gesamten Linienfernverkehr mit Bussen und Bahnen (154,7 Millionen Fahrgäste) von 5,9 % (2013)

und 10,9 % (2014) auf 15,0 % erhöhen. Im Eisenbahnfernverkehr wurden im Vergleich dazu 131,4 Millionen Personen befördert, das waren 1,9 % mehr als im Jahr 2014.

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



## Binnen- und Seeschifffahrt befördern weniger Güter



© Horst Galuschka/Picture Alliance

113,6 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert. Die Zahl der transportierten Container ging in TEU gemessen gegenüber dem ersten Halbjahr 2015 um 1,7 Prozent zurück.

Der Güterumschlag der Seeschifffahrt sank im ersten Halbjahr 2016 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreshalbjahr um 2 Prozent. Nach Angaben von Destatis sank dabei die ins Ausland versandte Gütermenge um 3,5 Prozent, beim Empfang aus dem Ausland betrug der Rückgang 9,9 Prozent. Rückläufig war auch der Containerverkehr mit 0,8 Prozent. Er sank im ersten Halbjahr 2016 gegenüber den ersten sechs Monaten 2015 auf etwas unter 7,7 Millionen TEU ab.

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

### Containerverkehre leicht rückläufig

Im ersten Halbjahr 2016 hat die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2,4 Prozent abgenommen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) wurden

## Weil Leben schön ist

### Neue Plakate an Autobahnen

Das Leben ist zu schön, um es leichtfertig auf's Spiel zu setzen – das ist der Leitgedanke der neuen Plakataktion an Autobahnen und Raststätten. Die emotionalen Momentaufnahmen zeigen, was Verkehrsteilnehmer durch überhöhte Geschwindigkeit verlieren können. Die Plakate gehören zur Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR).

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung unterstützt die Kampagne finanziell. Die Kampagne ist erstmals mit einer Mitmachaktion auch auf Facebook und anderen Onlinemedien präsent. Hier gibt es weitere Motive und ein Video mit prominenten Unterstützern. Teilnehmer sollen mit eigenen Fotos zeigen, dass es sich lohnt, runter vom Gas zu gehen.

[www.runtervomgas.de](http://www.runtervomgas.de)  
[www.facebook.com/runtervomgas](https://www.facebook.com/runtervomgas)



## AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

### Asphalttransport

#### Aufbau nicht abgesenkt

Ein Berufskraftfahrer transportierte wie schon viele Male zuvor Asphalt zu einer Straßenbaustelle. Nachdem er den Materialauslauf der angehobenen Asphaltbirne von Produktresten gereinigt hatte, stieg er wieder in den Lkw, erledigte die erforderliche Dokumentation und fuhr los. Nach etwa 50 Metern Fahrstrecke



© Karl-Heinz Hick/Picture Alliance

Beim Straßenbau kommt es auf konzentriertes Arbeiten an.

blieb er mit der angehobenen Asphaltbirne an einer Unterführung hängen. Dadurch hob sich die Fahrzeugfront, bis das Fahrerhaus an die Träger der Unterführung anschlug und nach links kippte. Der Fahrer wurde dabei aus dem Fahrzeug geschleudert, das ihn unter sich begrub. Ob er einen Sicherheitsgurt getragen hatte, war nicht mehr feststellbar. Der Mann erlitt tödliche Verletzungen.

### Umzugsunternehmen

#### Von der Leiter abgerutscht

In einem Umzugsunternehmen stehen auf dem Betriebshof Container für Sperrmüll, Schrott und Ähnliches bereit. Die Mitarbeiter können hier Abfälle entsorgen. Der Containerstandplatz befindet sich neben einem etwa 2,5 Meter hohen Metallzaun mit Metallspitzen auf der Oberseite. Die Unternehmerin wollte an einem regnerischen Tag den Füllstand des Schrottcontainers kontrollieren. Sie hatte Schuhe mit glatter Sohle an und trug am Ringfinger der linken Hand einen Ring. Um in den Container schauen zu können, benutzte sie wie sonst auch eine Holzsprossenleiter, die zwischen Container und Zaun aufgestellt war. Ein Container mit trittsicherem Aufstieg oder eine Podestleiter für den Außenbereich gab es in dem Unternehmen nicht. Beim Abstieg rutschte die Frau von einer feuchten Sprosse ab. Reflexhaft versuchte sie sich am Zaun festzuhalten und blieb dabei mit dem Ring an einer der Metallspitzen hängen. Bei dieser heftigen Bewegung riss ihr Ringfinger bis zum Grundglied von der Hand ab.

# BG Verkehr: Mehr Arbeitsunfälle im ersten Halbjahr

## Zahlen entsprechen allgemeiner Entwicklung

Nach vorläufigen Zahlen erlitten die Beschäftigten der Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres 36.193 meldepflichtige Unfälle bei der Arbeit und 3.863 Unfälle auf dem Arbeitsweg. In der Summe ist das im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein Anstieg um 2.150 auf insgesamt 40.056 Unfälle (+1,8 Prozent). Im Vergleich: Im ersten Halbjahr 2015 lag die Zahl der meldepflichtigen Unfälle bei 37.906. Davon waren 3.475 Wegeunfälle.

Erfreulich ist, dass im ersten Halbjahr 2016 weniger Versicherte der BG Verkehr tödlich verunglückt sind als im Vorjahr. Von Januar bis Ende Juni 2016 verloren 40 Beschäftigte der Mitgliedsunternehmen bei der Ausübung ihres Berufes ihr Leben. Sechs Versicherte verunglückten auf ihrem Arbeitsweg tödlich. Im ersten Halbjahr 2015 waren 53 Versicherte der BG Verkehr tödlich verunglückt.

Die Zahlen aus dem Jahr 2015 stellen die Summe der meldepflichtigen Arbeitsunfälle aller Versicherten der BG Verkehr sowie der Unfallkasse Post und Telekom dar. Die beiden Träger haben zum 1. Januar 2016 miteinander fusioniert.



Mehr Arbeitsunfälle: Das geht aus vorläufigen Statistiken der BG Verkehr und des Spitzenverbandes der Berufsgenossenschaften hervor.

© Andrey Popov/Fotolia

## Mehr Erwerbstätige

Die vorläufigen Statistiken aller Berufsgenossenschaften und Unfallkassen hat der Spitzenverband – die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) – veröffentlicht. Sie weisen ebenfalls eine Zunahme aus: Die meldepflichtigen Arbeitsunfälle stiegen in Deutschland um 3,4 Prozent auf 434.603 und die Wegeunfälle um 4,9 Prozent auf insgesamt 91.298.

In den ersten beiden Quartalen des Jahres hat auch die Zahl der Erwerbstätigen weiter zugenommen. Dies erkläre möglicherweise die Entwicklung der Unfälle, so DGUV-Hauptgeschäftsführer Dr. Joachim Breuer. Die Zahl der tödlichen Arbeitsunfälle lag bei 198, das sind zwei weniger als im Vorjahreszeitraum. 123 Menschen verloren bei einem Wegeunfall ihr Leben (Vorjahr: 140).

## Junge Arbeitsschützer ausgezeichnet

### Gewinnerbeiträge in Hamburg ausgezeichnet

Bei der Eröffnungsveranstaltung der „Arbeitsschutz Aktuell“ am 11. Oktober in Hamburg wurden die Preisträger des Deutschen Jugend-Arbeitsschutz-Preises 2016 ausgezeichnet. Die Patenschaft für den diesjährigen Wettbewerb übernahm die ehemalige Paralympionikin Kirsten Bruhn.

In diesem Jahr konnten die Beiträge „Leitersicherung“, „Automatische Entgratungsmaschine für kleine Rechteckprofile“ und „Sei kein Smombie!“ die Fachjury überzeugen. Neben einer Urkunde und der gläsernen JAZ-Eule, dem „Maskottchen“ des Wettbewerbs, erhielten die Gewinner Preisgelder in Höhe von insgesamt 6.000 Euro.

Der Deutsche Jugend-Arbeitsschutz-Preis wird alle zwei Jahre von der FASI, einem



Zusammenschluss aus dem Verein Deutscher Revisions-Ingenieure, dem Verein Deutscher Gewerbeaufsichtsbeamter und dem Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit, verliehen. Bei dem Wettbewerb zählen effektive, clevere und zugleich wirtschaftliche Lösungen, die sich auch in anderen Betrieben umsetzen lassen.

+ [www.jugend-arbeitsschutz-preis.de](http://www.jugend-arbeitsschutz-preis.de)  
[www.fasi.de](http://www.fasi.de)

## Branchenregel Abfallsammung

### Vorarbeiten abgeschlossen

Nachdem die Branchenkonferenz der BG Verkehr zum Rückwärtsfahren bei der Abfallsammung im Juni dieses Jahres noch einmal mehr Klarheit in den Diskussionsprozess gebracht hatte, sind im Sachgebiet Abfallwirtschaft der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) die Vorarbeiten zur Branchenregel Abfallwirtschaft Teil 1, Abfallsammung, nahezu abgeschlossen. Im Oktober wird die Branchenregel dem Grundsatzausschuss Prävention der DGUV zur Beratung vorgelegt. Stimmt der Ausschuss dieser Fassung zu, kann die Regel noch in diesem Jahr veröffentlicht werden. Die BG Verkehr wird über die Veröffentlichung frühzeitig informieren.

## Deutscher Arbeitsschutzpreis 2017

### Preis mit insgesamt 40.000 Euro ausgeschrieben

Arbeitsausfälle durch Krankheiten und Arbeitsunfälle kosten die deutschen Unternehmen laut einer Schätzung der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) jährlich rund 90 Milliarden Euro an Bruttowertschöpfung. Neue Sicherheits- und Gesundheitsmaßnahmen sind ein wichtiger Schlüssel, um die Fehlzeiten zu minimieren und zugleich das Wohlbefinden der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu fördern.

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales, der Länderausschuss für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik sowie die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung schreiben deshalb alle zwei Jahre den

Deutschen Arbeitsschutzpreis aus: Gewürdigt werden kluge Ideen und neuartige Produkte und Prozesse im Bereich Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit.

Die Bewerbungsphase für den Deutschen Arbeitsschutzpreis 2017 hat begonnen. Sie läuft bis zum 31. Januar 2017. Sowohl Unternehmen, Einzelpersonen als auch Institutionen aller Größen und Branchen können ihre Ideen zum Thema Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz einreichen. Die Preiskategorien sind in „kleine und mittlere Unternehmen“ sowie „große Unternehmen“ eingeteilt. Die vier Gewinnerinnen und Gewinner erhalten jeweils 10.000 Euro Preisgeld.

+ [www.deutscher-arbeitsschutzpreis.de](http://www.deutscher-arbeitsschutzpreis.de)

## Langfinger unterwegs

### Zahl der Pkw-Diebstähle stieg um rund vier Prozent

Autodiebe haben im vergangenen Jahr rechnerisch etwa alle 30 Minuten einen kaskoversicherten Pkw gestohlen. Nach der Kfz-Diebstahlstatistik 2015, die der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) vor Kurzem veröffentlichte, kamen im Laufe des Jahres insgesamt rund 18.700 Pkw ihren rechtmäßigen Besitzern abhanden.

Dass deutsche Autofahrer ziemlich leichtsinnig sind, wenn es um ihr Fahrzeug geht, zeigt auch eine Umfrage der Dekra. An der Umfrage nahmen 1.534 Personen teil, die zur Hauptuntersuchung eine der Niederlas-



© McPhoto / Picture Alliance

sungen aufsuchten. Demnach bleiben bei jedem Vierten Wertsachen und Schlüssel im Auto liegen, jeder Fünfte lässt ab und zu das Auto offen stehen und jeder dritte Autofahrer hält wenig davon, das Lenkradschloss einzurasten, wenn er sein Auto abstellt.

+ [www.gdv.de](http://www.gdv.de), [www.dekra.de](http://www.dekra.de)



DR. JÖRG HEDTMANN

## PRÄVENTION AKTUELL

### Werte

Hin und wieder befallen einen ja Zweifel ob des eigenen Tuns und Handelns. Insbesondere nach dem Aufenthalt in anderen Ländern vergleicht man gerne soziale Standards miteinander und ich selber lenke meinen Blick häufig auf die Situation des Arbeits- und Gesundheitsschutzes. Dinge, die bei uns selbstverständlich sind, sind es in anderen Regionen der Welt noch lange nicht. Und es scheint ja trotzdem zu funktionieren. Übertreiben wir im Vergleich zu solchen Ländern nicht manchmal mit unseren Forderungen an Gefährdungsbeurteilungen, Unterweisungen und den systematischen Gesundheitsschutz bei der Arbeit?

Wenn man ein bisschen näher hinschaut, dann wird einem klarer, was es bedeutet, wenn es eben keine Selbstverständlichkeit ist, alles dafür zu tun, dass Beschäftigte nach der Arbeit körperlich und geistig unverseht nach Hause zurückkehren. Was wir bei uns erreicht haben – gelebter Arbeits- und Gesundheitsschutz – ist ein gesellschaftlicher Wert, dessen Bedeutung für die soziale Sicherheit gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann. Wir sollten ihn hochhalten und diesen Gedanken auch andernorts weiter entwickeln.

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

### Neu erschienen

#### DGUV Information 215-210: Natürliche und künstliche Beleuchtung von Arbeitsstätten

Das Kompendium zeigt, wie Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren durch eine gute Beleuchtung vermieden werden können. Sie gibt vor allem in kleineren Unternehmen praktische Beispiele zur Optimierung der Beleuchtung.

#### DGUV Information 203-085: Arbeiten unter der Sonne

Die Schrift erläutert die Wirkung von Sonnenstrahlung und gibt Hinweise für die Gefährdungsbeurteilung und hält praktische Maßnahmen in Form einer Checkliste und ausgewählte Internetlinks bereit.

Beide Informationen finden Sie als PDF-Datei unter <http://publikationen.dguv.de>





# 3533 – Sicher und gesund im Taxi

Welcher Taxifahrer fährt nicht gern eine junge, attraktive Frau – noch dazu, wenn sie sich intensiv für seinen Beruf interessiert und Fragen stellt? Diese Situation nutzt der neue Taxifilm „Sicher und gesund im Taxi“ und lässt einen erfahrenen Taxifahrer, der ruhig und besonnen unterwegs ist, und seinen Fahrgast zu Wort kommen.

**B**eim Ansehen des Films wird deutlich: Taxifahren ist abwechslungsreich, man hat ständig Kontakt mit seinen Mitmenschen, kommt viel herum. Aber Taxifahren ist mehr. Auch das Verstauen von Gepäck, Hilfestellung für gehbehinderte/mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Hinweise auf die Schönheiten der Stadt oder Tipps für einen schmackhaften Imbiss gehören oftmals zum Service. Taxifahren, das bedeutet oftmals (lange) Wartezeiten am Taxistand mit wenig Aktivität, Arbeiten zu Zeiten, an denen andere frei haben und ihrem Vergnügen nachgehen, langes Sitzen beim Warten und bei der Fahrt, nur wenig Einfluss auf die Pausengestaltung – wie kann man das alles bewältigen und dabei gesund bleiben?

Nach Einschätzung der BG Verkehr liegt die Hauptgefährdung für die Taxifahrerinnen und Taxifahrer im Straßenverkehr. Verkehrsunfälle machen 40 Prozent der Arbeitsunfälle aus, sie verlaufen oft schwer oder sogar tödlich. Die Sicherheitssysteme in Fahrzeugen werden immer besser, zum Beispiel bilden Sicherheitsgurt

und Airbag zusammen ein präzise aufeinander abgestimmtes Sicherheitssystem.

Die Kombination aus Sicherheitsgurt und Airbag schützt wirksam vor Verletzungen. Deshalb ist es sinnvoll, dass seit Ende 2014 Taxifahrerinnen und Taxifahrer bei allen Fahrten, wie andere Fahrzeuginsassen auch, verpflichtet sind, den Gurt zu nutzen. Warum dies früher anders war, erzählt u.a. der Film.

Auch die subjektiv empfundene Gefahr, Opfer einer Gewalttat zu werden, war größer. Hier gibt es heute ebenfalls mehr Möglichkeiten, die Gefahr zu minimieren. Ein Beispiel sind Überfallschutzkameras. Aber dennoch gibt es immer wieder Todesfälle oder andere Gewaltereignisse im Taxi. Sie reichen von verbalen Übergriffen, Beschimpfungen oder Pöbeleien, aber immer wieder kommt es auch zu Handgreiflichkeiten, Übergriffen und/oder Überfällen. Der Film zeigt eindrucksvoll, wie sich problematische Situationen entwickeln können und wie aufmerksam der Taxifahrer





## INFORMATIONEN FÜR DAS TAXIGEWERBE

### Medien:

Comic – Sicher durch die Nacht  
 Flyer: Taxifahren – Gu(r)t und sicher  
 Film 3533 – Gesund und sicher im Taxi  
 Zu beziehen über den Medienkatalog der BG Verkehr:  
[www.bg-verkehr.de/medien/medien-bestellen/medienkatalog](http://www.bg-verkehr.de/medien/medien-bestellen/medienkatalog)

### Internet:

Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz:  
[www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-gesundheit/branchen/taxi](http://www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-gesundheit/branchen/taxi)

### Informationen zu Seminaren:

[www.bg-verkehr.de/seminare/seminare-buchen/seminarangebot-fuer-die-verkehrswirtschaft](http://www.bg-verkehr.de/seminare/seminare-buchen/seminarangebot-fuer-die-verkehrswirtschaft)

### Europäische Taximesse:

vom 4. bis 5.11. Köln Messe,  
 Informationen zur Messe: [www.eurotaximesse.de](http://www.eurotaximesse.de)  
 Stand der BG Verkehr: A 33  
 Schwerpunkte: Verkehrssicherheit mit Gurtschlitten und Fahrsimulator;  
 Medien: Film, Comic und Flyer und weitere Infos



**Taxifahren – das bedeutet nette Begegnungen, Umgang mit unterschiedlichen Fahrgästen, manchmal aber auch drohende Gefahren, deshalb gilt es aufmerksam zu bleiben.**

rer oder die Taxifahrerin bleiben muss und im Extremfall reagiert werden soll.

### Unterstützung durch die BG Verkehr

Taxiunternehmen sind bei der BG Verkehr gegen Unfälle und Berufskrankheiten versichert. Die BG Verkehr berät ihre Mitgliedsunternehmen aber auch bei allen Fragen rund um die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Arbeit. Sie tut dies mit eigens dafür ausgebildeten Präventionsexperten. Weiter bietet die BG Verkehr Seminare an. In diesen Seminaren informiert sie über die Unfall- und Gesundheitsgefahren sowie über rückengerechtes Heben und Tragen und gibt Hinweise zur Deeskalation bei drohender Gewalt im Taxi.

Und auch wenn es zu problematischen Situationen gekommen ist, hilft die BG Verkehr. Mit ausgebildeten Trauma-Lotsen gibt sie Hilfestellung, damit die traumatisierende Situation schnellstmöglich überwunden werden kann.

Ein weiterer Weg zu informieren sind Medien. Die BG Verkehr hat dazu Medien unterschiedlicher Art erarbeitet. Dabei geht sie auch ungewohnte Wege, zum Beispiel hat sie sich dem Thema „Gewalt“ durch einen Comic genähert, der Fahrer mit Aggression konfrontiert und Hinweise zur Deeskalation und zur Verhinderung von Gewalt liefert. Weiter gibt es einen Flyer mit den wichtigsten Argumenten für den Gurt.

Dies alles erfährt der Fahrgast im Film. Wer jetzt denkt, dies sei eine einseitige Angelegenheit, der irrt. Die junge Frau, eine Journalistin, revanchiert sich auf ihre Weise. Wie? Das wird nicht verraten. Schauen Sie sich den Film an und finden es heraus.

Der Film wird auf der Europäischen Taximesse in Köln uraufgeführt und ist dann für alle Taxiunternehmen erhältlich. Er ist als CD zu beziehen über den Medienkatalog der BG Verkehr oder Sie schauen sich den Film in Internet an. Dort finden Sie auch viele weitere Hinweise zum sicheren und gesunden Taxifahren.


(Bz)

© kuno01 / Fotolia; BG Verkehr



**Mit Flüssiggas**





Zwischen Emden und Borkum pendelt mehrmals täglich das Motorschiff Ostfriesland. Seit 2015 sorgt statt Diesel flüssiges Erdgas für den Antrieb der umweltfreundlichen Fähre. Für den außergewöhnlichen Umbau wurde das Heck der Ostfriesland komplett abgetrennt und durch ein neues Achterschiff mit innovativem „Dual-Fuel“-Antrieb ersetzt.

**durchs Wattenmeer**





Kapitän Bernd Ramm begann 1981 seine dreijährige Lehre als Deckjunge auf der Deutschen Afrikanlinie mit einem 11-monatigen Tumor um Afrika und die halbe Welt. Er lernte Schiffsmechaniker, ging als Zeitsoldat zur Bundeswehr, erlebte hautnah den Golfkrieg mit und kompletzte seine umfassende Ausbildung mit dem Diplom-Studium zum Fachingenieur für Seeverkehr (Kapitänspatent A6). Er ging bei verschiedenen Reedereien als 2. und 1. Offizier auf große Fahrt, bevor er im Jahr 2000 bei der AG „EMS“ als Kapitän anheuerte.







**D**ie 1985 in Dienst gestellte Auto- und Personenfähre unseres Mitgliedsunternehmens Aktien-Gesellschaft „EMS“ ist die erste Inselfähre Deutschlands, die in einem aufwändigen Pilotprojekt von reinem Diesel- auf LNG-Gas-Diesel-Antrieb umgestellt wurde. Kapitän Bernd Ramm hat die lange Umbauphase der Ostfriesland intensiv begleitet. „Normalerweise würde ich bei neun Monaten an Land ja den Koller kriegen“, erinnert er sich, „aber bei dem gesamten Schiffsumbau in der Werft dabei zu sein, war ein Höhepunkt in meinem Leben als Kapitän!“

### Altes Schiff und neues Heck

Aus den ursprünglich geplanten acht Wochen Dockaufenthalt wurden insgesamt neun Monate – rechnet man alle Planungen, Testläufe und Korrekturen ein, betrug die Projektlaufzeit mehr als zwei Jahre. „Vor allem den 15. September 2014 werde ich nie vergessen“, erzählt Kapitän Ramm, „da fuhr ich die alte Ostfriesland von Emden nach Bremerhaven, damit sie komplett zerteilt wird.“ In der Bremerhavener Außenstelle des federführenden Projektpartners BVT Brenn- und Verformtechnik Bremen wartete ein neues Heck samt Antrieb. Das im April 2014 kielgelegte neue Achterschiff mitsamt seinem „Dual-Fuel“-Antrieb war Ende Juli bereits mit einem Condock-Schiff (einem speziellen Schwergut-Frachter) nach Bremerhaven verschifft worden. Am 10. Oktober 2014 hieß es dann „Schnitt gelungen“: Das Heck der Ostfriesland mitsamt den alten Dieselaggregaten war abgetrennt und ging in die Verschrotung. Alles war bereit für die sogenannte „Hochzeit“. Eigentlich.

### Die Hochzeit musste warten

Für die technische Koppelung des Hecks mit dem verbliebenen Schiffsrumpf waren acht Wochen eingeplant. Doch als Schiff und Heck eingehaust unter einem gewaltigen Zeltdach perfekt geschützt vor Regen, Eis und Schnee waren, beschlossen die Projektverantwortlichen der AG „EMS“, auch das restliche Schiff überholen zu lassen: mit frischer Farbe, komplett neuer brandschutzsicherer Inneneinrichtung sowie auch neuester Steuerungstechnik auf der Brücke. „Die tägliche Kontrolle dieser technischen Arbeiten war extrem wichtig“, sagt Ramm, „damit beispielsweise neue Kabelstränge nicht durch die Schweißarbeiten beschädigt wurden oder Versorgungsrohre nicht zu weit in die Lkw-Spur auf dem Fahrzeugdeck ragten.“ Ramm war in diesen Wochen überall gleichzeitig, sein erfahrenes Auge erkannte noch so kleine planerische oder sicherheitsrelevante Mängel, die ihm und seiner Mannschaft später im Alltagsbetrieb Probleme bereitet hätten.

Die AG „EMS“ wählte bereits 2013 die Ostfriesland für den Umbau auf LNG-Antrieb aus. Gemeinsam mit dem Projektpartner BVT Brenn- und Verformtechnik Bremen sowie dem finnischen Schiffsmotoren-Spezialisten Wärtsilä begannen die Detailplanungen. Es folgten intensive Schlepp- und Brennversuche sowie Testläufe aller Maschinen und Generatoren, die in das zukünftige Heck des Schiffes integriert werden sollten. Währenddessen versah die Ostfriesland wie gewohnt ihren Fährdienst.



### Ohne Feinstaub, geruchlos, ungiftig

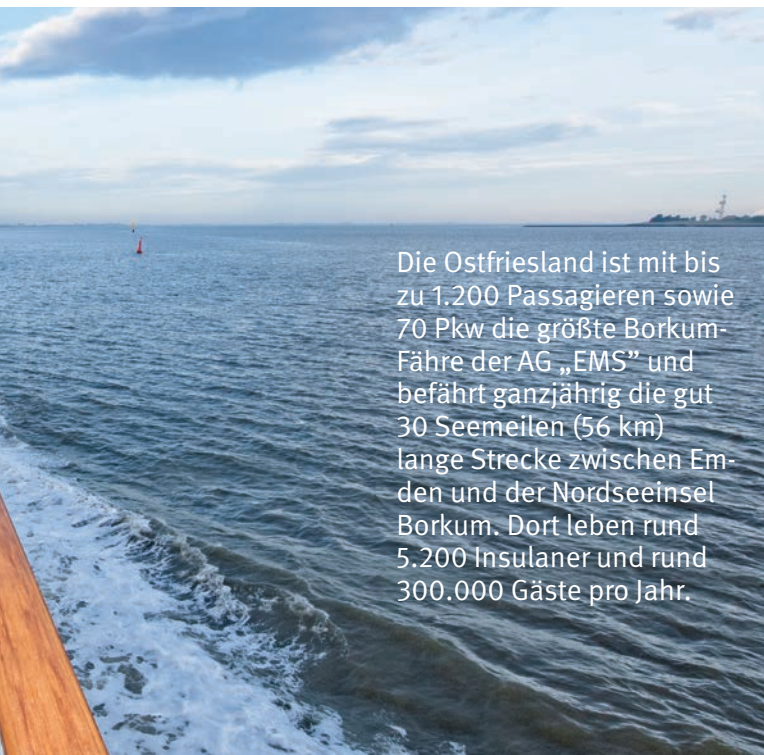
Am 30. April 2015 wurde die „neue“ Ostfriesland als erstes deutsch-flaggiertes Schiff mit LNG (Liquefied Natural Gas) betankt. Gut 40 Kubikmeter des auf minus 162° C heruntergekühlten und dadurch verflüssigten Naturgases wurden in den Bunker des Schiffes gepumpt. Unter höchsten Sicherheitsvorkehrungen versteht sich, denn das Handling mit LNG war für fast alle Beteiligten technisches und organisatorisches Neuland. „Die gesamte Gastechnik auf dem Schiff ist enorm aufwändig gesichert“, beschreibt Kapitän Ramm beim Blick in den Maschinenraum. Der tiefstgeköhlte LNG-Vorrat ist in einem doppelwandigen Tank gebunkert. Das Gas selbst ist geruchlos, ungiftig, nicht explosiv und für andere Materialien unschädlich. Und sogar im gebrauchsfertigen, sprich gasförmigen Aggregatzustand ab etwa plus 10° C ist LNG deutlich schwerer entflammbar als zum Beispiel Benzin. „Jede Gasheizung daheim ist unsicherer als der Antrieb unserer Ostfriesland“, stellt Ramm zufrieden fest.

Nach umfangreichen Test- und Zulassungsfahrten konnte die Ostfriesland im Frühsommer 2015 den regulären Fährdienst wieder aufnehmen. Gewöhnungsbedürftig war für Kapitän Ramm eigentlich nur das Manövrieren, denn die Fähre war nach dem Umbau bei zwar unveränderter Breite (12,5 m) nun mit 94 m fast 20 m länger als vorher. „Traumhaft, wie feinfühlig sich das Schiff jetzt diri-



Technikwunder Antrieb: Vorzugsweise mit Gas, aber auch komplett mit Diesel, sogar Bio-Diesel, lässt sich der neu entwickelte Wärtsilä 20DF betreiben. Der Motor ist innerhalb von Sekunden ohne Verlust von Leistung oder Vortrieb umschaltbar. Durch den innovativen Antrieb gibt es keine Feinstaub-Belastung mehr, der Ausstoß von Schwefel- und Stickoxiden sowie CO<sub>2</sub> wird erheblich reduziert.





Die Ostfriesland ist mit bis zu 1.200 Passagieren sowie 70 Pkw die größte Borkum-Fähre der AG „EMS“ und befährt ganzjährig die gut 30 Seemeilen (56 km) lange Strecke zwischen Emden und der Nordseeinsel Borkum. Dort leben rund 5.200 Insulaner und rund 300.000 Gäste pro Jahr.

gieren lässt“, schwärmt er heute. Zwei gasbetriebene Mitsubishi-Motoren ergänzen die beiden neuartigen Gas-Diesel-Antriebseinheiten des finnischen Spezialisten Wärtsilä und stellen zusammen eine Antriebsleistung von maximal 2.300 kW bereit, um die Fähre auf bis zu 16 Knoten zu beschleunigen. Angetrieben wird das Schiff über zwei 360° drehbare Schottelantriebe. Zum Manövrieren können zwei Bugstrahlruder dazugeschaltet werden. „Mit dem neuen Antriebssystem und den Propellern kann ich das Schiff zentimetergenau an den Kai legen, selbst gegen den Strom oder bei ablandigem Wind.“ Zum Beweis wendet Ramm das Schiff und steuert es mit minimalen Impulsen und kaum spürbaren Vibrationen rückwärts zwischen die Dalben am Emdener Borkum-Anleger.

### Der wichtigste Inselversorger

Anschließend macht sich der Kapitän auf den Weg nach achtern für die letzte Tour an diesem Tag. Wie immer kontrolliert er persönlich die Tickets und begrüßt die Gäste. Zwei Wochen lang fahren Ramm, sein 1. Offizier und Steuermann, zwei Maschinisten, drei Schiffsmechaniker, zwei Auszubildende sowie bis zu sechs Servicemitarbeiter täglich zwei Turns zwischen Emden und Borkum. Dann steht eine Woche Freizeit im Dienstplan. Als wichtigster Inselversorger fährt die Ostfriesland bei fast jedem Wetter. „Eigentlich kein Problem für uns“, erzählt Ramm, „nur zähe Ne-



**Der gesamte Gasantrieb samt Förderung ist doppelwandig ausgelegt, sämtliche Steuerungs- und Überwachungstechnik in Räumen mit gasführender Technik explosionsgesichert verbaut. Die Zugänge sind mit Sicherheits-Doppelschleusen und Alarmmeldern ausgestattet.**

bellagen können riskant werden, wenn du achtern den Flaggenmast nicht mehr erkennst.“ Zwar sind Radar, ECDIS (elektronisches Kartendarstellungs- und Informationssystem) oder auch das automatische Identifikationssystem AIS redundant, d.h. unabhängig voneinander doppelt vorhanden, aber auf der Ems braucht man bei schlechtem Wetter trotzdem viel Erfahrung. Bei gutem allerdings auch: „Manche Freizeitkapitäne beherrschen die Regeln auf dem Fluss nicht“, sagt Ramm leicht genervt. „Wir haben zwar dank neuester Technik nur noch einen Bremsweg von gut 100 Metern. Dennoch heißt es notfalls ausweichen – der Klügere gibt nach.“

### Unterwegs im UNESCO Welterbe Wattenmeer

Das Fahrzeugdeck der Ostfriesland ist inzwischen leer, die abreisenden Borkum-Gäste sind von Bord. Und Kapitän Ramm steht selbstverständlich mit seinem Handzählgerät am Tor, entwertet Tickets, legt bei Gepäck-Containern selbst kräftig Hand an, berät Auto-, Rad- und Lkw-Fahrer über das anstehende Verladen und geizt dabei nicht mit ostfriesischer Herzlichkeit. Eigentlich könnte er nach den Regeln der Seemannskasse in vier Jahren in Rente gehen. Doch das ist für ihn absolut kein Thema, jetzt, da er mit der Ostfriesland sein persönliches „Traumschiff“ gefunden, ja mitgebaut hat. Eines der saubersten Schiffe, das im UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer unterwegs ist. **Text + Fotos: Heinz E. Studt**







# Einfach umgekippt ...

Beim Einsatz in einem Steinbruch stürzt ein Kippersattelzug um. Die Oberkante der Kippermulde schlägt auf das Führerhaus eines wartenden Lkw. Dessen Fahrer stirbt am Unfallort, der Fahrer des umgestürzten Sattelzugs überlebt schwer verletzt.

**N**ein, es ist nicht die Art von Unfall, wo bei der Analyse die Ursache schnell gefunden ist. Im Gegenteil: Beide Fahrer waren gut ausgebildet und hatten bereits mehrere Jahre Berufserfahrung. Erst wenige Monate vor dem Unfall hatten sie im Betrieb an einer Unterweisung teilgenommen und auch vor Ort an der Kippstelle Instruktionen des Unternehmers bekommen. Die Überprüfung der Lenk- und Arbeitszeiten ergab nichts Auffälliges, es ist also nicht anzunehmen, Übermüdung oder Erschöpfung hätten zu Konzentrationsmängeln geführt. Probleme mit Alkohol, Drogen oder Medikamenten konnten ebenfalls ausgeschlossen werden. Und so wie es sein soll, hatte der Fahrer die Absenkautomatik des Kippersattelanhängers aktiviert.

## Die Auswahl des richtigen Fahrzeugs ist entscheidend für die Sicherheit des Fahrers.

Auch der Unternehmer war sich seiner Verantwortung bewusst. Für den Betrieb lag eine Gefährdungsbeurteilung vor und in Betriebsanweisungen wurden die wesentlichen Abläufe festgehalten. Die vor wenigen Monaten fällige Hauptuntersuchung und die Prüfung durch einen Sachkundigen gemäß § 57 der Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge waren bei dem umgestürzten Sattelzug ohne Mängel durchgeführt worden. Auch die Untersuchung direkt nach dem Unfall ergab keinen Hinweis auf technische Mängel. Die

Mulde war voll, aber nicht überladen, das Ladegut ausreichend rutschfähig. Schlechtes Wetter konnte ebenfalls als Ursache ausgeschlossen werden, denn am Unfalltag war es heiter und trocken und es wehte nur ein leichter Wind.

Die erste wichtige Erkenntnis aus diesem Unfall ist demnach die Bedeutung des Mindestabstands: Der unbeteiligte Fahrer, der in seinem Lkw wartete, wäre noch am Leben, wenn er mit ausreichend großem Abstand (außerhalb des Gefahrenbereichs) zum Kippersattelzug seines Kollegen gewartet hätte.

## Warum kippte der Lkw um?

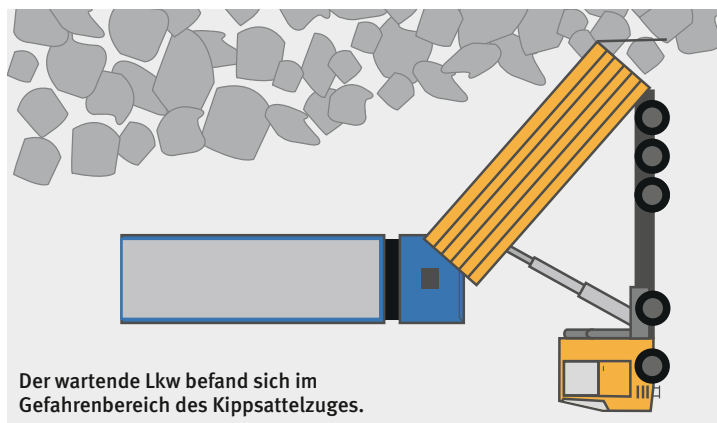
Die Ermittlungen ergaben schließlich vier problematische Faktoren:

1. Das Fahrzeug stand mit einem seitlichen Gefälle von ca. 3 bis 4°.
2. Der Fahrer hatte die Feststellbremse angezogen. Dies kann wegen der Verspannung das automatische Absenken des Kippersattelanhängers vor dem Abkippvorgang zumindest einschränken.
3. Die Heckklappe setzte auf dem bereits teilweise abgeladenen Schüttgut auf, das führt zu einem Anheben („Ausheben der Achsen“) des Fahrzeugs und reduziert die Standsicherheit.
4. Sowohl die Kippermulde als auch der Rahmen bestehen aus Aluminium. Das ist zwar zulässig, wird aber allgemein als nicht so standsicher bewertet wie eine Stahlausführung.

Die Standsicherheit von Fahrzeugen mit kippbaren Aufbauten kann nach den Kriterien der Norm DIN 70073 geprüft werden. Aber nur wenn Betreiber und Fahrer vor einem Transport genau wissen,



Einen Toten und einen Schwerverletzten gab es bei einem Unfall in einem Steinbruch, als ein Kippersattelzug auf ein wartendes Fahrzeug stürzte.



Der wartende Lkw befand sich im Gefahrenbereich des Kippersattelzuges.

welche Eigenschaften die Ladung und Abladestelle haben, können sie das geeignete Fahrzeug auswählen. Viele Hersteller oder Verkäufer bieten ihren Kunden bei Bedarf eine Beratung an, damit die Fahrzeuge nur bestimmungsgemäß eingesetzt werden. Bei der Anschaffung eines neuen Fahrzeugs sollte man sich vergewissern, ob die DIN 70073 „erfüllt“ wird. Befragen Sie deshalb dazu den Hersteller oder Verkäufer. Übrigens: Ein Verfahren in angehobener Stellung der Kippmulde ist nicht Bestandteil der Prüfungen nach DIN 70073 und wird von den Herstellern in der Regel auch nicht zugelassen.

### Fahrzeugauswahl

Der Unternehmer ist dafür verantwortlich, seinen Mitarbeitern nur solche Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen, die sich für den Transport bestimmter Güter und Materialien eignen. Er gewährleistet, dass Fahrzeug und Last zusammenpassen und den Fahrer nicht

gefährden. Nach einem Unfall wird geprüft, ob der Unternehmer eventuell gegen diese Pflicht verstoßen hat. Kipper ist eben nicht gleich Kipper! Jeder kennt stabile und weniger stabile Fahrzeuge. Nach der DIN 70073 geprüfte Kippersattelanhänger werden vom Hersteller in verschiedene Kategorien eingeteilt. Fahrzeuge der höchsten Kategorie A eignen sich z.B. zum Kippen auf tragfähigen Flächen, auf denen mit Unebenheiten gerechnet werden muss (typischer Baustelleneinsatz). Fahrzeuge der Kategorie B sind hingegen nur für waagerechte, ebene und tragfähige Flächen (z.B. auf Straßen oder Betriebshöfen mit befestigtem Untergrund) geeignet.

Grundsätzlich soll das Fahrzeug während des Kippens auf einem ebenen, befestigten Untergrund stehen. Fahrzeuge der Kategorie A besitzen jedoch mehr Sicherheitsreserven, die mögliche Umsturzfactoren in gewissem Umfang ausgleichen können. Reserven sind aber etwas für den Notfall und nichts für den täglichen Gebrauch!

Ralf Brandau

## „NUR (NICHT UM-)KIPPEN“ – INFORMATIONEN DER BG VERKEHR

### DGUV Information 214-023 – (bisher BGI 5064)

Die **Informationsschrift** entstand als Ergebnis einer detaillierten Analyse von Unfällen, nach vielen Gesprächen mit direkt betroffenen Fahrern und Betreibern sowie fachlichen Diskussionen mit Fahrzeugsachverständigen und Herstellern. Die Info-Broschüre soll helfen, das Tagesgeschäft ohne Schäden für Mensch und Material zu meistern und bietet auch erfahrenen Kollegen noch manche Anregung.

Der **Film** informiert den Lkw-Fahrer in anschaulicher Weise darüber, welche Faktoren zum Umstürzen des Fahrzeuges führen können.

Der Film lässt sich als Gesprächseinstieg im Programm „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Lkw“ oder zum Ende der Seminareinheit einsetzen. Er kann so dazu beitragen, die Thematik zu bündeln und zu vertiefen.



Der **Flyer** greift typische Unfallursachen auf und gibt den Fahrern über viele kleine Zeichnungen Tipps, „damit der Kipper beim Kippen nicht umkippt“.

Alle Artikel stehen ausschließlich für Mitgliedsunternehmen zur Verfügung und sind kostenlos. [www.bg-verkehr.de/medien/medien-bestellen](http://www.bg-verkehr.de/medien/medien-bestellen)



# Arbeitsplatz Fahrschule



Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz stehen nicht gerade auf Platz eins der Gesprächsthemen in Fahrschulen. Deswegen gibt es jetzt eine neue Broschüre, die übersichtlich und praxisbezogen zusammenfasst, was für Unternehmer wichtig ist.

©BG Verkehr

**F**ragt man einen Fahrlehrer nach dem typischen „Fahrschulunfall“, nennt er meist den Auffahrunfall. Und die Statistik der BG Verkehr gibt ihm recht: Rund 56 Prozent aller Arbeitsunfälle in Fahrschulen werden im Straßenverkehr verursacht. Die Verletzungen betreffen überwiegend den Hals-Nacken-Schulter-Bereich (70 Prozent der Verletzungen). Die Ursache dafür sind – wenig überraschend – fast ausschließlich Auffahrunfälle.

Aber auch bei Fahrübungen mit Kraffrädern werden häufig schwere Unfälle registriert. Dabei werden Fahrlehrer immer wieder bei Stürzen der Fahrschüler von deren Maschinen getroffen. Typisches Beispiel: Der Fahrlehrer läuft während einer Fahrübung neben dem Fahrschüler her, um ihn anzuweisen oder im Bedarfsfall beim Halten des Motorrades zu unterstützen. Doch wenn der Schüler stürzt, werden die vom Motorrad ausgehenden Kräfte oft unterschätzt und der Fahrlehrer verletzt sich selbst beim Eingreifen in die Situation.

Ähnlich problematisch sind Übungen zu Ausweichmanövern. Dabei sollte man sich niemals im direkten Fahrtweg aufhalten. Erfahrene Übungsleiter kennen die Gefahr. Ein Berliner Fahrlehrer zum Beispiel sagt: „Bei Fahrübungen achte ich immer darauf, mich nicht im Gefahrenbereich aufzuhalten. Ein Mitlaufen zum eventuellen Halten der Maschine ist bei mir tabu.“

Jährlich gibt es rund 600 Arbeitsunfälle in Fahrschulen. Davon werden mehr als 40 Prozent außerhalb des Straßenverkehrs verursacht, also auf Betriebshöfen, Parkplätzen, in Garagen oder Büros: Jemand stolpert heftig, rutscht aus oder fällt hin. Die Folge sind meist verstauchte oder gebrochene Fußknöchel (heilen oft sehr langwierig) oder verstauchte Handgelenke.

## Gefährdungsbeurteilung ist Pflicht

Durch vorausschauendes Handeln werden Unfälle vermieden. Das wichtigste Instrument dafür ist die Gefährdungsbeurteilung, die Sie als Unternehmer erstellen müssen. Darin werden je Arbeitsplatz oder Tätigkeit Gefährdungen und Belastungen ermittelt, anschließend bewertet und, wenn erforderlich, Maßnahmen dagegen ergriffen. Im nächsten Schritt wird festgelegt, wer bis wann die Maßnahmen umsetzt. In regelmäßigen Abständen überprüft der Verantwortliche, ob die Maßnahmen noch wirken oder angepasst werden sollten – und das war’s auch schon.

Hilfestellung bei der Gefährdungsbeurteilung:

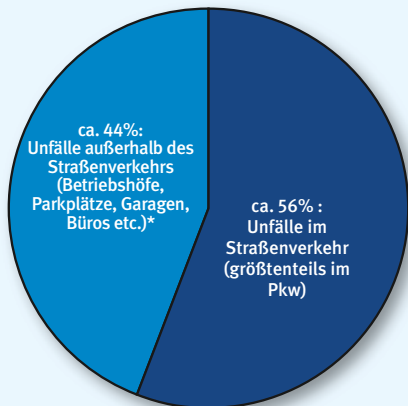
- ▶ In der Broschüre „Arbeitsplatz Fahrschule“ der BG Verkehr finden Sie weitere Informationen und eine praktische Übersicht nach Gefährdungen gegliedert.





Fahrlehrer und Schüler machen gemeinsam die Abfahrtskontrolle.

## ARBEITSUNFÄLLE IN FAHRSCHULEN



\* mehr als die Hälfte sind Stürze und Abstürze

© BG Verkehr

## WEITERE INFORMATIONEN

### Arbeitsplatz Fahrschule

Die Broschüre „Sicher und gesund arbeiten in Fahrschulen“ richtet sich an Fahrschulunternehmer, angestellte Fahrlehrer und Bürokräfte mit organisatorischen Aufgaben. Sie informiert über alle Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes – situationsbezogen und mit vielen praktischen Beispielen. Die Leser erkennen schnell, was zu tun ist und wie mit überschaubarem Aufwand die bestehenden Pflichten im Arbeitsschutz erfüllt werden können.

Für Mitgliedsunternehmen kostenlos. Die Broschüre ist ab Mitte November verfügbar. Bestellung [www.bg-verkehr.de/medien/medien-bestellen/medienkatalog/broschueren](http://www.bg-verkehr.de/medien/medien-bestellen/medienkatalog/broschueren)



### Seminar der BG Verkehr „Arbeitsschutz in Fahrschulen“

Zielgruppe: Mitarbeiter und Verantwortliche aus Fahrschulen  
Seminarinhalte: Aufgaben und Leistungen der Berufsgenossenschaft, Arbeitsschutzrecht, Gefährdungsbeurteilung, Arbeitsmedizin und Erste Hilfe, Verkehrssicherheit, Ergonomie, Stolpern, Rutschen, Stürzen, Gefährdungen im Arbeitsumfeld, Ladungssicherung.

Nächster Termin im November 2017.

### 6. Deutscher Fahrlehrerkongress

11./12. November 2016 in Berlin.

Die BG Verkehr ist mit einem Messestand vor Ort.

Anmeldung: [www.fahrschule-online.de](http://www.fahrschule-online.de)

- ▶ Unterstützung erhalten Sie durch Ihren Betriebsarzt und Ihre Fachkraft für Arbeitssicherheit.
- ▶ Für die systematische Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes tragen Sie als Unternehmer die Verantwortung. Zur Überprüfung Ihres Konzeptes wurde im Rahmen der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie der GDA-ORGCheck entwickelt. Mit dieser Handlungshilfe können Sie sich einen ersten Überblick über den betrieblichen Arbeitsschutz in Ihrem Unternehmen verschaffen. Die investierte Zeit lohnt sich, denn der GDA-ORGCheck bietet einen guten Einstieg in die Gefährdungsbeurteilung.

### Prüfung der Fahrzeuge muss sein

Der TÜV reicht nicht aus – auf diese einfache Formel kann man die Verpflichtung bringen, die Fahrzeuge im Unternehmen regelmäßig kontrollieren zu lassen. Denn dafür gibt es zwei Vorgaben:

1. Prüfung nach den Anforderungen aus dem § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO): Diese Prüfung führt ein Sachverständiger oder ein Prüfenieur durch.

**Ergebnis: Feststellung des verkehrssicheren Zustands.**

2. Prüfung nach § 57 der Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge

(DGUV Vorschrift 70): Mindestens jährliche Prüfung der Fahrzeuge (also auch bei Bedarf, zum Beispiel nach einem Unfall) durch einen Sachkundigen bzw. eine zur Prüfung befähigte Person. Dabei werden die Fahrzeuge auf Arbeits- und Verkehrssicherheit geprüft.

**Ergebnis: Feststellung des betriebs sicheren Zustands.**

Es gilt also: verkehrssicherer + arbeitssicherer = **betriebs sicherer** Zustand.

Können beide Prüfungen in einer Fachwerkstatt erfolgen? Ja, die Sachkundigenprüfung gilt für Pkw und Krafräder als durchgeführt, wenn die Werkstatt ein mängelfreies Ergebnis bescheinigt, das sowohl die vom Hersteller vorgeschriebene und ordnungsgemäß durchgeführte Inspektion als auch die Prüfung auf arbeitssicheren Zustand ausweist.

Was gilt bei angemieteten und Leasingfahrzeugen? Auch für diese Fahrzeuge gilt die Unfallverhütungsvorschrift und somit eine Prüfung auf betriebs sicheren Zustand nach Bedarf, jedoch mindestens einmal jährlich. Sprechen Sie Ihren Leasingpartner darauf an, ob eine entsprechende Prüfung durchgeführt wurde. Falls ja, reicht das aus und Sie müssen die Prüfung auf Arbeitssicherheit für dieses Fahrzeug nicht wiederholen.

Hans Heßner

# Technik hilft beim Abbiegen

Kamera-Monitor-Systeme können helfen, Abbiegeunfälle zwischen Lkw und Fahrradfahrern oder Fußgängern zu vermeiden. Außerdem entlasten sie die Fahrer. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie im Auftrag der BG Verkehr.

**D**er Unfallhergang ist ebenso simpel wie tragisch: Beim Abbiegen nach rechts übersieht ein Lkw-Fahrer einen Radfahrer oder Fußgänger. Der schwächere Verkehrsteilnehmer wird schwer verletzt oder getötet. Der betroffene Lkw-Fahrer entwickelt häufig eine Posttraumatische Belastungsstörung, weil er das Erlebte nicht bewältigen kann. Zahlreiche Fahrer berichten nach dem Unfall, dass sie beim Abbiegen niemanden rechts von ihrem Fahrzeug gesehen haben und völlig überrascht wurden. Die BG Verkehr sucht seit Jahren nach Möglichkeiten, diese schweren Abbiegeunfälle zu vermeiden. Eine wichtige Rolle spielen dabei neben optimal eingestellten Spiegeln Kamera-Monitor-Systeme (KMS). Eine aktuelle Studie im Auftrag der BG Verkehr zeigt, was sie leisten können. Bei der Untersuchung standen zwei Fragen im Mittelpunkt:

- ▶ Können KMS zusätzlich zu den Spiegeln die Sicht neben das Fahrzeug verbessern oder wird mit deren Einsatz womöglich eine weitere Gefährdung generiert?
- ▶ Nach welchen Kriterien sollten unsere Mitgliedsunternehmen ein Kamera-Monitor-System auswählen?

## Fahrer reagieren positiv

Fahrer, die bereits regelmäßig Kamera-Monitor-Systeme nutzen, wurden in der Studie, die in Zusammenarbeit mit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung durchgeführt wurde, um ihre Einschätzung gebeten. Ergebnis: Die Mehrheit der Fahrer fühlt sich durch die KMS deutlich entlastet und empfindet weniger Stress beim Fahren. „Ich fühle mich sicherer und entspannter“, so beschreiben viele Profis den Unterschied. „Die Ablenkung durch den Blick auf den Monitor ist kein Problem.“ Die Systeme werden zusätzlich zu Spiegeln genutzt und bieten so eine bessere Sicht in die Bereiche neben dem Fahrzeug. Zudem geben die Anwender an, bei schlechtem Wetter im KMS bessere Sichtverhältnisse zu haben als beim Blick in den Spiegel. Daraus folgt: KMS sind als Präventionsmaßnahme gegen Abbiegeunfälle geeignet. Sie bieten die Möglichkeit, die kritischen Bereiche um das Fahrzeug besser einzusehen. KMS werden sowohl bei Neufahrzeugen als auch als Nachrüstlösung bei älteren Fahrzeugen eingesetzt.

## Kriterien für den Einsatz

Mittlerweile sind eine Reihe von KMS auf dem Markt, die allerdings hinsichtlich ihrer Ausstattung und Möglichkeiten einige Unterschiede aufweisen. Die BG Verkehr hat deswegen nach ausführlichen Tests eine Reihe von Qualitätskriterien definiert, die KMS erfüllen sollten (siehe Kasten rechts). Die Institute für Arbeitsschutz und für

## WEITERE INFOS

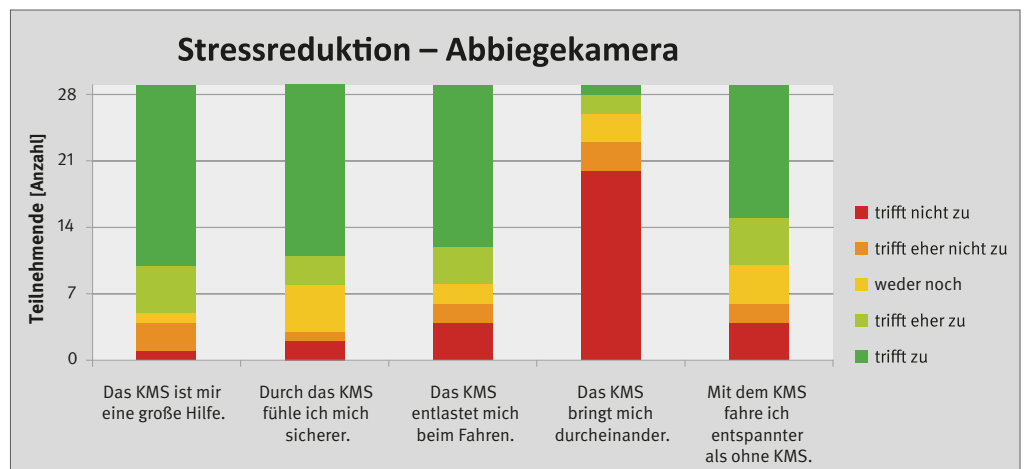
Eine Zusammenfassung der Studie finden Sie bei uns im Internet:  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
**Webcode: 16917294**



Arbeit und Gesundheit der DGUV haben für die Studie vorhandene Systeme, Anforderungen aus Normen und Richtlinien sowie Forschungsergebnisse betrachtet. Zudem haben die Wissenschaftler Unfallstudien untersucht und über 200 Fahrer der Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr befragt.

Unser Fazit: Der aufmerksame Profi am Steuer ist immer die erste Instanz, wenn es darum geht, Unfälle zu vermeiden. Aber moderne Technik kann ihn in seiner Verantwortung unterstützen. Wir empfehlen deshalb den Einsatz von KMS, die bestimmte Qualitätskriterien erfüllen. Für 600 bis 1.200 Euro, inkl. Einbau, sind die Systeme vor allem als Nachrüstlösung interessant.

**Michael Fischer**







Nach einem Unfall berichten Lkw-Fahrer oft, dass sie den Radfahrer nicht gesehen haben.

© Paul Zinken/Picture Alliance

## QUALITÄT BRINGT SICHERHEIT – DARAUF SOLLTEN SIE BEIM KAUF ACHTEN

- ▶ Kamera muss nach der Norm ISO 16750-3 schock- und vibrationsgeprüft sein.
- ▶ Kameraoptik ist gegen Steinschlag geschützt.
- ▶ Für die Positionierung des Monitors wird häufig die Mitte des Armaturenbretts gewählt. Hierbei unbedingt eine mögliche Altersweitsicht berücksichtigen und den Monitor nicht zu nah am Fahrer platzieren.
- ▶ Monitor darf die Sicht aus dem Fahrzeug nicht behindern.
- ▶ Monitor sollte mit dem Fahrtrichtungsanzeiger gekoppelt sein.
- ▶ Monitor muss sich bei einem Personalwechsel einfach anpassen lassen und sich gegebenenfalls bei der Änderung von Sichtverhältnissen selbständig anpassen.
- ▶ Achtung: Friert das Bild ein, muss das für den Fahrer erkennbar sein.
- ▶ Verbindungsstellen der angeschlossenen Kabel müssen wasserdicht und abgeschirmt gegen elektromagnetische Störfelder sein.
- ▶ Kamera muss für eine Reinigung erreichbar sein.



## Brandschutz in Maschinenräumen

Ordnung und Sauberkeit können Brände verhindern

**E**in Brand auf einem Schiff gehört zu den extremen Ereignissen, sowohl für Rettungskräfte als auch für alle anderen Beteiligten. Während an Land die Feuerwehr mit einer Ankunftszeit von höchstens zehn Minuten nach Notruf am Brandort rechnet, gilt dieses für Binnenschiffe leider nur in Ausnahmefällen. Die Erreichbarkeit kann durch unzureichende Zufahrten und unerreichbare Brandherde, zum Beispiel, wenn das Fahrzeug mitten im Strom liegt, erschwert werden. Daher ist es wichtig, dass jeder an Bord weiß, was im Ernstfall zu tun ist.

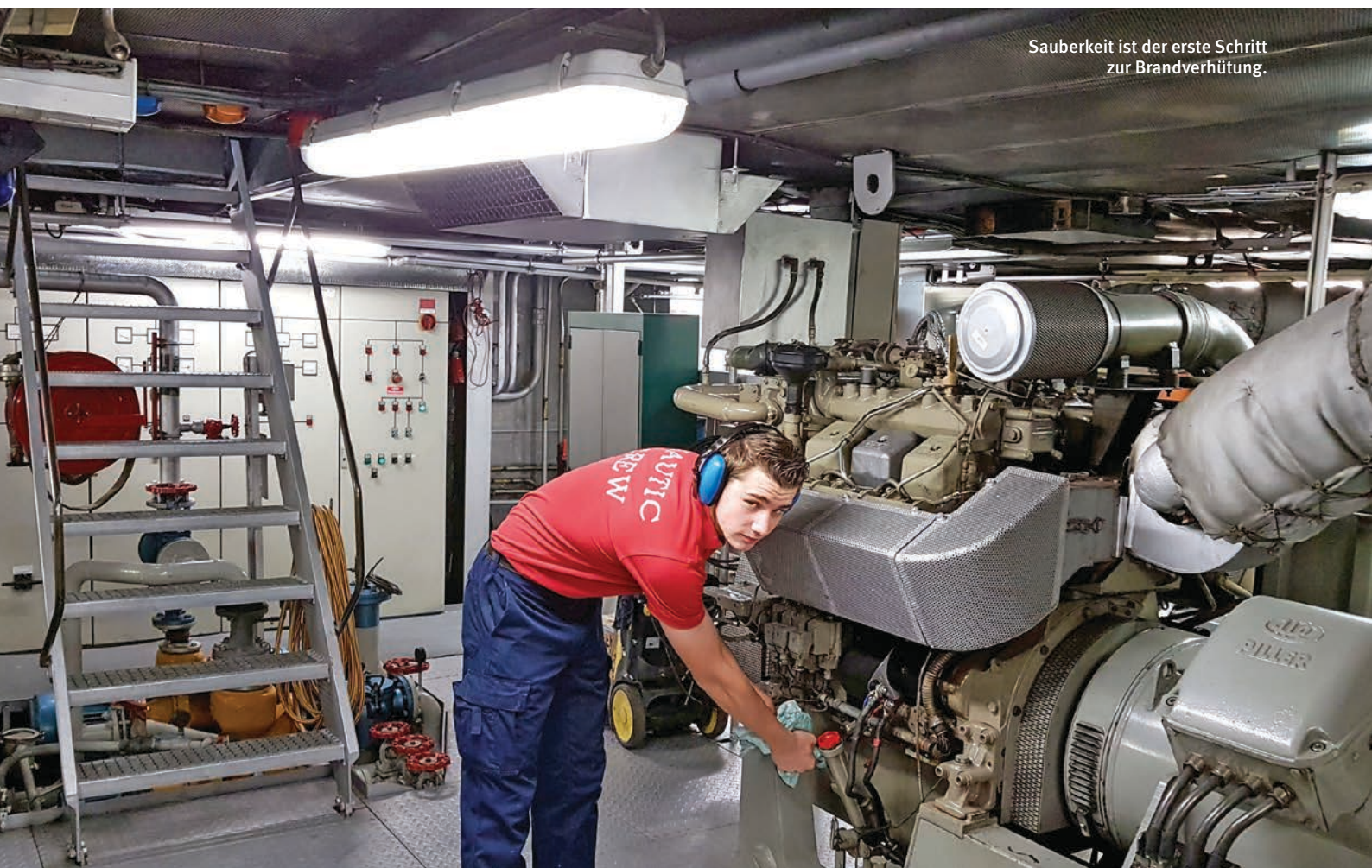
### Brände vermeiden

Zunächst gilt es, nach Möglichkeit die Entstehung eines Brandes ganz auszuschließen. Dies geht natürlich nicht immer, denn allein die Verbindung von heißen Verbrennungsmotoren und entsprechenden Brennstoffen ist ja nicht zu umgehen. Dennoch gibt es zahlreiche vorzuziehende Maßnahmen, um Brandentstehungen zu vermeiden.

Sauberkeit und Ordnung spielen hier eine wichtige Rolle. Das regelmäßige Beseitigen von Öl- oder Dieselablagernungen auf beziehungsweise an den Maschinen sowie die Nutzung von geeigneten,

geschlossenen, nicht brennbaren Müllbehältern (mit Deckel) zur Lagerung der gebrauchten Öllappen ist hier ein Muss. Auch die Überprüfung der elektrischen Installationen ist sehr wichtig, denn Kurzschluss oder Kabelbrände können Ursachen für Großfeuer sein. Denken Sie daran, auch auf Kabeltrommeln oder Mehrfachsteckdosen zu achten. Verschmorte Steckdosen sind ein Alarmsignal und Kabeltrommeln müssen immer abgerollt benutzt werden. Denn eine aufgerollte Kabeltrommel kann sich bei Benutzung derart aufheizen, dass es zu einem Durchschmoren kommen kann. Dies bedeutet: Brandgefahr. Die geforderte regelmäßige Prüfung durch eine befähigte Person bei ortsveränderlichen Betriebsmitteln ist dabei gesetzlich vorgeschrieben.

Vielfach wird im Maschinen- oder Bugstrahlraum an der Werkbank gearbeitet. Bohren, Schleifen und Trennen mittels entsprechender Geräte sind nicht selten. Hier ist immer darauf zu achten, dass zum Beispiel heiße Späne nicht in die Bilge oder auf brennbare Stoffe geraten. Zusätzlich sind sämtliche leichtentzündliche Gebinde, wie zum Beispiel Farben und Verdünnungsmittel, aus den Motorenräumen zu entfernen.



Sauberkeit ist der erste Schritt zur Brandverhütung.



## Handeln im Brandfall

Doch was ist zu tun, wenn es doch kokelt oder gar schon brennt? Bei persönlicher Anwesenheit während eines Entstehungsbrandes hat man eventuell noch die Möglichkeit, das Feuer direkt zu löschen. Mit den stets griffbereiten Handfeuerlöschern können kleinere Brände durchaus gelöscht werden. Bei Bränden, die schon durch Brandmeldeanlagen angezeigt werden oder von denen man durch vorbeifahrende Kollegen aufmerksam gemacht wird, sieht es anders aus. Ein Eingreifen mit Handfeuerlöschern ist hier kaum mehr möglich. Es hilft nur noch die Alarmierung der restlichen Besatzungsmitglieder, falls vorhanden der Fahrgäste, der Nautischen Informationszentrale, der Wasserschutzpolizei und/oder des Hafenmeisters. Dann heißt es außerdem, die Sauerstoffzufuhr durch Schließen von Türen, Klappen und Lüftern zu verringern und das Fahrzeug in einen Bereich zu bringen, in dem Rettungskräfte tätig werden können.

## Notfallplan tritt in Kraft

Bei Fahrzeugen, die über eine Feuerlöschanlage verfügen, tritt der eingübte Notfallplan in Kraft. Sämtliche Brandklappen sowie Türen und Oberlichter müssen geschlossen, die Brennstoffzufuhren unterbrochen werden. Beim Öffnen der Auslösestation der Feuerlöschanlage ertönt das Alarmsignal im Maschinenraum und die Lüfter gehen aus. Nachdem man sich überzeugt hat, dass sich keine Personen mehr im Raum befinden, kann die Löschanlage aktiviert werden.

Ganz wichtig: Versuchen Sie nicht, in den Maschinenraum zu schauen, ob das Feuer aus ist. Dies ist allein Aufgabe der dann eingetroffenen Feuerwehrleute. Sie haben entsprechende Atem- und Feuerschutzausrüstung, dazu die entsprechenden Messgeräte und vor allem noch „Löschmaterial“. Denn wenn die Feuerlöschanlage ausgelöst hat, gibt es keine Reserven mehr, mit denen man einen eventuell neu gezündeten Brand bekämpfen kann.

## Vorsicht vor Rauchgasen

Bei Rauchgasen genügen nur wenige Atemzüge, um erhebliche oder gar tödliche Vergiftungen zu erleiden.

Bei den durchzuführenden Maßnahmen sind natürlich auch noch situationsabhängig andere Kriterien zu beachten: Wo befindet sich das Fahrzeug zur Zeit? Ist es leer oder geladen? Hat das Fahrzeug Gefahrgut geladen? Sind Fahrgäste an Bord? Bestehen Möglichkeiten, sich anderweitig schnelle Hilfe zu holen?

## Pflichten und Tipps

Sämtliche Besatzungsmitglieder und falls vorhanden auch das Servicepersonal müssen über Gefahren und Möglichkeiten der Brandbekämpfung informiert und unterwiesen werden. Der Besuch eines Seminars, in dem der Umgang mit Feuerlöschern praktisch geübt werden kann, ist zudem hilfreich. Regelmäßige Übungen und Informationen über die Standorte der Handfeuerlöcher und den Umgang mit der Feuerlöschanlage sind zudem unerlässlich.

Überprüfen Sie regelmäßig die Brandklappen auf ihre Funktionsfähigkeit und natürlich die Alarmanlage, deren Warnlampe leuchten und deren Signalhorn ertönen muss.

Gerhard Hoffmann

## Vision Zero – Thema beim Präventionsfachausschuss Binnenschifffahrt

Der Präventionsfachausschuss Binnenschifffahrt hat am 8. September in Duisburg zu seiner Herbstsitzung 2016 getagt. Auf der Tagesordnung standen mehrere Themen, die sich mit Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren in der Binnenschifffahrt befassen.

Eines der Themen war die „Vision Zero – Nulltoleranz bei schweren Unfällen“. Dahinter verbirgt sich ein Programm der gesetzlichen Unfallversicherung mit dem Ziel, Schwerpunkte schwerer und tödlicher Unfallursachen zu erfassen und gezielte nachhaltige Präventionsarbeit zur Minimierung der Unfallzahlen einzuleiten. Für den Bereich der Binnenschifffahrt liegen die Schwerpunkte der tödlichen und schweren Unfälle in den Bereichen Ertrinkungsfälle und Unfälle beim Umgang mit Tauwerk.

Da schon seit Langem zu diesen Unfällen sehr erfolgreich Präventionsarbeit betrieben wird und obwohl der Ausschuss hier auch zukünftig den Schwerpunkt gesetzt sehen will, sieht er keinen Bedarf an einer Erweiterung des Programms. Wenn es gelingt, die Zahl der Ertrinkungstoten auch weiterhin auf dem konstant niedrigen Niveau der letzten Jahre zu halten, leistet die Binnenschifffahrt einen wichtigen Beitrag. Dennoch werden die Bemühungen, diese Unfälle zu minimieren, nicht nachlassen.

Weiterhin wurde der Fachausschuss über den Stand der sicherheitsrelevanten Normung im Bereich der Binnenschifffahrt informiert. Hier wurde besonders hervorgehoben, wie Inhalte aus den Unfallverhütungsvorschriften in die europäische Normung geflossen sind. Die Möglichkeit der Beteiligung der Vertreter der Sozialpartner an der Normung und somit der Beeinflussung der Inhalte von Normen fand besonderes Interesse. Die Normen, die derzeit erarbeitet werden, wurden vorgestellt.

Weiter wurde über die Möglichkeit des Einsatzes der Rettungsdienste bei Notfällen an Bord von Binnenschiffen diskutiert. Anlass war ein – glücklicherweise gut ausgegangener – Zwischenfall im Hamburger Hafen, bei dem der Rettungsdienst den Einsatzort anhand der Ortsangaben nicht bestimmen konnte.

Eine gute Nachricht gab es noch zum Schluss: Das BMAS hat grünes Licht für die für die Erarbeitung der Unfallverhütungsvorschrift 60 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt“ gegeben. Mit ihr sollen die bisherigen Unfallverhütungsvorschriften der Binnenschifffahrt modernisiert und zusammengefasst werden.

Über den Stand des Projektes „Verhütung von Unfällen beim Umgang mit Tauwerk“ wurde der Präventionsfachausschuss ebenfalls informiert. Die Präventionsmaßnahmen wurden vorgestellt.



Wichtig ist der kontrollierte Umgang mit Drähten und Tauen beim Festmachen.

© Städtner/BG Verkehr

# Das kann ins Auge gehen!

Diese Redewendung steht sprichwörtlich für unbedachte Handlungen, aus denen sich schlimme Folgen ergeben können. Leider bestätigt sie sich allzu häufig auch im Schiffsbetrieb, wo ein Augenarzt nicht in wenigen Minuten erreicht werden kann.

**R**einigungsarbeiten mit Hochdruckreinigern, Entrosten mit Nadelpistole oder Rosthammer sowie Schleifen und Flexen sind typische Arbeiten an Bord, bei denen es durch Fremdkörper wie Stäube, Späne, Splitter und Körner zu Augenverletzungen kommen kann. Eine oft unterschätzte Gefahr: Beim Winkelschleifer zum Beispiel beträgt die Umfangsgeschwindigkeit der Schleifscheibe bis zu 80m/s. Das sind umgerechnet 288 km/h. Mit diesem Tempo werden Stahl- und Rostpartikel weggeschleudert – ungefähr zehn Millisekunden braucht ein solches Geschoss, bis es das Auge erreicht!

Die Auswahl des richtigen Augenschutzes erfordert Wissen über die spezifischen Anforderungen wie normierte Verwendungsbereiche der Tragkörper („Gestelle“), Kennzeichnung der mechanischen Festigkeit von Sichtscheiben, Anforderungen an die Sehleistung und die Beständigkeit gegen Teilchen mit hoher Geschwindigkeit. Außerdem ist die Kenntnis der vorgesehenen Tätigkeiten und Arbeitsumstände erforderlich. Nicht ohne Grund sollen Betriebsärzte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Sicherheitsbeauftragte, Mitarbeiter, Vorgesetzte und Betriebsräte in die Auswahl des Augenschutzes einbezogen werden. Neben den mechanischen Gefährdungen, die im Mittelpunkt dieses Artikels stehen, müssen auch andere Gesichtspunkte wie die Beständigkeit gegen Hitze, gegen Chemikalien oder der Schutz gegen UV-Strahlung berücksichtigt werden.

Eine Erprobung hilft bei der Feststellung, ob das Gesichtsfeld einer Brille ausreichend ist und wie sie sich für die Arbeitsaufgaben

eignet. Wichtig ist beispielsweise, ob eine Brille so gut belüftet und ausgestattet ist, dass sie auch bei heißem Klima nicht beschlägt. Neben dem Tragekomfort spielt auch das Aussehen eine Rolle, denn eine Schutzbrille wird erfahrungsgemäß nur dann akzeptiert und benutzt, wenn der Benutzer sich damit wohl fühlt. Dafür lohnen sich unter Umständen auch geringe Mehrkosten, denn ein Ausfalltag auf Grund einer vermeidbaren Augenverletzung ist letztlich der schlimmste und teuerste Fall.

## Häufige Unfallursachen

**Die Schutzbrille wird nicht benutzt.** Sträflicher Leichtsinns kommt besonders dann zum Tragen, wenn die Schutzbrille nicht unmittelbar zur Hand ist und kurzzeitige Arbeiten zu erledigen sind. „Nur mal eben, da passiert schon nichts“, so oder ähnlich klingen fatale Fehleinschätzungen vor einem Unfall.

**Die Brille ist ungeeignet.** Eine beliebte Ausrede für das Nichtbenutzen einer Schutzbrille lautet: „Ich trage ja sowieso eine Brille oder Sonnenbrille.“ Aber Korrektur- und Sonnenbrillen sind für diese Arbeiten nicht geeignet. Da sie nicht mit einem Seitenschutz ausgestattet sind, erreichen Späne und Partikel das Auge.

**Die Schutzbrille sitzt nicht dicht.** Eine schlecht sitzende Schutzbrille bietet keinen Schutz, da einige Partikel nahezu ungehindert eindringen können. Aber trügerischer Schutz ist umso gefährlicher, weil der Mitarbeiter sich in Sicherheit wähnt. Auf dem Schiff kommt oft dazu, dass persönliche Schutzausrüstungen meist vom Schiffsausrüster

## INTERVIEW MIT DR. BIRGER NEUBAUER

### Warum sind unsere Augen so besonders gefährdet?

Ich stelle einfach mal die Gegenfrage: Würden Sie freiliegende Gehirnteile ungeschützt lassen, wenn Sie mit einer Flex arbeiten?

### Natürlich nicht! Aber was hat das mit den Augen zu tun?

Nun – unsere Augen sind freiliegendes vorgestülptes Frontalhirn, das in der Embryonalentwicklung durchsichtig geworden ist. Die verschiedenen Strukturen haben den direkten Anschluss an die Blutversorgung verloren, um eine gute Lichtdurchlässigkeit zu gewährleisten. Der Preis für die Transparenz der oberflächigen Hornhaut, der Augenlinse und des Augapfels ist eine herabgesetzte Widerstandskraft gegen Fremdkörper, Krankheitserreger, Hitze und ätzende Substanzen. Normales Gewebe, z. B. die Haut an Ihren Händen, kann über die Blutbahn Wärme ableiten, pH-Wert-Veränderungen abpuffern oder weiße Blutkörperchen gegen Keime he-



Der Arbeitsmediziner Dr. Birger Neubauer ist im Bereich Gesundheitsschutz der BG Verkehr tätig und berät Reedereien zu medizinischen Fragen.

ranführen. Aber das Auge verfügt nicht über diese Mechanismen. Darum ist die Pufferkapazität der Hornhaut und des Augenabschnitts vor der Linse gegen Säure- oder Laugenspritzer nach wenigen Sekunden erschöpft und das Augengewebe nimmt dauerhaften Schaden.

**Verstehe – und dieses Problem wird an Bord unterschätzt?**





## WEITERE INFORMATIONEN

- ▶ Ausführliche Informationen zum Thema Augenschutz enthält das Modul A2 des Handbuch See.
- ▶ DGUV Regel 112-192 Benutzung von Augen- und Gesichtsschutz

© Kirk Williams/BG Verkehr

bezogen werden, ohne dass dabei im Detail auf die erforderlichen und vorgeschriebenen Anforderungen geachtet wird.

### **Stopp, machen Sie da nicht mit!**

Setzen Sie konsequent beim Schleifen, Flexen, Entrosten und bei

Arbeiten mit dem Hochdruckreiniger Ihre Schutzbrille auf. Akzeptieren Sie niemals, wenn Mitarbeiter oder Kollegen ohne Schutzbrille arbeiten. Tragen Sie dazu bei, dass die komplette Besatzung bei der Unfallverhütung an einem Strang zieht. Da gibt es keine Ausrede.

**Martin Küppers**

Nach Umfragen in deutschen Reedereien entfällt auf Augenverletzungen der beachtliche Anteil von bis zu 15 Prozent am Unfallgeschehen im Seebetrieb. Da gibt es also noch einiges zu tun.

### **Ist denn eine schlichte Schutzbrille das Mittel der Wahl?**

Ein Augenschutz kann nur durch Brillen erfolgen, die in Abhängigkeit von der Tätigkeit und der zu erwartenden Gefährdung ausgewählt werden. Der Arbeitgeber legt hierbei die erforderlichen Merkmale der jeweiligen Schutzbrille fest. Die Diskussion über den geeigneten Augenschutz sollte sich in den Betrieben an den Gefährdungen und ergonomischen Erfordernissen orientieren.

### **Was ist mit Leuten, die bereits eine Korrekturbrille tragen?**

Der Unternehmer entscheidet basierend auf der Gefährdungsbeurteilung, welche PSA er wem zur Verfügung stellt. Unter Um-

ständen muss dann ein Mitarbeiter mit Korrekturbrille eine kloßige, wenig schicke Schutzbrille darüber tragen. Das mag im Einzelfall etwas gewöhnungsbedürftig sein, aber ich glaube, die Notwendigkeit dieser Maßnahme ist für jeden Erwachsenen einsehbar.

### **Viele Leute finden die Brille lästig oder unbequem und setzen sie deshalb nicht auf.**

Ich weiß, aber die Bedürfnisse der Beschäftigten hinsichtlich Tragekomfort und Brillenpflege kann man beim Einkauf berücksichtigen. Außerdem muss den Betroffenen deutlich gemacht werden, dass es sich bei den Schutzbrillen nicht um Wegwerfartikel handelt. Die Brillen müssen den Beschäftigten persönlich zugeordnet werden, damit diese ihrer Verpflichtung hinsichtlich pfleglichen Umgangs und sachgerechtem Einsatz nachkommen können. (dp)

# Auffallend sicher

Bei Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz war auf der diesjährigen IAA der Einsatz von Fahrassistenzsystemen in Nutzfahrzeugen ein großes Thema. Weiter im Fokus bleibt die Ladungssicherung, und auch bei der City-Logistik gab es viel Neues zu sehen. Ein Blick auf große Trends und kleine Details.



Ausklappbares  
Geländer mit  
Laufsteg für  
Autotransporter  
von Kässbohrer

## Assistenzsysteme

Viele Fahrzeughersteller sind auf dem Sprung, die für Pkw entwickelten Fahrassistenzsysteme auf Transporter und Lkw zu übertragen. Relativ weit dabei ist VW mit seinem neuen Crafter. Leider bietet VW nur die Multikollisionsbremse serienmäßig an. Zur Sonderausstattung zählen Spurhalte-, Distanzregelungs-, City-Notbrems- und Spurwechselassistent, dazu ein Assistenzsystem zum Rangieren mit Anhänger sowie ein Aus- und Einparkhilfeassistent. Auch bei der Ladungssicherung und beim Fahrerarbeitsplatz beweist VW bei der Sonderausstattung, dass in Sicherheit und Ergonomie bei der Entwicklung investiert wurde.

Abbiegeassistenten für Lkw stellten auch Mercedes und Volvo vor. Die Firma Mobileye zeigte ein nachrüstbares Assistenzsystem, das vor Auffahren, Abkommen von der Spur, kreuzenden Fußgängern in der Stadt und bei Spurwechseln warnt. Orlaco will mit der Kamera CornerEye den toten Winkel ausleuchten und das Unternehmen Stoneridge stellte ein System vor, das die großen Außenspiegel durch zwei seitlich an der Fahrerkabine angebrachte Kameras ersetzt, die in Echtzeit das Bild auf einen geteilten HD-Monitor an der Fenstersäule der Kabine übertragen. Alle genannten Systeme zeigen zwar Verbesserungen und können helfen, innerstädtische Unfälle beim Abbiegen an Kreuzungen zu vermeiden, sie bieten aber keine wirklich zufriedenstellende technische Lösung für das Problem.

## Ladungssicherung

Dass auch in der Ladungssicherung Elektronik einzieht und die Sicherheit erhöht, zeigt der Spezialist für Ladungssicherung Spanset mit seinem als Produktstudie vorliegendem System Tension Force Transponder (TFT). Dabei handelt es sich um die Weiterentwicklung einer bereits vorliegenden mechanischen Vorpannanzeige (TFI), die speziell für Zurrgurte entwickelt wurde. Sie zeigt die Vorspannkraft an, vereinfacht die Berechnung und macht sie dokumentationsfähig. Die Weiterentwicklung TFT übermittelt die Daten nun auch ins Führerhaus, so dass der Fahrer gezielt nachspannen kann, wenn die Sicherungskraft unter den Sollwert sinkt.

Auf dem Stand von Ford wurde beim Modell Transit eine Neuentwicklung bei der Ladungssicherung von der Firma Delignit vorgestellt: Über Sensoren unter dem Laderaumboden wird dem Fahrer per App angezeigt, wie es um den Beladungszustand seines Fahrzeugs steht.

Die Firma Dolezych stellte auf der Messe marktreife Ketten aus Textilfasern vor und beweist damit, dass Zurr- und Anschlagketten nicht mehr aus Metall bestehen müssen. Die aus Gurtband genähten Textilketten sind um ein Vielfaches leichter und machen deutlich weniger Lärm. Die Produkte mit der Bezeichnung Power-Lash können mit neu entwickelten Getriebe-Ratschen auch zum Niederzurren verwendet werden.

Ein dreirädriges Lastenrad mit umweltfreundlichen Hybridantrieb, Neigetechnik und eingebauter Ladungssicherung bietet Sortimo an. Das Unternehmen betritt mit dem E-Cargobike ProCargo CT1 zwar Neuland, überträgt aber sein Ladungssicherungs-Know-how auf das Lastenrad. Bei der Konzeption hat der Hersteller auf

**„Das automatisierte Fahren wird den Verkehrsfluss verbessern, die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen und die Unfallzahlen massiv reduzieren.“**

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt,  
30.09.16, Auftaktsitzung der Ethik-Kommission

schmale Abmessungen, helle Scheinwerfer, gutes Kurvenverhalten und ein sicheres Abbremsen auch bei voller Beladung (zulässiges Gesamtgewicht 280 kg) Wert gelegt.

## Vielseitige Simulatoren

Die Road Safety GmbH stellte auf der IAA ihre Simulatoren vor, die durch ihre Vielseitigkeit auffallen. Die Firma bietet sie stationär, als mobile Lkw- und als Inhouse-Simulatoren an. Szenarien für Trainings können auf Wunsch programmiert oder aus dem Bestand der vor-





Fahrt mit einem Sprinter in einem Simulator der Firma Safety GmbH.



Schwenkbarer Aufstieg zur Ladebordwand von Schmitz-Cargobull.



Per App erfährt der Fahrer den Beladungszustand seines Fahrzeugs (Delgnit).



Die Firma VDL Bus & Coach bv zeigte ausklappbare Beleuchtungsmittel und ...



... eine aufklappbare Rampe für Rollstühle.

Fotos: Christian Ecke

handenen Trainings zusammengesetzt werden. Dazu gehören zum Beispiel die Themen Gefahrenbremsung, Rangiertraining und Spiegelbeobachtung, Beladungszustände und ihre Auswirkung, kritische Stau-Situationen oder kritische Situationen mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern.

### Barrierefreie Sitze

Seit 2016 müssen neu zugelassene Omnibusse für den Fernverkehr mit zwei barrierefreien Fahrgastplätzen ausgestattet sein. Die Niederländische Firma VDL Bus & Coach bv zeigt bei seinem Doppeldecker, dass Rollstuhlfahrer einfach und leicht über eine handbediente Klapprampe in das Fahrzeug gelangen können. Der Busfahrer kann durch das Zusammenschieben von Sitzen mit wenig Aufwand Platz für zwei Rollstuhlfahrer schaffen. Ein weiteres Detail: Für den Leuchtmittelwechsel hat VDL ein sehr einfaches System entwickelt: Das gesamte Lichtmodul wird herausgeklappt, so dass der Fahrer ohne langes Hantieren defekte Leuchtmittel austauschen kann.

### Ladebordwand und Unterfahrerschutz

Eine sehr einfache Lösung für Probleme beim Aufstieg bei Fahrzeugen mit Ladebordwänden hat das Unternehmen Schmitz-Cargobull entwickelt: Auf Kundenwunsch erstellt der Aufbauhersteller einen schwenkbaren Aufstieg, der mit dem Bremssystem des Fahrzeuges

gekoppelt ist. Auf diese Weise wird verhindert, dass das Fahrzeug bewegt wird, wenn der Aufstieg noch ausgeschwenkt ist.

### Absturzsicherung und Heckunterfahrerschutz

Dass Fahrzeuge immer breiter werden, ist den Fahrern von Auto-transportern nur zu bewusst: Sie haben immer weniger Platz, um ihre Ladung zu sichern. Um die Gurte und Keile anbringen zu können – immerhin auf einer Höhe von bis zu 3 Metern, ist so manche Verrenkung notwendig und nicht selten wird das Geländer entfernt, um an die Fahrzeuge zu gelangen. Die Firma Kässbohrer hat auf der Messe einen Prototyp vorgestellt, der die Arbeit wieder sicherer macht: Im stehenden Zustand kann ein seitliches Geländer mit einem Laufsteg von rund 50 cm ausgeklappt werden.

Um die oft mit schwersten Verletzungen für Pkw-Fahrer verbundenen Kollisionen mit Lkw zu vermindern, hat die Firma HS-Schoch einen Heckunterfahrerschutz mit der Bezeichnung SL 1000 entwickelt. Er besteht aus einer keilförmigen Staukasten-Kombination, die hinter dem Heckunterfahrerschutz angebracht ist. Eine mit dem Heckunterfahrerschutz gekoppelte Mechanik verwandelt im Falle eines Aufpralls durch einen Pkw die Staukasten-Kombination in eine energieabsorbierende Knautschzone. Ein Kurzfilm auf der Homepage des Herstellers ([www.hs-schoch.de](http://www.hs-schoch.de)) erläutert das System.

Christian Ecke

# Impfen oder nicht?

Viele Menschen fragen sich, ob eine Gripeschutzimpfung wirklich sinnvoll ist. Wir haben die wichtigsten Fakten zusammengestellt, um die Entscheidung etwas einfacher zu machen. Im Zweifelsfall sollten Sie sich von Ihrem Arzt beraten lassen.

**Lohnt sich eine Gripeschutzimpfung für mich?** Die Ständige Impfkommission (STIKO, Erläuterung siehe unten) empfiehlt die Impfung gegen Influenza ausdrücklich für

- ▶ Personen, die in Einrichtungen mit umfangreichem Publikumsverkehr arbeiten,
- ▶ für alle Personen ab 60 Jahren,
- ▶ für Personen mit erhöhter gesundheitlicher Gefährdung, weil bereits eine Erkrankung vorliegt (wie zum Beispiel chronische Krankheiten der Atmungsorgane, Herz- oder Kreislaufkrankheiten, Leber- oder Nierenkrankheiten, Diabetes oder andere Stoffwechselkrankheiten, chronische neurologische Grundkrankheiten,
- ▶ für alle Schwangeren ab dem zweiten Drittel der Schwangerschaft,
- ▶ für Bewohner von Alters- oder Pflegeheimen.

**Kann ich auf die Impfung verzichten, wenn ich im Jahr davor geimpft wurde?**

Nein, wer einen sicheren Schutz will, sollte sich jedes Jahr impfen lassen. Die Viren verändern sich und dementsprechend wird die Zusammensetzung der Impfstoffe jährlich angepasst. Deshalb bieten nur die Impfstoffe für die jeweils aktuelle Saison optimalen Schutz.

### Die Grippe

Infektion und Reaktion des Immunsystems

**Der Erreger**

- ▶ kommt weltweit vor
- ▶ verändert sich; daher muss der Impfstoff jährlich angepasst werden

**Die Infektion**

- 1 Viren verbreiten sich beim Sprechen, Niesen, Husten durch Tröpfcheninfektion.
- 2 Viren nisten sich in Schleimhäute ein. Sie veranlassen diese Zellen, Virenkopien herzustellen, die dann weitere Zellen befallen.

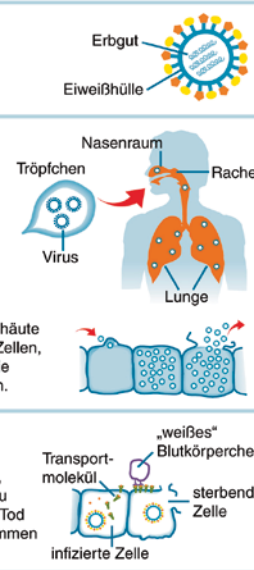
**Das Immunsystem**

- 3 Moleküle transportieren Virusteile an Zelloberfläche, um weiße Blutkörperchen zu aktivieren. Diese lösen den Tod der Wirtszellen aus und hemmen die Virus-Vermehrung.

**Symptome**

- ▶ Kopfschmerzen
- ▶ Fieber
- ▶ Rücken- und Gliederschmerzen
- ▶ Abgeschlagenheit

dpa-23223



Quelle: dpa

**Was für Nebenwirkungen sind zu befürchten?** Normalerweise gar keine, denn der Impfstoff ist in der Regel sehr gut verträglich. Bei manchen Menschen zeigen sich vorübergehend Reaktionen wie leichte Schmerzen, Rötung oder eine Schwellung an der Impfstelle. Besteht eine Allergie gegen Hühnereiweiß oder eine schwere chronische Erkrankung, sollte man sich vor der Impfung auf jeden Fall mit dem Arzt beraten.

**Wann ist der beste Zeitpunkt?** Die Grippezeit erreicht in Deutschland in der Regel im Januar/Februar ihren Höhepunkt. Bereits etwa zehn bis 14 Tage nach der Impfung hat der Körper den Schutz aufgebaut. Der November ist also ein guter Zeitpunkt, um sich impfen zu lassen.

**Kann man trotz der Impfung an Grippe erkranken?** Zunächst: Die Impfung schützt nicht vor einer normalen Erkältung (Husten, Schnupfen, Heiserkeit, leichtes Fieber), die auch als grippaler Infekt bezeichnet wird. Aber auch gegen

die echte Virusgrippe kann die Impfung nicht in jedem Fall einen 100%igen Schutz bieten. Wer sich impfen lässt, hat auf jeden Fall ein deutlich verringertes Risiko, an der Grippe zu erkranken. Und sollte es doch passieren, verläuft die Erkrankung bei den Geimpften weniger belastend. (dp)

## HINTERGRUND

Das Robert Koch-Institut (RKI) wurde nach dem Arzt und Mikrobiologen Robert Koch benannt, der 1882 den Erreger der Tuberkulose entdeckte. Das Institut ist im Auftrag des Gesundheitsministeriums tätig und soll dabei helfen, die Bevölkerung vor gefährlichen und ansteckenden Krankheiten zu schützen. Zu dem Institut gehört die Ständige Impfkommission (STIKO). In

der Gruppe beraten Fachleute zweimal pro Jahr über gesundheitspolitische Fragen zu Schutzimpfungen und Infektionskrankheiten. Die gesetzlichen Krankenkassen übernehmen die Kosten der Impfungen gemäß den Empfehlungen der STIKO.

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



# Neue Berufskrankheiten

Nicht jede Krankheit, die im Zusammenhang mit der Arbeit steht, ist eine Berufskrankheit. Fachleute prüfen im Auftrag der Bundesregierung, welche Krankheitsbilder in die Liste der Berufskrankheiten aufgenommen werden. Jetzt sind vier neue dazugekommen.



Hat ein Arzt den Verdacht, dass sein Patient unter einer Berufskrankheit leidet, muss er dies direkt der BG Verkehr melden.

© Patrick Pleul/Picture Alliance

**A**ls Berufskrankheiten werden bestimmte Erkrankungen anerkannt, die entstehen, weil die Betroffenen durch ihre Arbeit mehr als andere Personen gesundheitsschädigenden Einwirkungen ausgesetzt sind. Das muss wissenschaftlich nachweisbar sein. Welche Erkrankungen in die Berufskrankheitenliste aufgenommen werden, entscheidet die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrats. Die Liste umfasst derzeit 77 Positionen.

## Neue Krankheitsbilder aufgenommen

Der Ärztliche Sachverständigenrat hat jetzt die Untersuchung von vier Krankheitsbildern abgeschlossen. Sie können damit „wie eine Berufskrankheit“ anerkannt werden, obwohl sie noch nicht in der Berufskrankheitenliste stehen.

**1. Leukämie durch Butadien** 1,3-Butadien ist ein Stoff, der vor allem bei der Herstellung bestimmter Kautschukarten und Kunstfasern entsteht. Voraussetzung für die Anerkennung einer Erkrankung durch Butadien ist eine lange, regelmäßige Einwirkung des Stoffes. Die Empfehlung legt deshalb eine Dosis-Wirkung-Beziehung fest. Möglich ist eine Exposition vor allem bei der Herstellung und Weiterverarbeitung von 1,3 Butadien. Versicherte der BG Verkehr können beim Transport dieses Stoffes, insbesondere in der Tankschiffahrt, betroffen sein.

## 2. Kehlkopfkrebs durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK)

Durch Aufnahme von PAK mit der Atemluft können auch Versicherte der BG Verkehr gefährdet sein. Hier ist an Industriereiniger in Betrieben, in denen Steinkohlenteer oder Steinkohlenteerpech verarbeitet wird, zu denken. Auch bei Abbrucharbeiten, dem Transport des Abbruchmaterials sowie bei Abdichtungsarbeiten unter Verwendung von Steinkohlenteer, sind Expositionen möglich.

## 3. Harnblasenkrebs durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK)

In vielen Branchen wird mit Materialien gearbeitet, die PAK enthalten, etwa in der chemischen Industrie, Metallindustrie, in Gießereien oder bei der Braunkohleverarbeitung. Auch für die Anerkennung dieser beiden Krebserkrankungen wird eine bestimmte Dosis-Wirkung-Beziehung vorausgesetzt. Zu den möglichen Expositionen gilt das gleiche wie beim Kehlkopfkrebs durch PAK.

## 4. Fokale Dystonie

Diese Erkrankung des zentralen Nervensystems betrifft vor allem Berufsmusiker.

## Anzeige einer Berufskrankheit

Haben Sie als Unternehmer Anhaltspunkte dafür, dass bei einem Versicherten eine Berufskrankheit vorliegen könnte, müssen Sie das der BG Verkehr umgehend melden. Auch für Ärzte und Krankenkassen gilt die Anzeigepflicht. Natürlich können Betroffene ihre Erkrankung auch selbst formlos bei uns anzeigen. **Klaus-Dieter Witt**

## WEITERE INFORMATIONEN

Informationen zu Berufskrankheiten finden Sie bei uns im Internet unter [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 16367355

Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin hat die Merkblätter und wissenschaftlichen Begründungen für die Anerkennung der neuen Krankheitsbilder hier veröffentlicht: [www.baua.de/de/Themen-von-A-Z/Berufskrankheiten/Dokumente/Merkblaetter.html](http://www.baua.de/de/Themen-von-A-Z/Berufskrankheiten/Dokumente/Merkblaetter.html)

# SicherheitsProfi



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

## NEU IM NETZ



## Neuer Facebook-Auftritt

### Tipps und Neuigkeiten der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften

Auf der neuen gemeinsamen Facebook-Seite informieren Unfallkassen und Berufsgenossenschaften mit kurzweiligen Videos, interessanten Infografiken und nützlichen Ratschlägen über Themen und Aktivitäten in der gesetzlichen Unfallversicherung. Die Beiträge drehen sich rund um Arbeitssicherheit und Gesundheit bei der Arbeit. Vom richtigen Verhalten im Straßenverkehr bis zur Vermeidung von Gehörschäden ist alles dabei und auch die Interaktivität kommt bei

Gesprächen mit den Fans oder einem Quiz nicht zu kurz.

Der neue Auftritt ist der Nachfolger zur erfolgreichen Facebook-Seite „Deutschland bewegt Herbert“. Sie wurde während der mittlerweile beendeten Präventionskampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ ins Leben gerufen und sollte zu mehr Bewegung animieren.

[www.facebook.com/UKundBG](https://www.facebook.com/UKundBG)

## TAGE WIE DIESER ...

# 5.12.

Am internationalen „Tag des Ehrenamtes“ sollen ehrenamtlich Tätige besonders anerkannt und gefördert werden.



# Sie fragen – wir antworten

**?** Ich habe gehört, dass ich ab 2017 keinen SicherheitsProfi mehr bekomme – stimmt das?

**!** Nein, das stimmt nicht. Den SicherheitsProfi, also das Magazin der BG Verkehr, bekommen Sie auch im Jahr 2017 wie gewohnt direkt und kostenlos per Post. Aber anders als bisher erscheint der SicherheitsProfi nicht mehr gemeinsam mit der VerkehrsRundschau, sondern als eigenständige Zeitschrift.

Warum diese Veränderung? In den letzten Jahren hat sich das Spektrum der Branchen, die bei uns versichert sind, durch die Fusionen mit der See-Berufsgenossenschaft und der Unfallkasse Post und Telekom deutlich erweitert. Und wir meinen: Nichts ist schlimmer als die Leser zu langweilen. Es gibt zwar immer Themen, die für alle Leser interessant sind, aber spätestens, wenn es um sehr konkre-



© BG Verkehr

te Maßnahmen für Arbeitssicherheit geht, nützt es zum Beispiel einem Schiffsmechaniker wenig, sich mit der Situation eines Postzustellers zu befassen.

Deswegen haben wir ein neues Konzept für unser Mitgliedermagazin entwi-

ckelt. Der SicherheitsProfi erscheint ab 2017 nicht mehr in einer, sondern in sechs unterschiedlichen Ausgaben, jeweils einmal pro Quartal: Anfang März, Anfang Juni, Anfang September und Anfang Dezember. Neben der „Grundausgabe“ für den Güterkraftverkehr produzieren wir fünf weitere Ausgaben: Personenverkehr, Entsorgung, Luftfahrt, See- und Binnenschifffahrt und die Ausgabe für Post, Postbank und Telekom.

Das Gemeinsame bleibt für alle gleich – das Spezielle wird für jede große Branche gesondert dargestellt.

Die geplanten Veränderungen wären in der Kooperation mit der VerkehrsRundschau leider nicht umsetzbar. Deswegen hat die Selbstverwaltung der BG Verkehr beschlossen, die lange und gute Zusammenarbeit mit dem Vogel-Verlag Ende 2016 zu beenden. Die VerkehrsRundschau erscheint natürlich weiter und Sie können sie abonnieren.



# Ihr nächster SicherheitsProfi: 16.12.2016

NEUER GEFAHRTARIF  
Was ändert sich 2017?

BRANCHENKONFERENZ  
Güterkraftverkehr,  
Symposium Abbiegeunfälle



© contrastwerkstatt/Fotolia



© BG Verkehr



## Testen Sie Ihr Wissen

Manche Begriffe und Regeln aus der Welt der Arbeitssicherheit sind etwas knifflig. Kennen Sie sich zum Beispiel mit den Prüfpflichten für gewerblich genutzte Fahrzeuge genau aus?



© TÜV SÜD

### 1. Welche Aussage ist richtig?

- A Eine gültige TÜV-Plakette befreit automatisch von der Prüfung gemäß der Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge.
- B Die Unfallverhütungsvorschrift (UVV) fordert ausschließlich bei Neuzulassungen eine zusätzliche Prüfung nach der Hauptprüfung.
- C Die Prüfung nach der UVV ist nach Bedarf, jedoch mindestens einmal im Jahr für alle gewerblich genutzten Fahrzeuge verbindlich vorgeschrieben.

### 2. Welche Fahrzeuge müssen nicht gemäß der Unfallverhütungsvorschrift geprüft werden?

- A Fahrzeuge, die nicht älter als drei Jahre sind.
- B Fahrzeuge, die nur im innerbetrieblichen Verkehr genutzt werden.
- C Privatfahrzeuge, die zum Beispiel für den Arbeitsweg genutzt werden.

### 3. Welche Gleichung stimmt?

- A Arbeitssicher = verkehrssicher + betriebssicher
- B Betriebssicher = verkehrssicher + arbeitssicher
- C Verkehrssicher = betriebssicher + arbeitssicher

## Unser Gesundheits-Tipp: Auch im Winter „gut drauf“

Sauerstoff, Licht und Bewegung sind die Zutaten, die unseren Stoffwechsel auf Touren bringen und für Wohlbefinden sorgen. Oder fühlen Sie sich zufrieden und leistungsfähig, nachdem Sie stundenlang am Steuer oder Schreibtisch gesessen haben? Nutzen Sie deshalb besonders im Herbst und Winter jede Gelegenheit, sich draußen zu bewegen – und wenn es nur eine kleine Runde auf dem

Rasthof ist – statt die freie Zeit im Sitzen zu verbringen. Noch besser fühlen Sie sich, wenn Sie regelmäßig flotte Spaziergänge machen, Radfahren oder Laufen!

Rasthof ist – statt die freie Zeit im Sitzen zu verbringen. Noch besser fühlen Sie sich, wenn Sie regelmäßig flotte Spaziergänge machen, Radfahren oder Laufen!



# 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)