

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr

Thema | 10

Unfallschwerpunkt

Betriebshof

Reportage Lufthansa Technik in Hamburg | 16

Sommerfahrplan | 22



Liebe Leserin, lieber Leser,

wussten Sie, dass die Behandlung und Reha eines kompliziert gebrochenen Fersenbeins rund 100.000 Euro kosten kann? Diese Zahl schicke ich vorweg, bevor ich auf die Beiträge zu sprechen komme, die Sie als Mitglied der BG Verkehr zahlen. Unsere Fachleute stehen jedes Jahr vor der komplexen Aufgabe, die Kosten, die im Laufe eines

Jahres durch Unfälle und Berufskrankheiten entstanden sind, möglichst risikogerecht auf unsere rund 200.000 Mitgliedsunternehmen zu verteilen.

**Optimieren Sie
Ihren Arbeitsschutz. Es
macht sich bezahlt.**

Ich will Sie an dieser Stelle nicht mit Versicherungsmathematik langweilen. Wer mehr zur Beitragsberechnung wissen will, findet die entsprechenden Formeln und Informationen bei uns im Internet und immer wieder auch in diesem Magazin, in dieser Ausgabe zum Beispiel auf der Seite 27. Vielleicht nur so viel: Ganz wesentliche Entscheidungen zum Beitrag trifft unsere Selbstverwaltung. Wo sie Spielraum hat, die Unternehmen zu entlasten, da nutzt sie ihn. Deswegen haben auch in diesem Jahr einige von Ihnen nahezu unveränderte oder sogar sinkende Beitragsbescheide von uns erhalten. Andere müssen mehr zahlen – das bedauern wir, ist aber letztendlich das Ergebnis einer differenzierten Risikoberechnung für die bei uns versicherten Branchen.

Um das Risiko von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten zu minimieren, engagieren wir uns weiter. Wir analysieren schwere Unfälle, weisen auf Unfallschwerpunkte hin, veranstalten Branchenkonferenzen und führen Seminare zur Arbeitssicherheit durch. Folgen Sie uns und optimieren Sie Ihren Arbeitsschutz. Es macht sich bezahlt.

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

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), Birgitta
Angenendt (ba), Renate Bantz
(rb), Ute Krohne (uk)
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

mdsCreative GmbH
Alte Jakobstraße 105, 10969 Berlin

Druckerei und Verlag:

apm alpha print medien AG
Kleyerstraße 3, 64295 Darmstadt

Der SicherheitsProfi erscheint
viermal jährlich. Der Bezugspreis
ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.



10



16



14

© BG Verkehr/Hans-Karl Asel/Christoph Papsch; Advisan/Dr. Thomas Missel

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	
Unfallmeldungen	04

Sicher & gesund

Tödliche Unfälle 2015	
Was bei der Analyse auffällt	08
Unfallschwerpunkt Betriebshof	
Wie lassen sich Unfälle vermeiden?	10
Spiegel-Einstellplänen für Lkw	
Anleitung zur Produktion	13

Schimmelpilze	
Interview über Gefahren und Gegenmaßnahmen	14

Reportage	
Die Verantwortung im Blick: Zu Gast bei Lufthansa Technik in Hamburg	16

Sommerfahrplan	
Tipps für die Arbeit an heißen Tagen	22

Brandschutz	
Vorbeugen ist besser als löschen	24

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen	26
-------------------------------------	----

Beitragsvorschuss für 2017	
Infos zur Berechnung	27

Berufskrankheiten	
Reform der Rechtsprechung geplant	28

Service

Prävention aktuell	
Dr. Jörg Hedtmann zum Thema Gleichstellung	30

Kontaktübersicht	
So erreichen Sie die BG Verkehr	31

Editorial/Impressum	2
----------------------------	---

Rekorde beim Güterverkehr

In Deutschland wurden 2016 so viele Güter transportiert wie nie zuvor. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg das Transportaufkommen gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Prozent auf 4,6 Milliarden Tonnen. Zu diesem Wachstum trug vor allem der Transport per Lastkraftwagen, Seeschiffen, Rohrleitungen und Flugzeugen bei. Beim Eisenbahnverkehr und bei der Binnenschifffahrt gab es dagegen Rückgänge. Insgesamt wuchs der Güterverkehr in Deutschland im vierten Jahr in Folge.



Neue Reportagen aus dem Unfallkrankenhaus Berlin



© Unfallkrankenhaus Berlin

Als eine der BG Kliniken der gesetzlichen Unfallversicherung ist das Unfallkrankenhaus Berlin ein hoch spezialisiertes klinisches Zentrum zur Rettung und Rehabilitation von Schwerverletzten und Behandlung von Schwerverkranken. In der Reportagereihe „Auf Leben und Tod – das Unfallkrankenhaus Berlin“ vom Rundfunk Berlin-Brandenburg (rbb) werden die besonderen Aufgaben einer BG Klinik deutlich: die Versorgung von der OP bis zur Reha. Wegen des Erfolges der ersten drei Staffeln der Dokureihe ist jetzt eine vierte Staffel in Vorbereitung. Viele Folgen sind in der Mediathek des rbb abrufbar. Dort sind auch „Wissensinseln“ zu finden, die medizinisches Hintergrundwissen allgemein verständlich erläutern.

 www.rbb-online.de

Mehr Arbeitsunfälle, weniger Todesfälle

Für die gesetzliche Unfallversicherung liegen vorläufige Ergebnisse zur Unfallstatistik für 2016 vor. Demnach starben 85 Beschäftigte aus Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr durch Unfälle bei der Arbeit. Weitere 15 Versicherte verunglückten auf dem Arbeitsweg tödlich. Die Zahl der tödlichen Unfälle ist gegenüber 2015 damit deutlich gesunken (119 tödliche Unfälle*).

Diese Entwicklung ist auch branchenübergreifend in ganz Deutschland zu beobachten. Das geht aus der vorläufigen Statistik hervor, die der Spitzenverband Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) veröffentlicht hat. Danach starben 2016 insgesamt 424 Beschäftigte durch einen Arbeitsunfall, 46 weniger als im Vorjahr, und 304 durch einen Unfall auf dem Arbeitsweg, 44 weniger als im Vorjahr. Die weiteren vorläufigen Ergebnisse der Unfallstatistik der BG Verkehr zeigen, dass 72.095 Versicherte 2016 einen meldepflichtigen Arbeitsunfall erlitten (meldepflichtig sind Unfälle mit einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen). Das sind 2.160 mehr als 2015. Hinzu kamen 7.765 Unfälle auf dem Arbeitsweg. Hier ist ein Anstieg um 588 Unfälle zu verzeichnen.

Bei den Unfallzahlen für 2016 zeigt die Gesamtentwicklung aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls einen leichten Anstieg: 2015 waren es 866.056, 2016 nach den vorläufigen Ergebnissen 876.579. Die Anzahl der Wegeunfälle stieg von 179.181 auf 184.854. Über das Unfallrisiko bei der Arbeit sagen die veröffentlichten Statistiken noch wenig aus, da Veränderungen am Arbeitsmarkt die absolute Zahl der Arbeitsunfälle stark beeinflussen. Der Grund: Wo mehr Beschäftigte arbeiten, passieren bei gleichem Unfallrisiko auch entsprechend mehr Unfälle. Die Zahl der Arbeitsunfälle pro 1.000 Vollarbeiter liegt noch nicht vor.

* Zahlen 2015: BG Verkehr und Unfallkasse Post und Telekom.

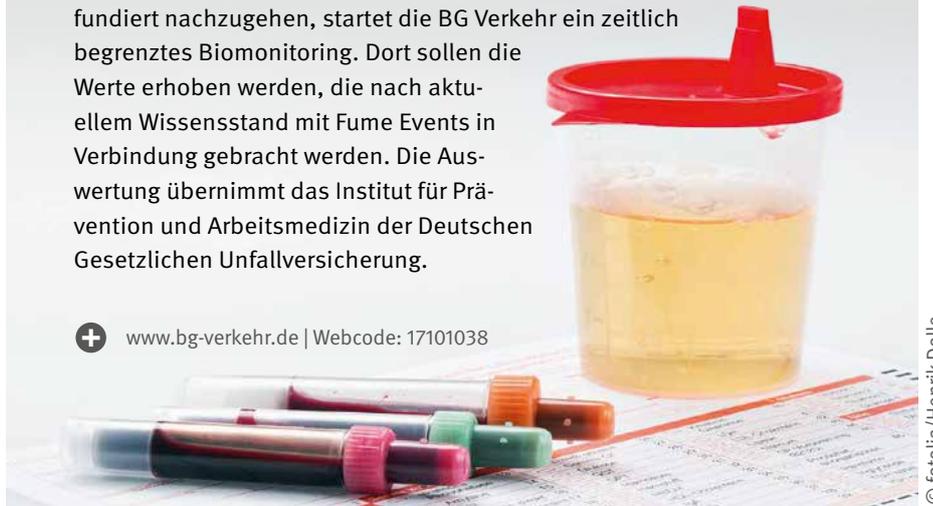


© ullstein bild/Rust

BG Verkehr startet Biomonitoring

Crewmitglieder klagen im Zusammenhang mit unangenehmen Gerüchen in Flugzeugen (Fume Events) immer wieder über Gesundheitsbeschwerden. Aktuell wird vermutet, weitere Substanzen aus der Gruppe der Organophosphate und insbesondere aus der Gruppe flüchtiger organischer Lösemittel könnten für Gesundheitsbeschwerden relevant sein. Um diesem Verdacht qualitätsgesichert und wissenschaftlich fundiert nachzugehen, startet die BG Verkehr ein zeitlich begrenztes Biomonitoring. Dort sollen die Werte erhoben werden, die nach aktuellem Wissensstand mit Fume Events in Verbindung gebracht werden. Die Auswertung übernimmt das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 17101038



© fotolia/Henrik Dolle

Baumaßnahmen für Oberleitungs-Lkw



© www.siemens.com/presse

Wer in den kommenden Monaten auf der A 1 zwischen Reinfeld und Lübeck oder auf der A 5 zwischen Darmstadt-Nord und dem Frankfurter Flughafen unterwegs ist, wird Zeuge einer ungewöhnlichen Baumaßnahme: Die beiden jeweils sechs Kilometer langen Autobahnabschnitte werden elektrifiziert. Bis Ende 2018 sollen die zwei Teststrecken Oberleitungen für Elektro-Lkw erhalten. Entlang der Strecke werden Strommasten aufgestellt. Auf der Oberleitungsstrecke laden die Lkw so viel Energie auf, dass sie die dreifache Distanz abseits der Autobahn elektrisch fahren können. Vier Speditionen wollen insgesamt zehn Elektrofahrzeuge auf der Strecke fahren lassen.

+ www.bmub.bund.de

80 Prozent der Erwerbstätigen schlafen schlecht

Seit 2010 sind Schlafstörungen bei Berufstätigen im Alter zwischen 35 und 65 Jahren um 66 Prozent angestiegen. Das zeigt ein Gesundheitsreport der Krankenkasse DAK. Danach sind 80 Prozent der Arbeitnehmer betroffen oder hochgerechnet auf die Bevölkerung 34 Millionen Menschen. Unter der besonders schweren Schlafstörung Insomnie leidet jeder zehnte Arbeitnehmer. Für Unternehmen bedeutet das: Beinahe die Hälfte der Erwerbstätigen ist bei der Arbeit müde. Im Vergleich zu 2010 schlucken heute fast doppelt so viele Erwerbstätige Schlafmittel.

+ **DAK-Gesundheitsreport**
„Deutschland schläft schlecht – ein unterschätztes Problem“: www.dak.de



© Thinkstock.de/iStock/Haltpoint

Die vier häufigsten Fahrfehler

91 Prozent der Unfälle mit Personenschaden auf unseren Straßen sind auf Fehlverhalten der Beteiligten zurückzuführen. Bei nur acht Prozent liegen andere Ursachen wie unwägbara Wetterverhältnisse vor, ein weiteres Prozent resultiert aus technischen Mängeln. Damit spielt die „Schwachstelle Mensch“ eine ganz wesentliche Rolle im Unfallgeschehen.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) rät deshalb dazu, mit Fahrerassistenzsystemen für mehr Sicherheit zu sorgen. Für die Kampagne „bester beifahrer“ hat er die vier häufigsten Fahrfehler, die zu Unfällen mit Personenschaden führten, untersucht. Platz 1: Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärts-, Ein- und Anfahren. Auf Platz 2 folgt das Missachten der Vorfahrt gefolgt von zu geringem Abstand und nicht angepasster Geschwindigkeit. Notbrems- und Verkehrszeichenassistenten sowie Abstandsregler helfen, diese Unfälle zu vermeiden oder können zumindest deren Folgen abmildern, so der DVR. Für den Einsatz der Assistenten plädiert auch die EU-Kommission, die wie der DVR die „Vision Zero“ verfolgt. Das vorläufige Ziel, die Anzahl der Todesfälle auf den Straßen von 2010 bis 2020 zu halbieren, wird aber vermutlich weit verfehlt werden.

+ www.bester-beifahrer.de

Weniger Verkehrstote

2016 verloren 3.214 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ihr Leben. Laut Statistischem Bundesamt waren dies 245 weniger als 2015. Damit erreichte die Zahl der Verkehrstoten den niedrigsten Stand seit mehr als 60 Jahren. Gleichzeitig war 2016 das unfallreichste Jahr seit der Wiedervereinigung. Die Polizei nahm rund 2,6 Millionen Unfälle auf, 2,8 Prozent mehr als 2015. Bei 2,3 Millionen Unfällen blieb es bei Sachschäden. Die Zahl der Verletzten stieg 2016 gegenüber dem Vorjahr um 0,8 Prozent auf rund 396.700 Personen.

Verkehrstote



Verkehrsunfälle



„German Road Safety“ ausgezeichnet

2016 startete der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) unterstützt von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) die Kampagne „German Road Safety“. Zentrales Element ist eine mehrsprachige Smartphone-App, die in einfachen Texten auf Deutsch, Englisch und Arabisch und mit vielen Bildern die wichtigsten Verkehrszeichen und elementare Regeln im Straßenverkehr vermittelt. Dazu kommen Broschüren und Arbeitsmaterialien. Das Projekt wurde von der HUK-Coburg und der Fachzeitung „auto motor und sport“ mit dem „Mobility & Safety Award“ ausgezeichnet. Der mit 10.000 Euro dotierte Preis prämiiert innovative Ideen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

+ www.germanroadsafety.de

Vorgemerkt

Vom 30. Juni bis zum 2. Juli 2017 findet auf dem **Nürburgring** der **Truck-Grand-Prix** statt. Neben Motorsport, Show, Musik und einem Trucksymposium präsentieren sich Lkw-Hersteller und Zubehörfirmen. Die BG Verkehr ist mit dem Überschlagesimulator vor Ort.

Bundesweit gibt es am **17. Juni** viele Veranstaltungen im Rahmen des **13. Tages der Verkehrssicherheit**. Eine Übersicht bietet die Website zur Aktion.

+ www.truck-grand-prix.de
www.tag-der-verkehrssicherheit.de



© Thinkstock.de/iStock/panda3800

Vorsicht bei Medikamenten am Steuer

Fast 20 Prozent aller Medikamente wirken sich negativ auf die Fahrtüchtigkeit aus. Sie schränken die Leistungsfähigkeit ein und machen müde. Experten gehen davon aus, dass bei vielen Verkehrsunfällen diese Mittel im Spiel sind. Zu den im Straßenverkehr gefährlichen Arzneimitteln zählen nicht nur Psychopharmaka, sondern auch einige Schmerzmittel und Anti-allergiepräparate. Fahrer, die Arzneimittel einnehmen – egal ob verschreibungspflichtige oder frei verkäufliche – sollten mögliche Einflüsse auf ihre Fahrtüchtigkeit mit einem Arzt oder Apotheker abklären.



© IAG/Stephan Floß

Besuch aus Bangladesch

Es kommt immer wieder einmal vor, dass sich ausländische Delegationen über das System der gesetzlichen Unfallversicherung in Deutschland informieren. Bei der BG Verkehr war im Februar eine Delegation aus Bangladesch zu Gast. Im Mittelpunkt stand der Austausch über Fragen des Arbeitsschutzes. Die Vertreter von Beschäftigten, Arbeitgebern und des staatlichen Arbeitsschutzes des südasiatischen Landes besichtigten auch eine Hamburger Spedition. In dem Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr informierten sie sich darüber, wie innerbetrieblicher Verkehr sicher gestaltet werden kann.

Förderprogramm Elektromobilität

Mit einem Förderprogramm in Höhe von 300 Millionen Euro will das Bundesverkehrsministerium den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland unterstützen. Ziel ist der Aufbau einer flächendeckenden Infrastruktur mit bundesweit 15.000 Ladesäulen. 200 Millionen Euro sind für den Aufbau von etwa 5.000 öffentlich zugänglichen Schnellladestationen (> 22 kW) in Städten und entlang der Bundesfernstraßen vorgesehen. Rund 100 Millionen Euro werden für circa 10.000 öffentlich zugängliche Normalladestationen (3,7 kW bis 22 kW) eingeplant.

+ www.bmvi.de



© fotolia/ThomBal

Aktuelle

Unfallmeldungen

Gaskocher explodiert

An einem kühlen Tag verbrachte ein Lkw-Fahrer die vorgeschriebene Ruhezeit außerhalb einer Ortschaft auf einem Parkplatz. Er hatte einen mobilen Gaskocher dabei, den er im Seitenfach des Fahrzeugs aufbewahrte. Der Fahrer beschloss, sich sein Essen im Führerhaus zuzubereiten und brachte den Kocher hinein, obwohl der Betrieb von Gaskochern im Führerhaus eines Lkw grundsätzlich verboten ist. Vermutlich öffnete er beim Transport unbemerkt das Ventil und Gas strömte aus. Denn als er den Kocher mit einem Feuerzeug anzünden wollte, kam es zu einer heftigen Explosion mit Stichflamme und Druckwelle. Der Mann erlitt dabei schwere Verbrennungen am Kopf und Armen. Auch der Sachschaden war erheblich, denn der Lkw wurde durch die Explosion stark beschädigt.



© Thinkstock.de/iStock/kadimy

Gabelstapler stürzt ab

In einer Spedition sollte ein Gliederzug beladen werden, der bereits an der Rampe stand. Der dafür eingeteilte Fachlagerist wollte bei dieser Routinetätigkeit wie üblich mit dem Flurförderzeug über die klappbare Ladebrücke in den Anhänger fahren. Als er bereits auf der Brücke war, rollte der Gliederzug unvermittelt nach vorne. Die Ladebrücke rutschte daraufhin ab und klappte weg. Der Gabelstapler stürzte in den Zwischenraum, dabei zog sich der Lagerist mehrfache Knochenbrüche zu, die einen längeren Krankenhausaufenthalt erforderlich machten. Der Lkw-Fahrer hatte den Gliederzug an der Rampe lediglich abgestellt und weder durch die Feststellbremse noch durch Unterlegkeile gegen Wegrollen gesichert.



Tödliche Unfälle

Die Zahlen unserer Unfallstatistik sind sachlich und nüchtern. Dahinter verbergen sich Schicksale. Etwa jeden dritten Tag stirbt ein Mensch, der morgens gesund zur Arbeit ging und nun anderen bitter fehlt.

© gettyimages/Ricardo Ramirez/EyeEm

Für das Jahr 2015 musste die BG Verkehr insgesamt 117 Unfälle mit tödlichem Ausgang verzeichnen (119, wenn man die tödlichen Unfälle der damaligen Unfallkasse Post und Telekom addiert; siehe dazu auch die Meldung auf Seite 4). Das ist eine leichte Zunahme gegenüber dem Jahr 2014, in dem sich 111 tödliche Unfälle ereigneten. Für 2016 zeichnet sich ein deutlicher Rückgang der Unfallzahlen ab (nur in Bezug auf die tödlichen Arbeitsunfälle!) Die tödlichen Unfälle des Jahres 2015 haben wir näher untersucht, nachdem die Ergebnisse der Ermittlungen verfügbar waren.

Mit circa 60 Prozent ereigneten sich die meisten tödlichen Arbeitsunfälle im Straßenverkehr. Hingegen waren rund 30 Prozent der

tödlichen Unfälle klassische Arbeitsunfälle bei betrieblicher Tätigkeit, wie zum Beispiel Instandhaltungs- und Reinigungsarbeiten. Rund zehn Prozent der tödlichen Unfälle ereigneten sich auf dem Weg von und zur Arbeit (Wegeunfälle). Über einige Ergebnisse aus der Analyse der tödlichen Arbeitsunfälle im Straßenverkehr und bei betrieblicher Tätigkeit möchten wir Sie informieren.

Tödliche Arbeitsunfälle im Straßenverkehr

Bei einer großen Anzahl der tödlichen Arbeitsunfälle im Straßenverkehr handelt es sich um Auffahrunfälle auf Autobahnen, bei denen häufig Lkw ungebremst auf einen Stau auffahren. Als weitere Schwerpunkte bei den Straßenverkehrsunfällen stellten sich Zusammen-

stöße mit entgegenkommenden Fahrzeugen heraus, aber auch das Abkommen von der Fahrbahn. Die Unfallursachen waren vielfältig: Häufig war die Fahrweise nicht den Witterungs- und Straßenverhältnissen angepasst oder die Geschwindigkeit überhöht; die Fahrer verloren die Kontrolle über das Fahrzeug, manchmal aufgrund eines geplatzten Reifens oder gesundheitlicher Probleme. In einigen Fällen konnte auch die Nutzung eines Smartphones nachgewiesen werden, außerdem Blendung durch einfallendes Sonnenlicht, Wechsel des Fahrbahnbelages sowie Ablenkung oder Unaufmerksamkeit. In vielen Fällen waren die Unfallursachen jedoch nicht eindeutig ermittelbar. Auffällig ist jedoch, dass die Betroffenen häufig den Sicherheitsgurt nicht angelegt hatten.

Am häufigsten sind Auffahrunfälle, Zusammenstöße mit entgegenkommenden Fahrzeugen sowie das Abkommen von der Fahrbahn. Oft trugen die Opfer keinen Sicherheitsgurt.

Tödliche Arbeitsunfälle auf Betriebshöfen

Bei den Unfällen, die sich bei eigentlicher betrieblicher Tätigkeit ereigneten, ergeben sich folgende Unfallschwerpunkte:

► **Be- und Entladen**

Im Zusammenhang mit Be- und Entlade-tätigkeiten häufen sich tödliche Unfälle, bei denen Sattelkipper umstürzten, weil sie keinen sicheren Stand hatten. Bei einigen Unfällen wurden Menschen von rückwärtsfahrenden Fahrzeugen erfasst oder zwischen zwei Fahrzeugen eingequetscht, beispielsweise beim Öffnen der Containerhecktüren. Bei weiteren tödlichen Unfällen wurden Beschäftigte beim Abladen von der Ladung getroffen, sie stürzten beim Entladen einer Palette mittels Handhubwagen von der Hubladebühne ab oder wurden bei Verladearbeiten mittels Flurförderzeug zwischen Ladegut und Ladebordwand eingeklemmt. Ein Mann kam zu Tode, als er aus mehreren Metern Höhe von einer Palette abstürzte, die von einem Flurförderzeug angehoben wurde.

► **Innerbetrieblicher Verkehr**

Im innerbetrieblichen Verkehr wurden Personen von (vorwärts oder rückwärts) an-fahrenden Fahrzeugen überrollt, als sie zum Beispiel dicht vor dem Führerhaus eines Lkw (außerhalb des direkten Sichtbereichs) vorbeigingen, auf die Entladung des eigenen Fahrzeuges hinter diesem warteten oder den betrieblichen Fahrweg überquerten.

► **Weitere Unfälle**

Instandhaltungsarbeiten in einer Wert-stoffsortieranlage hatten einen Unfall mit tödlichem Ausgang zur Folge. Beim

Kuppeln eines Lkw trat ein weiterer tödlicher Unfall ein, da das Fahrzeug nicht gegen Wegrollen gesichert war. Ebenso hatte ein Unfall mit einem Sattelkipper tödliche Folgen, als beim Hoch-fahren der (leeren) Mulde zum Reinigen eine Hochspannungsleitung berührt wurde. Bei Demontgearbeiten mit einem Fahrzeugkran kam ein Mann ums Leben, da der Lastmomentbegrenzer bei hängender Last aufgrund einer Schloff-seilbildung ausgeschaltet wurde. Beim Entfernen der Abdeckplane am Sattelan-hänger stürzte ein Versicherter von der Arbeitsbühne ab. Ein weiterer tödlicher Absturzunfall ereignete sich bei Demon-tagearbeiten eines Dachfirstes; eine Arbeitsanweisung zur Ausführung die-ser Arbeiten war nicht gegeben worden.

In der Seeschifffahrt ereigneten sich töd-liche Unfälle bei Instandhaltungsarbeiten und im Bereich des Vorschiffes, das bei schlechtem Wetter trotz Betretungsver-botes begangen wurde. Außerdem wurde ein Fischkutter führerlos aufgefunden.

Bei einem Flugzeugabsturz in den franzö-sischen Alpen kamen mit den Passagie-ren alle Besatzungsmitglieder ums Leben.

Die Analyse der tödlichen Unfälle des Jah-res 2015 zeigt, dass tödliche Unfälle in na-hezu allen Arbeitsbereichen vorkommen können. Im Straßenverkehr stellten sich dagegen Auffahrunfälle, Zusammenstöße mit entgegenkommenden Fahrzeugen und das Abkommen von der Fahrbahn als Unfall-schwerpunkte heraus.

Petra Drückler
Referentin für Unfallanalysen bei der BG Verkehr

Kommentar

Drei von vier tödlichen Unfällen ereignen sich im Straßenverkehr

Von den 117 tödlichen Unfällen, die die BG Verkehr im Jahr 2015 verzeichnen musste, ereigneten sich rund 60 Prozent der Arbeits-unfälle im Straßenverkehr. Dazu kommen die Wegeunfälle mit tödlichem Ausgang – ebenfalls überwiegend Verkehrsunfälle. Die Auswertung des Unfallge-schehens der BG Verkehr zeigt besonders drastisch, welche Risiken die Teilnahme am Stra-ßenverkehr birgt.

Diese Erkenntnis ist nicht neu. Unglücklich ist jedoch, dass bei Arbeitsplätzen in Nutzfahrzeu-gen die Sicherheit insgesamt in hohem Maße vom individu-ellen Willen und vom richtigen Handeln des Fahrers abhängt. Im Allgemeinen ist es bei den sonstigen Industriestandards bereits seit vielen Jahren gelungen, Schutzmaßnahmen und Sicherheitskonzepte so zu gestalten, dass diese zwangs-läufig und willensunabhängig wirksam sind. Bei Nutzfahr-zeugen ist beispielsweise die Ausstattung mit Fahrerassis-tenzsystemen erst seit wenigen Jahren verpflichtend. Hier ist es an der Zeit, weiter aufzuholen. Die aktuelle Diskussion um Rückfahr- und Abbiegeassisten-ten leitet einen weiteren Schritt auf diesem Weg ein.

Auch die Standsicherheit eines Sattelkippers beim Abkippen darf nicht dem Augenmaß des Fahrers aufgebürdet werden; da kann ein Sensor helfen.

Martin Küppers

Leiter Kompetenzfeld
Regelwerk und Arbeitssicherheit
im Geschäftsbereich Prävention

Unfallschwerpunkt Betriebshof

Es ist eine anspruchsvolle Aufgabe, die Zusammenarbeit zwischen Fahr- und Lagerpersonal sicher zu gestalten. In diesem Artikel konzentrieren wir uns darauf, welche Bedeutung Kommunikation und Verantwortung dabei haben – Fortsetzung folgt.



Die grundlegenden Fragen für die Zusammenarbeit auf dem Betriebshof sind normalerweise durch organisatorische und technische Vorgaben verbindlich geregelt:

- ▶ Maximal 30 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit
- ▶ Einbahnstraßenregelung um das Lagergebäude
- ▶ Klare Trennung von Fahrzeug- und Personenverkehr
- ▶ Arbeitsanweisungen zum Einweisen, Andocken und Abziehen der Lkw von der Dockingstation

Warum gibt es dann trotzdem Störungen, Sachschäden oder Unfälle mit schweren Verletzungen? Obwohl eigentlich alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die sicherheitsrelevanten Informationen kennen, führen Unachtsamkeit und Bequemlichkeit dazu, wichtige Regeln außer Acht zu lassen. Dann sind zum Beispiel Wege so eingengt, dass Stolperstellen entstehen oder sich Fußgänger und Stapler in die Quere kommen. Die Beschäftigten sprechen sich nicht ausreichend miteinander ab, die Koordination von Arbeiten in sich überschneidenden Bereichen fehlt. Stress bei der Abfertigung von Transporten ist oft der Grund dafür, dass ein Staplerfahrer sich nur darauf konzentriert, die Last aufzunehmen, und dabei einen Fußgänger

übersieht. Häufig stellt sich heraus, dass schlicht zu wenig miteinander geredet wird. Ein Unfallbeispiel: Der Lkw-Fahrer Janick Lehmann* und Sven Barsig*, der mit dem Gabelstapler arbeitet, achten beim Abladen von Holzbindern nicht aufeinander. Lehmann hält sich links vom Lkw im Gefahrenbereich auf, während Barsig mit dem Abladen beginnt. Ein tonnenschweres Paket gerät ins Rutschen und stürzt auf die Beine des Fahrers. Er muss für Wochen ins Krankenhaus, wird mehrfach operiert, fällt für 70 Arbeitstage aus. Der Unternehmer findet keine Ersatzkraft, muss wegen des verpassten Liefertermins eine Vertragsstrafe zahlen, Kunden ziehen sich wegen der Berichterstattung in der Lokalpresse zurück und außerdem werden Beitragszuschläge bei der Unfallversicherung fällig.

Kommunikation und Koordination

Bei der Analyse vieler Unfälle kommt man auf die Kernthemen Kommunikation und Koordination: Wer muss sich mit wem abstimmen, wer erhält von wem die notwendigen und wichtigen Informationen, wer hat das Sagen und legt fest, nach welchen Regeln die Zusammenarbeit, oft auch mit Betriebsfremden, funktioniert? Dazu ein Überblick:



Auf dem Betriebshof sollten die Fahrer und andere Personen Warnkleidung tragen.

© Links: fotolia/industrieblick, rechts: BG Verkehr/ATP-Asel photo-asel



Was Fahrer wissen müssen

- ▶ Wo und bei wem muss sich der Fahrer vor Einfahrt auf das Betriebsgelände melden?
- ▶ Wer darf den Fremdfahrern Anweisungen erteilen?
- ▶ Wer ist der jeweilige Verantwortliche für die Ladetätigkeiten?
- ▶ Gibt es besondere Informationen zu möglichen Gefahren und vorbeugenden Arbeitsschutzmaßnahmen?
- ▶ An wen wendet man sich bei Unfällen oder kleineren Verletzungen?
- ▶ Wo muss persönliche Schutzausrüstung getragen werden?
- ▶ Welche Regeln gelten auf den Verkehrswegen für Kraftfahrzeuge und für Fußgänger?
- ▶ Gibt es Besonderheiten wie Ampelschaltungen für Fahrer?
- ▶ Wer weist den Lkw beim Rückwärtsfahren und an Ladebrücken ein?
- ▶ An welchem Tor soll der Lkw andocken?
- ▶ Welche Arbeitsmittel darf ein betriebsfremder Fahrer nicht benutzen?
- ▶ Wem werden Schäden an Arbeitsmitteln gemeldet?

Auftraggeber: Der Auftraggeber hat auf seinem Speditionshof das Hausrecht, stellt Richtlinien für Fremdfirmen auf, prüft deren Einhaltung, unterweist eigenes Personal und überwacht die Einhaltung der Anweisungen. Er muss mit anderen Arbeitgebern den Einsatz der Arbeitskräfte koordinieren.

Arbeitgeber: Der Arbeitgeber des Fahrers koordiniert den Einsatz seiner Fahrer mit dem Auftraggeber, bringt die Informationen und Verhaltensregeln in Erfahrung und gibt sie an seine Fahrer weiter, unterweist eigenes Personal, prüft die Einhaltung der Anweisungen.

Fahrer: Lkw-Fahrer arbeiten zwangsläufig auch auf fremden Betriebshöfen. Auch hier müssen sie die Arbeitsschutzanweisungen, die zwischen dem Auftraggeber und dem Chef des Fahrers festgelegt wurden, beachten, dürfen also Arbeits- und Transportmittel nur absprache- und bestimmungsgemäß verwenden. Festgestellte Mängel, die Auswirkungen auf Sicherheit und Gesundheit haben können, müssen entsprechend der Vereinbarung gemeldet werden. Arbeitsschutz ist somit auch eine Obliegenheit des Fahrers gegen sich selbst und gegen Dritte, das heißt Kollegen, Kunden und Besucher aus dem fremden Unternehmen.

Verantwortung: Die grundlegende Verantwortung für den Arbeits- und Gesundheitsschutz im Betrieb hat der Arbeitgeber der Beschäftigten. Er muss dafür sorgen, dass Verhältnisse und Verhalten am Arbeitsplatz den Anforderungen des Schutzes der Gesundheit und der Sicherheit seiner Mitarbeiter genügen. Als Unternehmer ergreift er sachliche, organisatorische und personelle Maßnahmen für die Sicherheit am Arbeitsplatz. In größeren Betrieben wird bereichsweise Verantwortung vom Arbeitgeber auf geeignete Führungskräfte delegiert, die die notwendige Qualifikation besitzen, zuverlässig und fachkundig sind. Die Pflichten sollten konkret und schriftlich übertragen werden. Die Pflichtenübertragung entbindet den Arbeitgeber aber nicht vollständig, er muss vielmehr regelmäßig prüfen, ob seine Führungskräfte der Verantwortung nachkommen.

Alltagsprobleme rechtzeitig erkennen

Weil die Zeit fehlt, sprechen Führungskräfte oft nur über die unmittelbar geschäftstragenden Themen, seltener über Fragen des Arbeitsschutzes. Torben Wahler*, Fachkraft für Arbeitssicherheit, beschreibt die Situation in einer mittelgroßen Spedition: „Die regelmäßigen technischen Prüfungen, die Unterweisung von

*Name von der Redaktion geändert.



Der Fahrer notiert die Ergebnisse der Abfahrtskontrolle in seiner Checkliste.

© BG Verkehr/Hans-Karl Asel

Ein Profi lässt keine Abweichung von seiner Routine zu. Er lässt sich nicht aus dem Konzept bringen. Der Profi kennt riskante Situationen und Gefahren. Er stimmt sich mit anderen ab, denkt mit, ist verlässlich und fragt nach Hilfe, wenn er sie braucht.



© BG Verkehr/Hans-Karl Asel

Mitarbeitern und die Organisation der Ersten Hilfe sind ja in aller Regel installiert. Ein Mindestmaß an technischer Sicherheit und Gesundheitsschutz ist durch die Zusammenarbeit zwischen Sicherheitsbeauftragten, Sifas, Betriebsarzt und Aufsichtspersonen der BG Verkehr gegeben. Aber im Alltag mangelt es dann oft daran, unsicheres Verhalten von Mitarbeitern konsequent abzustellen, Improvisationslösungen zu unterbinden und vor allem auch betriebsfremde Mitarbeiter und Fahrer in die Überwachung einzubeziehen. Genau da liegt meiner Ansicht nach das größte Problem: Wir dürfen die typische Betriebsblindheit nicht zuzulassen!“

Ein besonderer Fall sind übrigens ehemals kleine Firmen, die innerhalb kurzer Zeit durch Expansion dem Segment der Kleinbetriebe entwachsen sind. Die vorher überschaubare Verteilung der Aufgaben und Verantwortung auf wenige Köpfe wurde durch das Wachstum überholt – jetzt weiß zwar jeder irgendwie, was von ihm erwartet wird, eine konkrete, möglichst schriftliche Abgrenzung oder Pflichtenübertragung existiert aber nicht.

Fahrer im Nahverkehr steuern oft bekannte Ladestellen an und kennen die Prozesse, Abläufe und Bezugspersonen der Fremdfirmen sehr gut. Die vorbereitenden Tätigkeiten des Fahrers und die Ladetätigkeit des Lagerpersonals gehen dann ohne definierte Übergabe ineinander über. Lkw-Fahrer bedienen die Stapler des Verladers, obwohl ihnen dazu die Erlaubnis und die Qualifikation fehlen. Verhaltensregeln zu persönlicher Schutzausrüstung, zum Beispiel Schutzschuhen, werden ignoriert, die Verantwortlichen drücken bei betriebsfremden Kollegen beide Augen zu. Besonders gefährliche Situationen entstehen, wenn der Fahrer seinen Lkw schon von der Rampe abzieht, obwohl sich noch Ladepersonal oder Stapler im Lkw oder auf dem Überladeblech befinden.

Der ideale Betriebsablauf:

Das **Ladepersonal** hat den Lkw zur Be- und Entladung übernommen, bindet die Ladefläche sicher an die Rampe/das Tor an, beachtet Gefahrenbereiche um das Fahrzeug, koordiniert den Stapler- und Ameisenverkehr, sorgt für die richtige Lastverteilung (in Absprache mit dem Fahrer), beseitigt die Verbindung von Rampe und Ladefläche, teilt dem Fahrer mit, wenn die Ladearbeiten abgeschlossen sind, übergibt das Fahrzeug zum Abziehen an den Fahrer.

Das **Fahrpersonal** positioniert das Fahrzeug sicher an der Rampe, der Fahrer hat den Lkw zur Beladung freigegeben und hält sich von nun an im Hintergrund auf, außerhalb der Verkehrswege des Staplers. Erst jetzt beginnt das Ladepersonal mit dem Be- und Entladen.

Ganz wichtig dabei: Die Beteiligten stehen über klare verbale und nonverbale Kommunikation in Verbindung, zum Beispiel durch Blickkontakt, deutlichen Gruß, Handzeichen und Ansprache, eindeutige Zeichen zum Einweisen und auffällige Arbeitskleidung.

Unser Fazit: Die Vorstellung einer Welt ohne schwere Arbeitsunfälle erscheint vielen Partnern in der Transportbranche als unrealistisch. Dennoch gibt es Betriebe, in denen dieses Ziel längst Wirklichkeit ist. Machen Sie mit, definieren Sie für alle Beteiligten verbindliche Vereinbarungen und sorgen Sie notfalls mit Nachdruck dafür, dass sie eingehalten werden. Denn Sicherheit geht vor!

Jens Becker

Referent für Projekte im Bereich Straßenverkehr bei der BG Verkehr



© BG Verkehr/Günter Heider

Abbiegeunfälle vermeiden

Die Spiegel-Einstellplanen der BG Verkehr sind ein voller Erfolg. Verschiedene Planenhersteller fertigen sie inzwischen für Transportunternehmen nach Vorgaben der BG Verkehr.

Wenn es möglich ist, etwas gegen die oft tödlich endenden Abbiegeunfälle beim Rechtsabbiegen von Lkw zu tun, werden Transportunternehmer hellhörig. Als die BG Verkehr vor rund anderthalb Jahren nach verschiedenen Tests in Mitgliedsunternehmen erstmals Spiegel-Einstellplanen zum richtigen Einstellen der Spiegel am Lkw vorstellte, fanden diese Planen sofort großes Interesse. Zahlreiche Betriebe haben seitdem einen Planensatz gekauft oder eine Spiegel-Einstellfläche fest auf dem Firmengelände aufbringen lassen. Selbst Riskmanager aus Versicherungsunternehmen empfehlen das Produkt.

Wer die Planen einsetzen will, muss sie aber nicht kaufen. Die Aufsichtspersonen der BG Verkehr bringen nach Terminabsprache einen Planensatz mit und stehen für eine Einweisung der Fahrer zur Verfügung. Dabei sind zunächst die Fahrer selbst gefordert. Sie markieren mit Gegenständen die Bereiche, von denen sie glauben, dass sie sie nicht oder schlecht einsehen können. Danach werden die Planen um das Fahrzeug ausgelegt. Sobald alle Planen

ausgelegt sind, stellen die Fahrer entsprechend ihrer persönlichen Fahrersitzeinstellung die Spiegel optimal ein. Oft zeigt sich, dass die als schlecht einsehbar eingeschätzten Bereiche jetzt gut sichtbar sind. Der Vorteil des Planensatzes liegt in der farblichen Ausführung der einzelnen Planen, die jeweils einem Spiegel zugeordnet werden. Darüber hinaus kann der Fahrer aufgrund der spiegelverkehrten Schrift erkennen, für welchen Spiegel die jeweilige Plane vorgesehen ist.

Ein umfangreiches Medienecho half mit Berichten aus der Praxis, die Planensätze bekannt zu machen. Spiegel von tausenden von Fahrzeugen wurden inzwischen mit ihrer Hilfe eingestellt. Und nicht nur Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr vertrauen auf die praktische Einstellplane, sondern auch die Polizei und einige NATO-Armeen. Die Planen schafften es sogar bis zum Tag der offenen Tür des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Michael Fischer
Leiter des Projekts „Abbiegeunfälle“
bei der BG Verkehr

IM NETZ

Anleitungen für die Produktion und den Einsatz der Planen finden Sie auf der Homepage der BG Verkehr. Wenn Sie einen Planensatz produzieren lassen wollen, sollten Sie darauf achten, dass das Material wetterfest ist. Ein Spiegel-Einstellplatz auf dem Firmengelände kann leicht und kostengünstig von einem Profi auf Asphalt oder Beton aufgebracht werden.

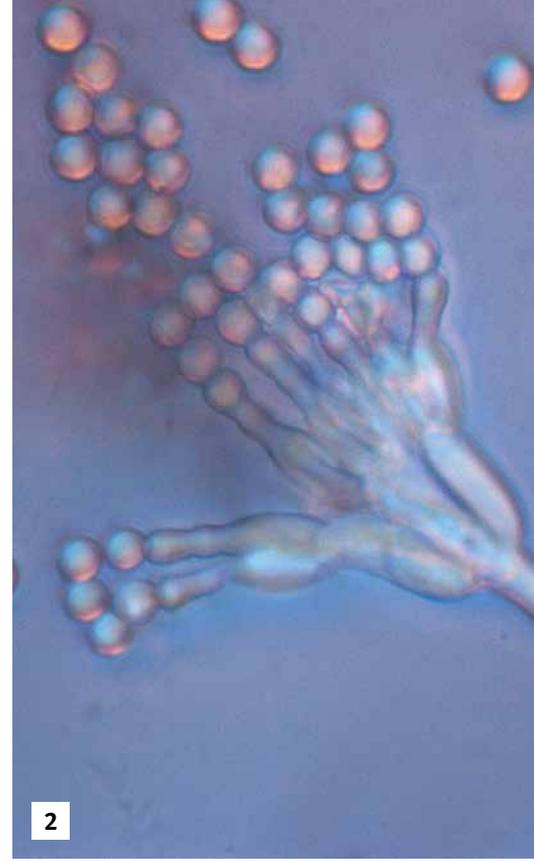


© BG Verkehr/Günter Heider

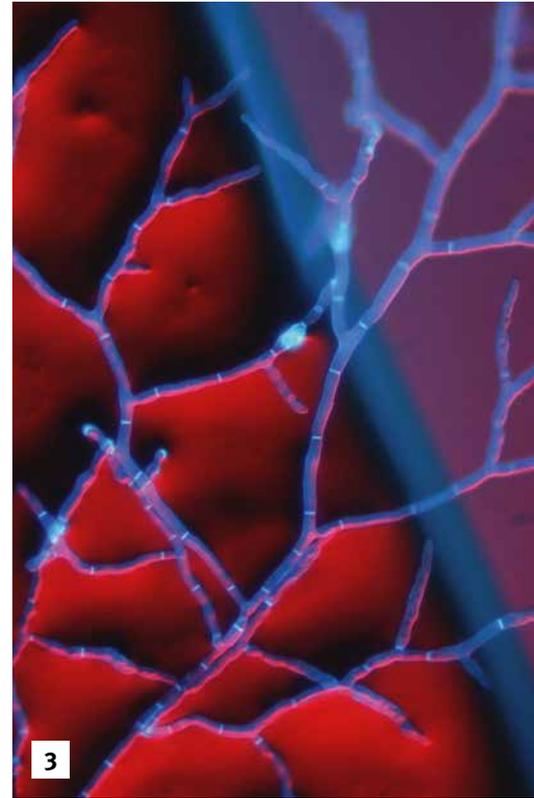
+ Download der Anleitung für die Produktion
www.bg-verkehr.de |
Webcode: 16530711

Schimmelpilze sind überall

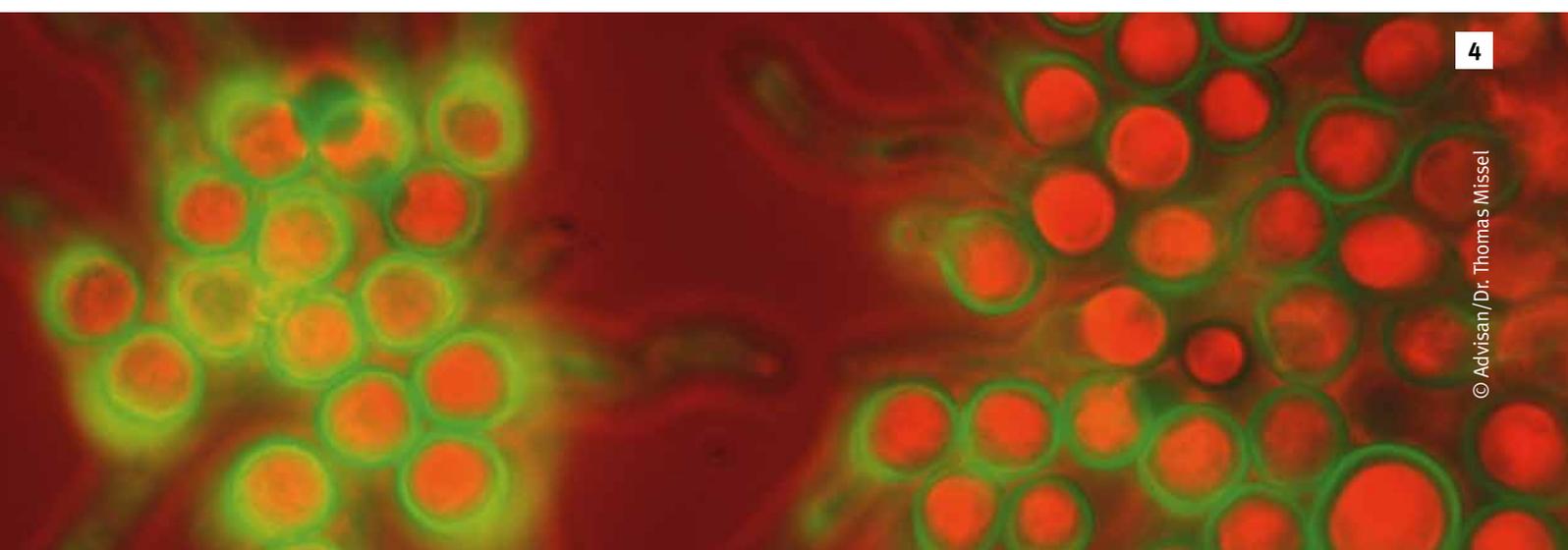
Wenn es im Sommer warm und feucht wird, vermehren sich Schimmelpilze besonders gut. Ist das gefährlich?



2



3



4

Frau Dr. Meyer, gibt es bei Schimmelpilzen ähnlich wie bei Speisepilzen harmlose und giftige Varianten?

Nein, so eine Unterteilung kann man nicht vornehmen. Schimmelpilze sind sehr nützlich, sie werden zum Beispiel bei der Herstellung von Antibiotika oder in der Lebensmittelproduktion eingesetzt. Unter bestimmten Bedingungen können Schimmelpilze aber auch sogenannte Mykotoxine bilden. Hierbei handelt es sich um Stoffe unterschiedlicher chemischer Struktur, die für Menschen und Tiere schädlich sind. Am bekanntesten ist wohl das stark giftige Mutterkorn. Man findet es im Nahrungsgetreide, aber auch im Viehfutter. Die Aufnahme von Mutterkorn kann tödlich enden.

Unter welchen Umständen wachsen Schimmelpilze am besten?

Schimmelpilze kommen überall in der Umwelt vor. Sie sind an der Zersetzung organischen Materials beteiligt und sowohl in der Außenluft als auch in der Innenluft anzutreffen. Die Schimmelpilzkonzentration in der Außenluft ist unter anderem abhängig von der geografischen Lage, der Temperatur, der Feuchtigkeit und den vorhandenen Nährstoffen (Zersetzungsmaterial). Schimmelpilze wachsen in unseren Breiten besonders gut im Sommer und ab einer relativen Feuchte von circa 70 Prozent. Als Nährstoffquellen dient nicht nur verrottendes Material, wie zum Beispiel Laub, sondern auch Holz, Papier, Gummi, Teppichböden, Leder und Kunststoffe.

Und ab welcher Konzentration sind Schimmelpilzsporen für uns gefährlich?

Eine eindeutige Dosis-Wirkungs-Beziehung zwischen der Schimmelpilzkonzentration in der Luft und den nachweisbaren gesundheitlichen Auswirkungen existiert bislang nicht. Aber es ist belegt, dass Schimmelpilze allergische Reaktionen auslösen können, wie zum Beispiel eine Entzündung der Nasenschleimhaut, Asthma und allergische Erkrankungen der Lunge. Stark reizende und toxische Wirkungen wurden bisher allerdings fast ausschließlich an Arbeitsplätzen mit sehr hohen Schimmelpilzkonzentrationen nachgewiesen.

Es gibt Schimmelpilzspürhunde – was halten Sie davon?

Während des Wachstums können Schimmelpilze verschiedene flüchtige organische Verbindungen bilden. Etwa 30 davon haben Wissenschaftler bisher identifiziert. Diese flüchtigen Verbindungen können von einem speziell ausgebildeten Schimmelpilzspürhund schon in geringen Konzentrationen gerochen werden. So kann im Einzelfall eine verdeckte Schimmelpilzbelastung lokalisiert werden. Der Aktionsradius des Hundes beschränkt sich allerdings auf den Fußboden und den unteren Wandbereich. Der vom Hund im Raum markierte Standort muss also nicht unbedingt der Befallsort sein. Deshalb sollte aus den Ergebnissen dieser Untersuchung keine Entscheidung für oder gegen eine Sanierung der betroffenen Räume abgeleitet werden.

Wann müssen die Führungsverantwortlichen im Betrieb reagieren?

Der Arbeitgeber muss dafür sorgen, dass die Gesundheit der Mitarbeiter bei der Arbeit nicht gefährdet wird. In der Gefährdungsbeurteilung sollte deswegen berücksichtigt werden, ob Mitarbeiter Schimmelpilzen ausgesetzt werden.

Bei der Messung und Bewertung biologischer Arbeitsstoffe am Arbeitsplatz und der Arbeitsplatzoptimierung unterstützen öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige. Auch der Messtechnische Dienst der BG Verkehr führt Messungen vor Ort durch, wenn dies für die Aufsichtstätigkeit erforderlich ist. Dazu zählen die Messung von Schimmelpilzen in der Luft und die Probenahme von Material- und Oberflächenkontaktproben zur Bestimmung von Schimmelpilzen. Bei Bedarf ist eine Identifizierung der Schimmelpilzarten möglich. (dp)

INTERVIEW MIT ...

Dr. Gabriele Meyer. Die Biologin leitet das Referat Biostoffe, UV-Strahlung und Messtechnischer Dienst See bei der BG Verkehr.



Beispiele für Maßnahmen am Arbeitsplatz

Schimmelpilze entwickeln sich gut, wenn sie genug Feuchtigkeit bekommen. Problematische Arbeitsbereiche und -situationen sollten in der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigt werden. Achten Sie zum Beispiel auf verschimmeltes Transportgut, wie verschimmelte Kartons oder Paletten. Dasselbe gilt für den Transport kontaminierter Materialien, zum Beispiel Erdaushub.

Büroräume müssen ausreichend beheizt und regelmäßig gründlich gelüftet werden. Verschimmelte Erde in Blumentöpfen sollte man austauschen.

- 1 *Aspergillus fumigatus* ist weltweit verbreitet. Er wächst bei uns gut in Biomüll, Laub und Kompost, ebenso in Tapeten.
- 2 *Penicillium* dürfte der bekannteste Pilz sein, denn er kann das Antibiotikum Penicillin bilden.
- 3 *Pilzmyzel* bezeichnet das weiträumige Geflecht (Myzel) unter dem sichtbaren Fruchtkörper des Pilzes.
- 4 *Schimmelpilze* sind fast überall in der Luft vorhanden.

Unsere Fotos stammen von dem Mikrobiologen Dr. Thomas Missel, der in Hannover ein Labor für Arbeits- und Umwelthygiene leitet und als öffentlich bestellter Sachverständiger tätig ist.

Die Verantwortung im Blick

Bei Lufthansa Technik in Hamburg werden Flugzeuge aus aller Welt gewartet, instandgesetzt und umgebaut. Wer hier arbeitet, stellt sich den Anforderungen eines Hochtechnologie-Unternehmens.



E 3024 KG
E 3024 KG
E 3024 KG
E 3024 KG

STATIC POINTS (DO NOT REMOVE) FOR DEFORMATION MEASUREMENTS. AREA WITHIN RED LINE MUST BE KEPT SMOOTH AND CLEAN.

MG

Man sollte meinen, bei diesen handverlesenen Mitarbeitern habe die Fachkraft für Arbeitssicherheit nicht mehr viel zu tun. Sicherheitsingenieur Hartmut Hamker ist da anderer Meinung.

Als die Lufthansa in Hamburg-Fuhlsbüttel nach dem zweiten Weltkrieg den Betrieb wieder aufnahm, gab es auf dem weitläufigen Gelände noch eine Pferderennbahn und viel Platz. Heute sorgt der Waldbeauftragte dafür, dass die Laubbäume keinen Schaden nehmen und für neue Hallen müssen alte Gebäude weichen. Zwischen der neuen Lärmschutzhalle (der größten dieser Art weltweit) zum Volllasttest der Triebwerke am Boden und dem Besuchereingang liegen rund zwei Kilometer und mehr Gebäude als ein Gast sich auf Anrieb merken kann. Sie sind durchnummeriert und auch Hartmut Hamker, Fachkraft für Arbeitssicherheit, und der Pressesprecher Thomas Erich haben während der Führung zwischen Wartungshallen, Werkstätten, Lagern, Bürogebäuden und Klärwerk einen Lageplan in der Tasche. Direkt hinter einem stabilen Zaun liegt die Startbahn, so dass die Maschinen auf kurzem Weg ihre Docks zur Wartung erreichen.



Hartmut Hamker (55) studierte in Wuppertal Sicherheitstechnik und begann im Jahr 1989 als Fachkraft für Arbeitssicherheit bei Lufthansa Technik in Hamburg.

„Wir sind uns unserer Verantwortung stets bewusst“

Selbst für die Sifa und den Pressereferenten öffnen sich beim Rundgang über das Werftgelände nicht alle Türen. Wer was sehen oder tun darf, unterliegt hier strengen Regeln. Direkt am Flugzeug dürfen nur Menschen arbeiten, die fachlich und persönlich überdurchschnittlich geeignet sind. Dennoch wird jeder Arbeitsabschnitt so konzipiert, dass sich mehrere Personen die Verantwortung teilen und bemerkt wird, falls ein Fehler passiert. Dafür gibt es diverse Kontrollsysteme, die Mitarbeiter nicht unter Druck setzen, sondern entlasten. „Die Ölfilter in den Triebwerken“, gibt Pressesprecher Thomas Erich ein Beispiel, „werden nie nur von einer Person gewechselt, wenn an mehreren Triebwerken gearbeitet wird. So unwahrscheinlich es ist, könnte man sie ja theoretisch verkehrt einbauen. Deswegen machen das zwei verschiedene Leute.“ Oder: „Bei der Wartung vor dem nächsten Start muss es schnell gehen. Aber wenn dabei irgendetwas schief läuft, hat wegen einer Verzögerung niemand etwas zu befürchten – auch wenn Hunderte von Fluggästen deswegen zu spät in den Urlaub starten.“ Schon bei der Auswahl der neuen Auszubildenden haben nur die eine Chance, die ehrlich sagen, dass sie etwas nicht geschafft haben. Die Prüfung ist so angelegt, dass wirklich jeder irgendwann an diesen Punkt kommt. Geben die jungen Leute zu, dass sie die Aufgabe nicht ordentlich zu Ende bringen konnten, kommen sie weiter. Sonst nicht.

Man sollte meinen, diese handverlesenen Mitarbeiter müsse man für das Thema Arbeitssicherheit nicht besonders sensibilisieren. Sicherheitsingenieur Hartmut Hamker ist da anderer Meinung: „Bei der Technik macht niemand Kompromisse, aber wenn es um die persönliche Sicherheit geht, sieht das manchmal etwas anders aus. Kein Wunder in einem Reparaturbetrieb mit fast 7.500 Mitarbeitern.“ Ein Beispiel? „Neulich ist ein Mitarbeiter auf das Geländer einer Plattform geklettert, um besser an die Tragfläche zu kommen. Den hat allerdings sein Vorgesetzter runtergeholt, bevor ich etwas sagen konnte.“ Bei Lufthansa Technik in Hamburg teilen sich die zehn festangestellten Fachkräfte für Arbeitssicherheit die verschiedenen Sachgebiete. Hamker ist für den Bereich Flugzeugüberholung zuständig. Die findet in sogenannten Docks statt – 10.000 Quadratmeter hat die Halle, in der drei Großraumflugzeuge nebeneinander Platz haben (in dieser Größe gibt es noch sechs weitere Gebäude). Die Mitarbeiter ►



In der Halle zur Triebwerksüberholung werden die Motoren Schritt für Schritt zerlegt.



Bei der Arbeit an den bis zu 24 Meter hohen Großraumflugzeugen kommen fahrbare Treppen, mehrstöckige Gerüste, Kräne und an der Hallendecke befestigte Montageplattformen zum Einsatz.

nutzen Fahrräder für die weiten Wege, Hallenaufsicht und Projektleiter behalten alles im Blick. Als wir uns zum Beispiel einem grauen Truppentransporter der Luftwaffe nähern, der gerade umgebaut wird, muss umgehend begründet werden, was die Presse hier verloren hat. Das Aufgabenspektrum des „beratenden Ingenieurs“ Hamker reicht von der Auswahl einer geeigneten Tastatur im Großraumbüro bis zum Konzept für eine neue Fallsicherung aus 30 Metern Höhe. Für die Arbeiten am Flugzeug kann man selten Geräte „von der Stange“ verwenden:

Wie zum Beispiel auf die Tragfläche eines Airbus eine spezielle Farbe auftragen, die gleichmäßig angeraut wird? Diese Beschichtung spart Treibstoff und wurde von den Haifischen inspiriert, die dank ihrer rauen Haut besonders wenig Strömungswiderstand haben. Die Betriebsingenieure tüftelten einen Kran aus, an dessen Ende eine Rolle montiert ist, die zentimetergenau gesteuert

werden kann. „Die wollten dazu natürlich auch eine Einschätzung der Arbeitssicherheit“, sagt Hamker, „deswegen bin ich kurzfristig nach Bremen gefahren, um mir das Gerät anzusehen.“

Zum Schutz der Mitarbeiter ersannen die Ingenieure eine Fallsicherung, die an einer Krankkatze mitläuft.

Um in dieser Welt der Hochtechnologie als Gesprächspartner ernst genommen zu werden, muss eine Sifa über beachtliches Wissen verfügen. Die „Ölfüße“, wie sich die Hydrauliker im Flugzeugbau vor Ort selbst scherzhaft vorstellen, gelten wie alle Mitarbeiter der Technik als exzellente Fachleute auf ihrem Gebiet. Hamker genießt offensichtlich hohe Wertschätzung und wird überall mit freundlichem Handschlag begrüßt. Sein fundiertes Wissen und die spürbare Begeisterung für die Materie mögen auch der Grund gewesen sein, ihm die Führung von Besuchern zu übertragen. Da die Lufthansa mit 10.000 Mitarbeitern für die Stadt Hamburg einer der größten Arbeitgeber ist, sind zum Beispiel auch Delegationen des Senats zu Gast. Neben seinen diversen Verpflichtungen hat Hamker den Anspruch, einmal



Ausgebaute Sessel in der Sitzwerkstatt.



Lufthansa Technik ...

... ist der weltweit führende Dienstleister für Flugzeugtechnik. Die Arbeitssicherheit ist im Lufthansa Konzern über die Geschäftsfelder hinweg überregional organisiert. Der Hauptsitz der Lufthansa Technik befindet sich in Hamburg.



im Jahr jeden Arbeitsplatz in seinem Verantwortungsbereich gesehen zu haben. Wöchentlich dreht er eine Runde über das gesamte Gelände. Was den innerbetrieblichen Verkehr angeht, trifft man hier wie überall auf Schnellfahrer und Falschparker. Dagegen geht energisch ein hauseigener „Verkehrspolizist“ vor, der zum allgemeinen Vergnügen auch Mopeds mit einer Parkkralle belegt.

Nach der eigentlichen Ursache suchen

Trotz aller Sorgfalt gibt es auch in einem Unternehmen, das den Grundsatz „Safety first“ stets bewusst hält, gefährliche Situationen. Nach den Menschenleben geht es dabei um enorme Sachwerte: Allein ein Triebwerk kostet locker 20 Millionen Euro, der Listenpreis für den Airbus A380 liegt derzeit bei über 430 Millionen US-Dollar. Kleine und große Vorfälle werden von den Führungskräften und Mitarbeitern in einem Dokumentationssystem erfasst, in das jeder eintragen kann, was ihm auffällt. Je höher die Risikostufe der Ereignisse, desto umfangreicher die anschließenden Ermittlungen. Der Leitgedanke dabei heißt: aus Fehlern lernen und so lange suchen und fragen, bis die ursprüngliche Ursache eines Problems gefunden ist. Die firmeninterne Zeitschrift LEARN veröffentlicht Fallberichte und beschreibt, wie man es besser macht.

Gegen Ende des mehrstündigen Rundgangs macht sich bei Fotograf und Autorin eine gewisse Erschöpfung breit. Wir verzichten dankend auf den Blick ins Galvanisierwerk, staunen nicht mehr ganz so lebhaft über den Anblick eines zerlegten Triebwerks und hätten gegen eine Sitzgelegenheit nichts einzuwenden. Derweil stehen Pressereferent und Sicherheitsingenieur munter im Flur vor einem Plakat, das den Flughafen im Jahr 1954 zeigt, und diskutieren, welche Flugzeugtypen im Hintergrund zu sehen sind. Es stimmt wohl, was sie bei der Begrüßung über die besondere Atmosphäre bei Lufthansa Technik sagten: „Hier sind alle ein bisschen flugzeugverrückt“.

Text: Dorothee Pehlke
Fotos: Christoph Papsch

Sommerfahrplan

Für viele Menschen ist der Sommer die schönste Jahreszeit – die Arbeit kann an heißen und schwülen Tagen allerdings ganz schön anstrengend werden. Worauf sollten Sie achten?



Persönliche Schutzausrüstung

Egal, wie warm es ist: Wenn aus Sicherheitsgründen feste Schuhe, Warnkleidung, Handschuhe oder ein Sicherheitshelm für den persönlichen Schutz bei der Arbeit erforderlich sind, gilt das auch im Sommer. Atmungsaktive und luftige „Sommervarianten“ in bequemer Passform machen das Tragen angenehmer.



Genug trinken

Viele Menschen sind nicht mehr gewohnt, „auf ihren Durst zu hören“. Um den Kreislauf im ohnehin anstrengenden Sommer zu entlasten, muss man regelmäßig trinken. Ungekühltes Mineralwasser ohne Kohlensäure ist das ideale Sommergetränk – auch wenn es nicht so verlockend klingt wie ein eisgekühltes Bier. Aber Alkohol ist als Durstlöcher auch in der Freizeit völlig ungeeignet, er fördert zusätzlich die Ausscheidung von Flüssigkeit und verstärkt das Durstgefühl. Wasser mit einem Spritzer Zitronensaft erfrischt dagegen ideal. Am besten trinkt man über den Tag verteilt rund zwei Liter, aber nicht mehr als ein Glas (0,25 Liter) auf einmal.

Beim Fahren sind Flipflops tabu

Eine Studie der Uni Lüneburg bestätigt, was die BG Verkehr schon lange fordert: Fahrer müssen Schuhe tragen, die mindestens durch einen Riemen hinter der Ferse am Fuß gehalten werden. Die Auswertung von 5.400 Bremsmanövern am Fahrsimulator beweist, dass es bei einem plötzlichen Zwischenfall in Flipflops deutlich länger dauert als in festen Schuhen, bis das Bremspedal voll durchgetreten ist.



Hitzefrei?

Es gibt keinen Rechtsanspruch auf eine Klimaanlage oder „Hitzefrei“. Arbeitgeber müssen aber dafür sorgen, dass es in geschlossenen Räumen nicht unerträglich warm wird. Bei 26 Grad sollten sie reagieren – ab 30 Grad muss etwas passieren! Mögliche Gegenmaßnahmen: Verlegung der Arbeitszeit, Sonnenschutz an den Fenstern, zusätzliche Pausen, Ventilatoren und Getränke.



Bei Hitzschlag sofort reagieren

Körperliche Überanstrengung in einer heißen Umgebung kann einen Hitzschlag auslösen. Typische Symptome dafür sind Atembeschwerden, die Haut des Betroffenen ist rot, heiß und trocken, hinzu kommen ein taumelnder Gang, Verwirrtheit oder Bewusstlosigkeit. Die Körpertemperatur kann bei einem Hitzschlag bis auf 40 Grad ansteigen – das ist lebensgefährlich! Deswegen ganz wichtig: Das Opfer muss sofort aus der Sonne gebracht und bis zum Eintreffen des Notarztes gekühlt werden, zum Beispiel durch Umschläge mit kalten, feuchten Tüchern, die rasch gewechselt und immer wieder übergossen werden. Falls dennoch Bewusstlosigkeit eintritt: stabile Seitenlage. Setzt gar die Atmung aus, muss sofort mit Wiederbelebensmaßnahmen begonnen werden.

Immer mit Hautschutz

Hautkrebs ist eine ernst zu nehmende Gefahr – in Deutschland gibt es jedes Jahr rund 240.000 Neuerkrankungen. Wegen der nachweisbaren Belastung von Menschen, die ungeschützt im Freien arbeiten, wurde Hautkrebs in die Liste der Berufskrankheiten aufgenommen. Die wirksamste Vorbeugung gegen Sonnenbrand und Schlimmeres ist der Aufenthalt im Schatten, besonders in der Mittagszeit. Weil das bei vielen Tätigkeiten in der Praxis nicht machbar ist, schützt man die Haut am besten durch lange Hosen und langärmelige Oberbekleidung aus Baumwolle. Je dichter und dunkler die Kleidung ist, desto größer ist die Schutzwirkung (spezielle UV-Schutzkleidung ist in der Regel nicht erforderlich). Auf den Kopf gehört ein Sonnenhut (alternativ Mütze, Kappe, Tuch) mit breiter Stirnblende und Krempe, wobei man darauf achten muss, dass Ohren und Nacken gut abgedeckt sind. Ist aus Sicherheitsgründen ein Schutzhelm vorgeschrieben, kann er mit Blending und Nackentuch nachgerüstet werden. Gesicht und Hände sollte man wiederholt großzügig mit wasserfester Sonnencreme einreiben (ungebräunte Haut mindestens mit UV-Schutzfaktor 30). Die Augen reagieren auf UV-Strahlung noch empfindlicher als die Haut, deswegen braucht man eine gut sitzende Sonnenbrille (UV-Schutz 400). Optiker beraten zur optimalen Qualität von Gläsern sowie zu Tönungsgrad und Zusatzfiltern. Oft wird bei uns nachgefragt, ob die BG Verkehr die Kosten für eine Sonnenbrille übernimmt – das ist leider nicht möglich.

Vorbeugen ist besser als löschen

Verheerende Brände entwickeln sich blitzschnell. Wer gute Präventionsarbeit leisten will, muss wissen, wie ein Brand entsteht.

Feuern und Brände sind in vielen Einzelstufen ablaufende chemische Vorgänge, in denen sich brennbare Stoffe mit Sauerstoff verbinden und dabei Wärme abgeben. Ein Brand entsteht, wenn ein brennbarer Stoff in einem richtigen Mengenverhältnis mit Sauerstoff vorhanden ist und von einer Zündquelle mit ausreichender Energie entzündet wird.

Der Sammelbegriff „brennbarer Stoff“ umfasst gasförmige, flüssige und feste Stoffe, einschließlich Dämpfen, Nebel und Stäuben, die im Gemisch oder im Kontakt mit Luft oder Sauerstoff zum Brennen neigen. Sie werden allgemein auch als „Brennstoff“ bezeichnet. Der Brennstoff selbst beeinflusst das Brandgeschehen auf vielfältige Weise. Das Brandverhalten eines Brennstoffes ist im Wesentlichen abhängig von seinen chemischen und physikalischen Eigenschaften, vom jeweiligen Aggregatzustand – fest, flüssig oder gasförmig – und von den Umgebungseinflüssen.

Brandlehre und Brandverhütung

Brände werden in fünf Klassen eingeteilt. Feste Stoffe (Brandklasse A) verbrennen entweder nur mit Glut- oder mit Glut- und Flammenbildung, während flüssige beziehungsweise flüssig werdende Stoffe (Brandklasse B) und Gase (Brandklasse C) nur mit Flammenbildung verbrennen.

Glut löscht man durch Kühlen, Flammen werden erstickt.

Das ist wichtig zu wissen, denn es gilt die Faustregel: Glut muss gekühlt und Flammen müssen erstickt werden! Metallbrände der Brandklasse D verbrennen mit einer Temperatur von mehr als 2.000 °C und sind von Laien sehr schwer zu löschen. Auch schwer zu löschen sind „Fritteusenbrände“ und ähnliche Fettbrände (Brandklasse F), weil sie

schon in der Entstehung circa 400 °C heiß sind. Solche Brände sind extrem gefährlich. Sie müssen unbedingt durch gute Präventionsarbeit verhindert werden.

Im Seminar der BG Verkehr zum Brandschutz erhalten die Teilnehmer einen praktischen Einblick in die Brandlehre. Dabei wird unter anderem demonstriert, dass sich scheinbar schwer entflammbare Stoffe unter bestimmten Voraussetzungen sehr leicht zünden lassen und dass so mancher Brand schneller verläuft als erwartet. Schnell wird klar, dass organisatorische Maßnahmen sehr wichtig für die Präventionsarbeit sind.

Feuerlöscher und Löschmittel

Feuerlöscher ist nicht gleich Feuerlöscher – man unterscheidet grundsätzlich Dauerdrucklöscher, die bereits unter Druck stehen, und Aufladelöscher, die vor dem Einsatz aktiviert werden. Gefüllt sind sie mit Wasser, Schaum, Kohlendioxid oder Pulver.

+ Seminar: „Grundlagen im betrieblichen Brandschutz“
www.bg-verkehr.de/seminare/seminare-buchen

Gesetzliche Vorgaben zum Brandschutz:

Arbeitsschutzgesetz/Unfallverhütungsvorschrift
 „Grundsätze der Prävention“ (DGUV Vorschrift 1)/
 Technische Regeln für Arbeitsstätten (ASR)
<http://kompendium.bg-verkehr.de>

DGUV Information 205-023 (bisher BGI/GUV-I 5182)
 „Brandschutzhelfer“/DGUV Information 205-001
 (bisher: BGI 560) „Arbeitssicherheit durch vorbeugenden Brandschutz“
<http://publikationen.dguv.de>





BEISPIELE FÜR TYPISCHE ZÜNDQUELLEN

- ▶ Offene Flammen oder Glut
- ▶ Heiße Oberflächen, wie Motorengehäuse, Auspuffanlagen oder Glühbirnen
- ▶ Reibungswärme durch heiß gelaufene Lager
- ▶ Mechanisch erzeugte Funken durch Trennen oder Schleifen von Metallen
- ▶ Funken durch Kurzschlüsse bei defekten und überlasteten elektrischen Geräten
- ▶ Elektrostatische Aufladung durch Abfüllen von Kraftstoffen und Heizöl

Brandschutzklassen

Welcher Löscher für welche Brände geeignet ist, zeigt das Brandklassensymbol auf dem Typenschild.



Welcher Löscher für welche Brände geeignet ist, zeigt das Brandklassensymbol auf dem Typenschild. Ein Wasserlöscher eignet sich zum Beispiel nur für Brände der Brandklasse A, während ein Pulverlöscher für die Brandklassen A, B und C geeignet ist. Daneben gibt es noch behelfsmäßige Löschmittel wie Löschdecken, Sand und jede Art von Naturfaserdecken, mit denen man kleine Flächenbrände abdecken kann. Wichtig: Sollten Personen Feuer ge-

fangen haben, werden in erster Linie die vorhandenen Feuerlöscher eingesetzt, denn das Löschen von Personen mit einer Löschdecke oder Ähnlichem ist sowohl für das Opfer als auch für den Retter sehr gefährlich.

Wie viele Feuerlöscher man letztendlich an einer Arbeitsstätte braucht, hängt von mehreren Faktoren wie Brandlast, Grundfläche, Raumaufteilung und nicht zuletzt von der Qualität des Feuerlöschers ab. Vorhandene Wandhydranten werden bei bestimmten Voraussetzungen mit eingerechnet. In der Technischen Regel für Arbeitsstätten ASR A 2.2 findet man Tabellen, mit deren Hilfe sich die Anzahl der Feuerlöscher festlegen lässt.

Brandschutz im Unternehmen

Alle Beschäftigten müssen mindestens einmal jährlich in Sachen Brandschutz unterwiesen werden. Themen: Brandgefahren im Arbeitsbereich, Einrichtungen zum Brandschutz (Feuerlöscher, Wandhydranten et cetera) sowie Verhalten im Gefahrenfall. Darüber hinaus muss der Arbeitgeber eine ausreichende Anzahl von Brandschutz Helfern benennen, die sich durch fachkundige Unterweisung und praktische Übungen mit dem Umgang mit Feuerlösch-einrichtungen vertraut gemacht haben. Als Faustregel für die Anzahl formuliert die Technische Regel für Arbeitsstätten: „Die notwendige Anzahl von Brandschutz Helfern ergibt sich aus der Gefährdungsbeurteilung. Ein Anteil von fünf Prozent der Beschäftigten ist in der Regel

ausreichend. Eine größere Anzahl von Brandschutz Helfern kann beispielsweise bei erhöhter Brandgefährdung, der Anwesenheit vieler Personen, Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie großer räumlicher Ausdehnung der Arbeitsstätte erforderlich sein. Bei der Anzahl der Brandschutz Helfern sind auch Schichtbetrieb und Abwesenheit einzelner Beschäftigter, zum Beispiel Fortbildung, Ferien, Krankheit und Personalwechsel, zu berücksichtigen.“ Im Unterschied zum „einfachen“ Brandschutz Helfer ist der Brandschutzbeauftragte eine Person mit nachgewiesener Fachkunde, die entweder als Selbstständiger oder betriebsgebunden im vorbeugenden Brandschutz arbeitet.

Seminare der BG Verkehr

Im Seminar „Betrieblicher Brandschutz“ vermitteln wir Grundkenntnisse des Brandschutzes und erläutern den Einsatz von Feuerlösch-einrichtungen. Außerdem üben wir, wie man Entstehungsbrände bekämpft und den Beschäftigten einen sicheren Rückzug aus dem Gebäude ermöglicht. Das Seminar ist ausdrücklich für alle Interessierten gedacht und kann als Grundlage für die Ausbildung der Brandschutz Helfer genutzt werden. Achtung: In diesem Seminar werden keine Brandschutzbeauftragten ausgebildet. Es dient für sie vielmehr zur Wiederholung und Auffrischung des vorhandenen Wissens.

Ingo Tappert
Seminarleiter der BG Verkehr



© fotolia/Gerhard Seybert

Ihre Frage:

Wenn ich trotz Krankschreibung zur Arbeit gehe, bin ich dann versichert?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Ja. Wenn Beschäftigte trotz einer bestehenden Arbeitsunfähigkeit ihre Arbeit wieder aufnehmen, so sind sie dabei gesetzlich unfallversichert. Die Krankschreibung beinhaltet kein Arbeitsverbot. Die Bescheinigung ist lediglich eine Prognose des Arztes darüber, wie lange der Arbeitnehmer voraussichtlich nicht arbeiten kann. Wird ein Arbeitnehmer schneller



gesund oder beeinträchtigt der Grund seiner Krankschreibung seine Tätigkeit nicht, kann er auch vor Ablauf der Bescheinigung an seinen Arbeitsplatz zurückkehren. Wer sich also trotz Krankschreibung auf den Weg zur Arbeit macht, genießt in der Regel von der Haustür an den Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Grundsätzlich sollte man aber erst

dann wieder zur Arbeit gehen, wenn man sich auskuriert fühlt. Die Gefahr, eine Krankheit zu verschleppen oder Kollegen anzustecken, ist sonst groß. Der Arbeitgeber hat zudem eine Fürsorgepflicht. Wenn er seinen Mitarbeiter arbeiten lässt, obwohl erkennbar ist, dass der dazu gar nicht in der Lage ist, kann er sich im schlimmsten Fall sogar schadensersatzpflichtig machen.

© fotolia/Antonioguilem

Pause ist nicht immer Erholung



© Thinkstock.de/iStock/DragonImages

Die Hälfte der Berufstätigen fühlt sich nach der Pause nie, selten oder nur manchmal erholt. Das ist das Ergebnis einer Umfrage der Initiative Gesundheit und Arbeit. Dabei haben Erholungsphasen bei der Arbeit großen Einfluss auf die psychische Gesundheit. Mit „Pause-Machen“ muss aber nicht immer das Nichts-Tun gemeint sein. Wichtig ist, dass die Aktivität in der freien Zeit in deutlichem Gegensatz zum Arbeitsalltag steht. „Für Berufskraftfahrer, die den ganzen Tag am Lenkrad sitzen,

empfiehlt sich eine aktive Pause: zum Beispiel ein paar einfache Rückenübungen auf dem Rastplatz oder ein kleiner Spaziergang im angrenzenden Wald“, so Dr. Klaus Ruff, stv. Geschäftsbereichsleiter Prävention bei der BG Verkehr. Bewegung in der Pause ist auch für Büromenschen sinnvoll. Wer im Call Center arbeitet, braucht eher Ruhe und Stille. Im Internet zu surfen und private Mails zu schreiben ist dagegen nicht erholsam.

+ www.iga-info.de

Digitaler Lohnnachweis erfolgreich gestartet

Unternehmen müssen in diesem Jahr erstmals einen digitalen Lohnnachweis für das vergangene Jahr abgeben. Mehr als 50 Prozent der Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr haben dies bereits getan. Nach einer zweijährigen Übergangsphase soll das neue Verfahren den bisher auf Papier oder via Extranet übermittelten Lohnnachweis ersetzen. Die Berufsgenossenschaften errechnen auf der Grundlage des Lohnnachweises den Beitrag.

+ Weitere Informationen zum Meldeverfahren sowie zum digitalen Lohnnachweis unter: www.bg-verkehr.de

Beitragsvorschuss nach neuem Gefahrtarif

In den im April 2017 versandten Beitragsbescheiden für das Umlagejahr 2016 kommt bei der Vorschussberechnung für 2017 erstmals der 25. Gefahrtarif zur Anwendung.

Die Beitragsbescheide der BG Verkehr wurden im April zusammen mit der Vorschussforderung 2017 an die Unternehmen versandt. Dabei hat sich gezeigt, dass vor allem die Vorschussforderung zu Fragen Anlass gab. Gab es schon immer eine Vorschussforderung? Und wie erklären sich die Unterschiede zum Beitrag?

Ein Vorschuss ist erforderlich, weil die BG Verkehr einen Haushalt der nachträglichen Bedarfsdeckung führt. Das heißt, erst am Ende des Jahres werden die Ausgaben für die Leistungen für Unfälle und Berufskrankheiten auf die versicherten Unternehmen umgelegt. Um liquide zu sein, erhebt die BG Verkehr für das laufende Jahr einen Vorschuss. Dieser liegt immer etwas höher als der Umlagebeitrag, um eventuelle Kostensteigerungen vor allem bei Entschädigungsleistungen abfedern zu können.

Neuer 25. Gefahrtarif

Der Anfang 2017 versendete Vorschussbescheid fußt erstmals auf dem neuen 25. Gefahrtarif. Dieser ist einer der wesentlichen Verteilerschlüssel bei der Beitrags- und Vorschussberechnung. Er spiegelt das Unfallrisiko der jeweiligen Branche wider und führt zu einem dem Risiko angepassten

Beitrag. Geschehen in einer Branche viele und auch schwere Unfälle, ist die Gefahrenklasse und damit auch der Beitrag höher. Je nach Entwicklung in den einzelnen Branchen ergeben sich aus dem 25. Gefahrtarif für die Branchen Veränderungen in der Beitragshöhe. Der Beitrag für Unternehmen des Güterverkehrs bleibt relativ konstant. Unternehmen aus dem Bereich Logistik müssen zum Teil mit steigenden Beiträgen rechnen. Für Fahrradkurier wird sich aufgrund des hohen Unfallrisikos der Beitrag sehr deutlich erhöhen.

Beitragsfuß bleibt konstant

Der zweite wesentliche Faktor bei der Beitragsberechnung ist der jedes Jahr vom Vorstand festgesetzte Beitragsfuß. Er wurde am 7. April dieses Jahres auf 3,40 festgesetzt und bleibt damit im fünften Jahr in Folge konstant. Dazu hat trotz eines leichten Anstiegs der Entschädigungsleistungen vor allem der Anstieg der Gesamtentgelte und Beitrags-einheiten um 4,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr beigetragen. Hier spiegelt sich die gute konjunkturelle Lage wider. Im Bereich der Lastenverteilung nach Entgelten ist der Beitrag sogar gesunken.

Jörg Adamski

Mitgliederabteilung der BG Verkehr

Beispiel Güterverkehr

Das Beispiel zeigt die Auswirkungen des neuen Gefahrtarifs mit der etwas höheren Gefahrenklasse auf die Vorschusserhebung für 2017. (Das Beispiel enthält keinen Beitragsnachlass für 2016 und geht von unveränderten Lohnsummen aus.)

Beitrag Unternehmensversicherung für 2016: 804,68 €

Versicherungssumme: 23.000 €
Gefahrklasse Güterverkehr: 10,29
Beitragsfuß 3,40

Beitrag Arbeitsmerversicherung für 2016: 2.133,73 €

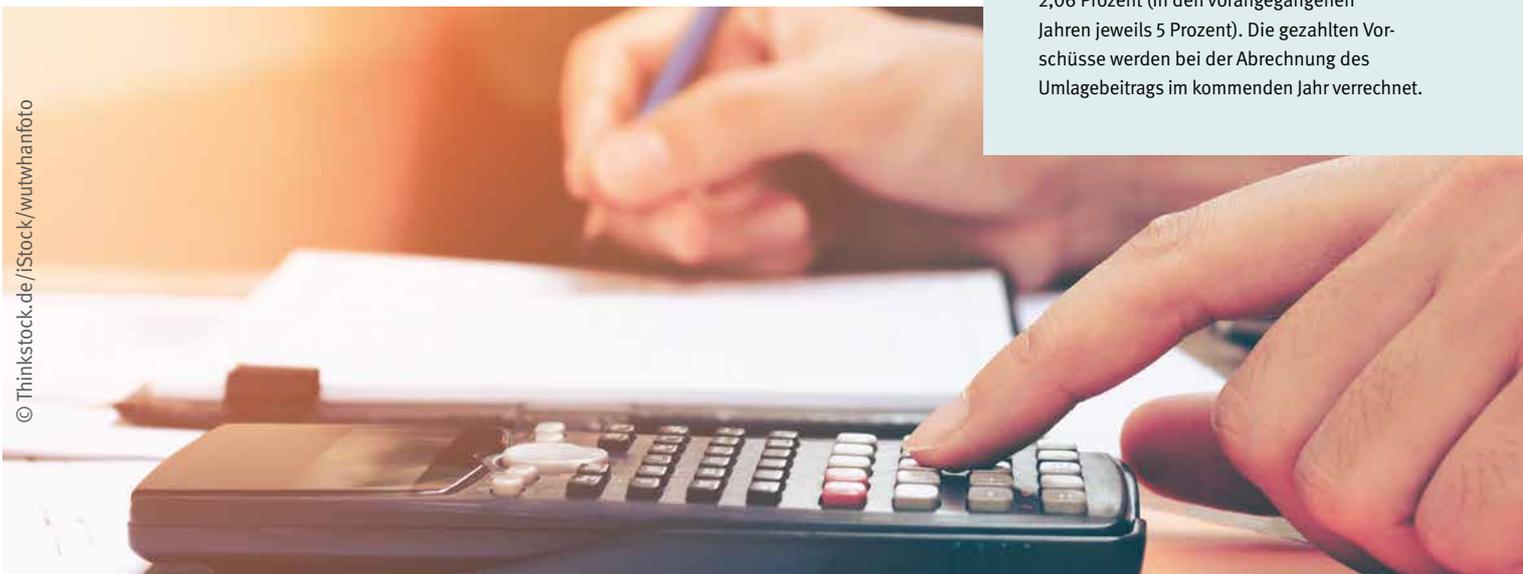
nachgewiesene Lohnsumme: 60.988 €
Gefahrklasse Güterverkehr: 10,29
Beitragsfuß 3,40

Gesamtbeitrag 2016: 2.938,41 €

Vorschussforderung für 2017: 3.089,25 €

Gefahrklasse Güterverkehr ab 2017: 10,60
Beitragsfuß für den Vorschuss 2017: 3,47*

* Der für den Vorschuss 2017 festgesetzte Beitragsfuß von 3,47 entspricht einem Aufschlag auf den Umlagebeitrag 2016 von 2,06 Prozent (in den vorangegangenen Jahren jeweils 5 Prozent). Die gezahlten Vorschüsse werden bei der Abrechnung des Umlagebeitrags im kommenden Jahr verrechnet.



Das Berufskrankheitenrecht weiterentwickeln

Anders als bei Arbeitsunfällen kommen für das Entstehen einer Erkrankung unterschiedliche Ursachen in Frage. Nicht alle Ursachen lassen sich auf das Berufsleben zurückführen. Das macht das Recht zu einer schwierigen Materie.

Harald S. ist 70 Jahre alt und leidet unter Atembeschwerden. Beim Hausarzt erhält er die Diagnose Asbestose. Der Arzt vermutet, dass die Asbestose etwas mit der Arbeit zu tun haben könnte, weil Harald S. früher als Schlosser in einer Lkw-Werkstatt tätig war. Er erstattet eine ärztliche Anzeige über den Verdacht einer Berufskrankheit (BK) bei der BG Verkehr.

Voraussetzung für die Anerkennung der Asbestose als BK ist, dass die Arbeit die Ursache der Erkrankung ist. Harald S. weiß nicht so genau, wann und in welchem Umfang er Asbeststäuben ausgesetzt war. Und das Unternehmen, in dem die Ursache der Erkrankung vermutet wird, existiert nicht mehr. Um in seinem Fall die schädigenden Einflüsse im Erwerbsleben beurteilen zu können, war es aber möglich, auf vorhandene Daten und Messergebnisse vergleichbarer Arbeitsplätze zurückzugreifen. Dadurch konnte die berufliche Verursachung schnell bewiesen und der Fall entschieden werden.

Oft ist die Frage, ob die Erkrankung berufliche Ursachen hat, aber nicht so einfach zu beantworten. Diese und andere Fragen bei der Anwendung des Rechts werden deshalb seit Jahren diskutiert. Gibt es zu wenig Anerkennungen? Wie sollen Betroffene lang zurückliegende Gefährdungen nachweisen? Ist der derzeit bestehende „Unterlassungszwang“ bei einigen Erkrankungen eine sinnvolle rechtliche Regelung? In der Deutschen

Gesetzlichen Unfallversicherung wurde zu diesen und anderen Fragen ein intensiver Diskussionsprozess geführt. Im Dezember 2016 veröffentlichten die Vertreter der Selbstverwaltung von Arbeitgebern und Versicherten das Weißbuch Berufskrankheiten, in dem beschrieben wird, wie das Recht modernisiert und weiterentwickelt werden kann.

1. Ursachen besser ermitteln

Um entscheiden zu können, ob Versicherte an einer BK leiden, müssen Berufsgenossenschaften unter anderem ermitteln, welchen schädigenden Einwirkungen die Versicherten bei der Arbeit ausgesetzt waren. Wie schwierig das sein kann, zeigt das Beispiel von Harald S. Bei ihm konnten vergleichbare Messdaten herangezogen werden. Bei den Datensammlungen bestehen jedoch noch große Lücken. Um sie zu schließen, soll der Gesetzgeber den Rahmen dafür schaffen, dass Daten für weitere sogenannte Expositionskataster erhoben und genutzt werden können.

Verbessert werden soll auch die Ermittlung bei der gesetzlichen Unfallversicherung. Um das zu erreichen, sollen neue einheitliche Qualitätsstandards und Werkzeuge erarbeitet werden. Und auch die Transparenz für Versicherte soll weiter erhöht werden: Bevor eine Entscheidung der Unfallversicherung getroffen wird, sollen die Versicherten die Angaben zu ihrer Tätigkeit vor Bescheiderteilung noch einmal überprüfen können, damit bei Bedarf nachgebessert werden kann.



Radiologische Untersuchung
im Unfallkrankenhaus Berlin.



© ukb/Jan Pauls

2. Unterlassungszwang abschaffen

Derzeit gibt es 77 Krankheiten, die von der Bundesregierung als Berufskrankheiten anerkannt und in der sogenannten BK-Liste zusammengefasst sind. Neun dieser BKen können laut Gesetz nur anerkannt werden, wenn die Betroffenen so schwer erkrankt sind, dass sie die Tätigkeiten aufgeben müssen, die „für die Entstehung, die Verschlimmerung oder das Wiederaufleben der Krankheit ursächlich waren oder sein können“. Inzwischen sind präventive Maßnahmen aber sehr viel besser geworden, so dass in vielen Fällen die Tätigkeit trotz Anerkennung der BK weiter ausgeübt werden kann. Der Unterlassungszwang soll deshalb ganz entfallen. Bei der BG Verkehr spielt der Unterlassungszwang kaum eine Rolle.

3. Rückwirkung regeln

Wenn eine Krankheit neu in die BK-Liste aufgenommen wird, regelt der Gesetzgeber auch, ab wann diese neue BK gelten soll. Meistens hat man dafür einen festen Stichtag benannt. Im Sinne einer Gleichbehandlung aller Erkrankungsfälle wird hier eine einheitliche gesetzliche Lösung vorgeschlagen. Demnach sollen alle Erkrankungen unabhängig vom Zeitpunkt, zu dem sie erstmalig aufgetreten sind, anerkannt werden, sobald ausreichende wissenschaftliche Erkenntnisse vorliegen. Für die Zahlung von Leistungen gelten die allgemeinen Regelungen zur Verjährung im Sozialgesetzbuch.

4. Mehr Transparenz

Was eine BK ist, entscheidet die Bundesregierung, die sich dabei wissenschaftlich vom Ärztlichen Sachverständigenbeirat (ÄSVB) im Bundesarbeitsministerium beraten lässt. Wer dem Gremium angehört, war bislang nicht öffentlich. Um hier die Transparenz zu erhöhen, schlägt die gesetzliche Unfallversicherung vor, den Beirat gesetzlich zu verankern. Und auch bei der Forschungsförderung, einer Aufgabe der gesetzlichen Unfallversicherung, soll die Förderung insgesamt transparenter dargestellt und mit weiteren Anreizen die Wissenschaft für neue Themen gewonnen werden.

Klaus-Dieter Witt

Leiter der Abteilung
Berufskrankheiten der BG Verkehr

BERUFSKRANKHEITEN BEI DER BG VERKEHR

Als Berufskrankheiten werden bestimmte Erkrankungen anerkannt, die entstehen, weil die Betroffenen durch ihre Arbeit mehr als andere Personen gesundheitsschädigenden Einwirkungen ausgesetzt sind. Sind die Erkrankungen wissenschaftlich nachweisbar, werden sie in die Berufskrankheiten-Liste aufgenommen. Die Entscheidung darüber trifft die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates.

2015 wurden bei der BG Verkehr (einschließlich Unfallkasse Post und Telekom) 1.654 Entscheidungen über Berufskrankheiten getroffen. 265 Verfahren wurden mit einer Anerkennung abgeschlossen. Die häufigsten Berufskrankheiten sind: Lärmschwerhörigkeit (78 Fälle), asbestbedingte Erkrankungen (75 Fälle), Hautkrebskrankungen durch UV-Licht (33 Fälle) und Erkrankungen durch Benzol (12 Fälle). In 132 Fällen wurde die berufliche Verursachung einer Hauterkrankung festgestellt und die Kosten der ärztlichen Behandlung übernommen.

WEISSBUCH BERUFSKRANKHEITEN

Die Mitglieder der paritätischen Selbstverwaltung der gesetzlichen Unfallversicherung einigten sich Ende 2016 auf Eckpunkte für eine Modernisierung und Weiterentwicklung des Berufskrankheitenrechts. Die gemeinsamen Vorschläge wurden im Dezember 2016 in einem Weißbuch veröffentlicht und an die Bundesregierung übermittelt.

 www.dguv.de
Webcode: 1038560

Gleichstellung?

Es ist aus vielen Statistiken abzulesen. Frauen haben seltener Unfälle. Das ist nicht nur im Straßenverkehr so. Deshalb gilt es insbesondere aus Präventions-sicht gerade für das Verkehrsgewerbe weibliche Kompetenzen zu fördern und mehr Frauen für technische Berufe zu interessieren. Da kommt eine private Initiative gerade recht. In den letzten Monaten wurde öffentlichkeitswirksam Deutschlands erste Astronautin gesucht. Die beiden Siegerinnen dieses Auswahlverfahrens, Nicola Baumann und Insa Thiele-Eich, wurden kürzlich in Berlin der Presse präsentiert. Es gab erfreulich viele hochqualifizierte Bewerberinnen und man fragt sich, warum sich nicht schon längst bei regulären Auswahl-

verfahren mehr Frauen durchgesetzt haben. Dr. Claudia Stern vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, die die medizinische Eignungsauswahl geleitet hat, bestätigt, dass es zwischen Bewerbern und Bewerberinnen für die Raumfahrt keine Unterschiede bei Gesundheit und Qualifizierung gibt. Sie hat aber eine interessante Beobachtung gemacht. Wenn eine Ausschreibung zehn Kriterien enthält, bewerben sich Männer, wenn sie nur eine davon erfüllen, Frauen neigen dazu, zu verzichten, wenn sie nur eine einzige nicht erfüllen. Liebe Leserinnen, die Astronautinstelle ist vergeben, Pilotinnen, Nautikerinnen, Gabelstapler- und Lkw-Fahrerinnen werden weiterhin gesucht.



© BG Verkehr/Ralf Höhne

Dr. Jörg Hedtmann

**Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention**

Auf Nummer Sicher gehen



© gettyimages/Alan Thornton

Auch heute werden in Deutschland rund 470 Menschen stolpern, ausrutschen oder hinfallen. Wir sprechen jetzt nur von denen, die anschließend zum Arzt humpeln müssen und krankgeschrieben werden. Schuld hat selten die Bananenschale, sondern vielmehr stolpert jemand über die Bordsteinkante, weil er beim Gehen nicht aufpasst, er bemerkt nicht, dass etwas im Weg liegt oder der Untergrund rutschig ist, knickt beim Sprung aus dem Fahrzeug um oder stürzt auf der Treppe, weil er sich nicht festhält. Allein durch Aufmerksamkeit und ein gewisses Maß an Selbstkontrolle könnte man viele Stolperunfälle vermeiden. Denn Hochmut kommt vor dem Fall ...

Unser Web-Tipp: Medienkatalog

Sie suchen für Ihren Betrieb ein Handbuch zur Ladungssicherung, einen Aushang zum Lärmschutz oder einen Flyer zur gesunden Ernährung? Mehr als 250 Publikationen rund um Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz können Mitgliedsunternehmen bequem online im Medienkatalog der BG Verkehr bestellen. Neben klassischen Unterweisungsmedien und Vorschriften, finden Sie hier auch Filme, Plakate und Materialien zu besonderen Aktionen.

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

Ein Klick und Sie wissen mehr

Unser Newsletter bietet kompakte Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Aktuelles aus der Verkehrsbranche, Termine sowie Links zu Hintergrundmaterial.

Anmeldung unter:
www.bg-verkehr.de