2/2017 | 31320

SicherheitsProfi

PERSONENVERKEHR

Das Magazin der BG Verkehr

Thema | 24

Sommer-fahrplan

Schonen Sie Ihren Rücken | 10

Reportage Lufthansa Technik in Hamburg | 16

© gettyimages/kali9

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

24

14

© gettyimages/Bloomberg/Kontributo, Thinkstock.de/iStock/ guruXOOX, fotolia/autofocus67

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Meldungen
Infos, Nachrichten und Neuigkeiten 13

Sicher & gesund

Tödliche Unfälle 2015
Was bei der Analyse auffällt 08

Gepäck heben und tragen
So schonen Sie Ihren Rücken 10

Brandschutz
Vorbeugen ist besser als löschen 14

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

Schimmelpilze
Interview über Gefahren und Gegenmaßnahmen 22

Sommerfahrplan
Tipps für die Arbeit an heißen Tagen 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

Spielt die Farbe eine Rolle?

Gelbe Taxis sind sicherer als blaue. Das ist das Ergebnis einer Untersuchung der National University of Singapore. Wissenschaftler hatten aus drei Jahren Unfallstatistiken des größten Taxiunternehmens in Singapur ausgewertet, das 16.700 blaue und gelbe Taxis betreibt. Danach waren auf 1.000 Taxis gerechnet die blauen Fahrzeuge in 71,7 Unfälle im Monat verwickelt, die gelben in 65,6 oder 6,1 Unfälle weniger. Das entspricht einer Minderung der Unfallwahrscheinlichkeit um neun Prozent. Würden alle Taxis gelb lackiert, würde das die Zahl der Unfälle erheblich reduzieren, behaupten die Forscher.

© Thinkstock.de/istock/moodboard

Neue Reportagen aus dem 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 Schwerkranken. 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 Doku-Reihe ist jetzt eine vierte Staffel in Vorbereitung. Viele Folgen sind in der Mediathek des rbb abrufbar. Dort sind auch „Wissensinseln“ 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.

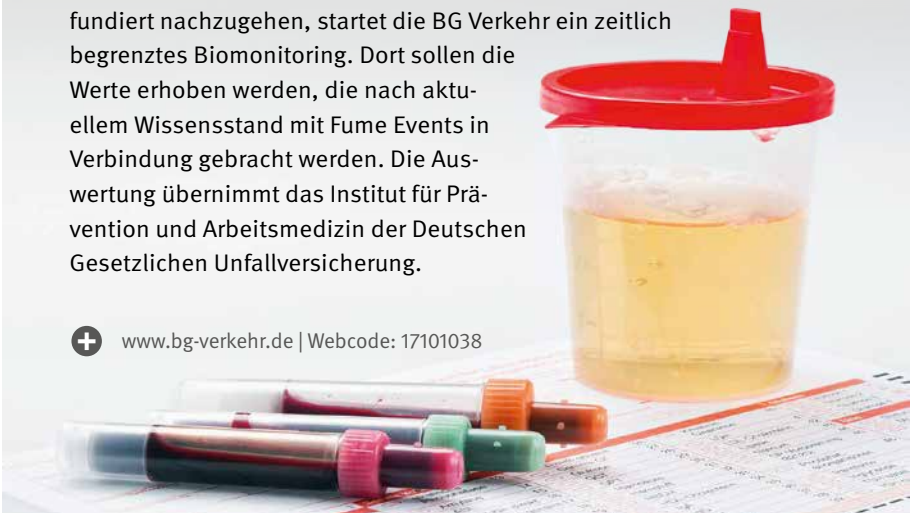
Bei den Unfallzahlen für 2016 zeigt die Gesamtentwicklung aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls einen leichten Anstieg: 2015 waren es 866.056, 2016 nach den vorläufigen Ergebnissen 876.579. Die Anzahl der Wegeunfälle stieg von 179.181 auf 184.854. Über 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/Minehan

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

Julius-Springer-Preis verliehen

Dr. Claus Backhaus, ehemaliger Leiter des Referats Ergonomie der BG Verkehr, wurde für seine Arbeit „Messung körperlicher Aktivität an Fahrerarbeitsplätzen am Beispiel von Busfahrern im Stadt- und Langstreckenverkehr“ mit dem Julius-Springer-Preis für Arbeitsmedizin der Deutschen Gesellschaft für Arbeitsmedizin und Umweltmedizin ausgezeichnet. Hintergrund für seine Untersuchung ist die überdurchschnittlich hohe Zahl von Muskel-Skelett-Erkrankungen bei Berufskraftfahrern. Backhaus und seine Mitautoren führten erstmals Messungen zu den körperlichen Aktivitäten von Busfahrern durch. Dabei zeigte sich unter anderem, dass sich Busfahrer auf Langstrecken durch Nutzung des Tempomats deutlich mehr bewegen als Fahrer im Stadtverkehr. Aus den Ergebnissen wurde eine Reihe von Maßnahmen abgeleitet, die mehr Bewegung in den Alltag von Busfahrern bringen können. Dazu gehören ergonomische Arbeitsplatzgestaltung, Bewegungspausen und Sportangebote im Unternehmen.

Von l.: H. Weber, Redakteurin Springer-Verlag; PD Dr. Mathias Jäger, Leibnitz-Institut für Arbeitsforschung; Prof. Dr.-Ing. Claus Backhaus, FH Münster.

© Springer

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/Halfpoint

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 unwägbare 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

© Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben

Autonomer Busverkehr bei der Deutschen Bahn

Auf einem Forschungscampus in Berlin-Schöneberg hat die Deutsche Bahn Ende 2016 erstmals einen autonom fahrenden Kleinbus erfolgreich getestet. Gefertigt wurde der „Olli“ genannte Kleinbus für zwölf Personen vom amerikanischen Start-up-Unternehmen Local Motors. Ein ähnlicher Test mit einem autonom fahrenden Bus der französischen Firma easymile wurde auf dem Gelände des DB-Schenker-Werks in Leipzig absolviert. Noch in diesem Jahr will die Bahn den fahrerlosen Kleinbus auch im öffentlichen Raum zum Einsatz bringen und im bayerischen Bad Birnbach Gäste befördern. Der Kleinbus soll den autonomen Pendelverkehr zwischen dem Bahnhof und dem Kurhaus bestreiten.

www.deutschebahn.com
www.localmotors.com/olli

Fahrgastrekorde im Personenverkehr

© Thinkstock.de/iStock/kjekol

Fahrgäste nutzten im Jahr 2016 in Deutschland den Linienah- und -fernverkehr mit Bussen und Bahnen fast 11,4 Milliarden Mal. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) nach vorläufigen Ergebnissen mitteilt, entspricht dies einem Anstieg um 1,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Der Linienfernverkehr mit Omnibussen hatte – gemessen am Boom der Vorjahre – nur noch moderate Zuwächse: 2016 wurden 24 Millionen Fahrgäste befördert, 4,3 Prozent mehr als im Vorjahr. Im Nahverkehr beförderten die Unternehmen über 11,2 Milliarden Fahrgäste, das waren 1,4 Prozent mehr als 2015. Die Zahl der Fahrgäste im Liniennahverkehr ist kontinuierlich angestiegen. Im Jahr 2016 war das Fahrgastaufkommen um 12,7 Prozent höher als zwölf Jahre zuvor.

www.destatis.de

Zukunftskongress der Taxibranche

Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband (BZP) veranstaltet in Berlin am 21. Juni 2017 ab 10.30 Uhr seinen Zukunftskongress. Nach einem Kurzbericht über die Öffentlichkeitskampagne „Verlässlich ist modern“ geht es um Innovationen in der Taxibranche. Danach folgt eine Podiumsdiskussion mit Sprechern der Bundestagsfraktionen unter dem Motto „Zukunft Taxi – Politische Gestaltung der Personenbeförderung“.

www.bzp.org

© 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 Antiallergiepräparate. 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.

Förderung für Oberleitungsbus

Norbert Barthle, parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, hat im April 2016 Förderbescheide in Höhe von insgesamt 15,3 Millionen Euro an die sieben Partner des Solinger Pilotprojekts „Mit dem Batterie-Oberleitungs-Bus (BOB) und der intelligenten Ladeinfrastruktur zum emissionsfreien ÖPNV“ vergeben. In dem Projekt wird eine Dieselbuslinie auf rein elektrischen Betrieb mit Batterieoberleitungsbussen umgestellt. Das Pilotprojekt ist auf fünf Jahre angelegt. Verbundkoordinator ist die Stadtwerke Solingen GmbH. Die Batterien der Busse werden während der Fahrt unter den Oberleitungen aufgeladen, sodass auch ein Weiterbetrieb der Linie auf Strecken ohne entsprechende Oberleitungsinfrastruktur möglich ist.

© Stefan Baguette

Aktuelle Unfallmeldungen

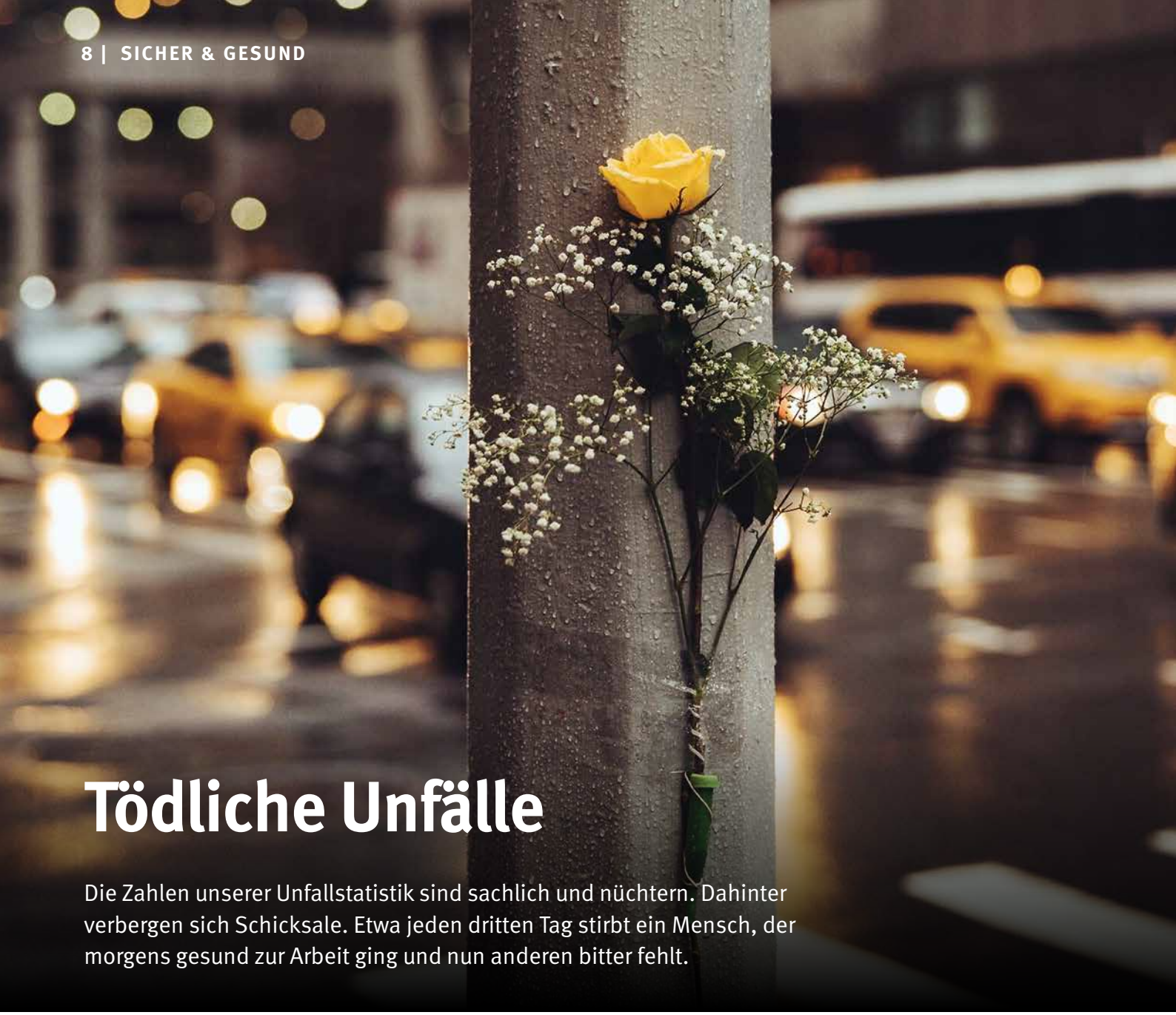
Fehler bei Reparatur

In der betriebseigenen Werkstatt eines Reisebusunternehmens bekam ein Schlosser den Auftrag, den zerschlissenen Federbalg eines Omnibusses zu ersetzen. Zunächst hob er den Bus mit einer Zweisäulenhebebühne an. Der Schlosser ging davon aus, dass der Federbalg drucklos sei, solange der Antriebsmotor des Busses ausgeschaltet bleibt. Deswegen schnitt er den Federbalg mit einem Messer auf. Die sofort heftig austretende Druckluft schleuderte den rechten Arm des Mannes so heftig nach hinten, dass die Sehne in der Schulter abriss. Die sehr schmerzhafte Verletzung führte zu einer längeren Arbeitsunfähigkeit. Eine Gefährdungsbeurteilung für Arbeiten in der Werkstatt gab es in dem Unternehmen nicht.

© Thinkstock.de/iStock/Chalabala

Auseinandersetzung mit Fahrgast

Ein Taxifahrer brachte in den Abendstunden seinen Fahrgast zum vereinbarten Zielort am Stadtrand. Dort angekommen weigerte sich der Mann allerdings, den Fahrpreis zu bezahlen, und verließ stattdessen fluchtartig das Auto. Von draußen trat er mehrmals provozierend gegen die Tür und die Heckleuchte des Fahrzeugs. Daraufhin ging er zügig weg. Der Taxifahrer hatte sofort den Alarmknopf betätigt. Spontan stieg er aus und verfolgte den Täter, weil er glaubte, er könnte ihn bis zum Eintreffen der Polizei festhalten. Es kam zu einem heftigen Handgemenge, dabei wurde der Taxifahrer zu Boden gestoßen und am Kopf und Oberkörper verletzt. Der Angreifer wurde später von der Polizei gestellt.



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 auffuhren. Als weitere Schwerpunkte bei den Straßenverkehrsunfällen stellten sich Zusammenstöße 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 Entladetätigkeiten 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) anfahrenden 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 Wertstoffsortieranlage 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 Hochfahren der (leeren) Mulde zum Reinigen eine Hochspannungsleitung berührt wurde. Bei Demontagearbeiten mit einem Fahrzeugkran kam ein Mann ums Leben, da der Lastmomentbegrenzer bei hängender Last aufgrund einer Schlaffseilbildung ausgeschaltet wurde. Beim Entfernen der Abdeckplane am Sattelanhänger stürzte ein Versicherter von der Arbeitsbühne ab. Ein weiterer tödlicher Absturzunfall ereignete sich bei Demontagearbeiten eines Dachfirstes; eine Arbeitsanweisung zur Ausführung dieser Arbeiten war nicht gegeben worden.

  In der Seeschifffahrt ereigneten sich tödliche Unfälle bei Instandhaltungsarbeiten und im Bereich des Vorschiffes, das bei schlechtem Wetter trotz Betretungsverbotes begangen wurde. Außerdem wurde ein Fischkutter führerlos aufgefunden.

  Bei einem Flugzeugabsturz in den französischen Alpen kamen mit den Passagieren alle Besatzungsmitglieder ums Leben.

Die Analyse der tödlichen Unfälle des Jahres 2015 zeigt, dass tödliche Unfälle in nahezu allen Arbeitsbereichen vorkommen können. Im Straßenverkehr stellten sich dagegen Auffahrunfälle, Zusammenstöße mit entgegenkommenden Fahrzeugen und das Abkommen von der Fahrbahn als Unfallschwerpunkte heraus.

Petra Drünkler
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 Arbeitsunfälle im Straßenverkehr. Dazu kommen die Wegeunfälle mit tödlichem Ausgang – ebenfalls überwiegend Verkehrsunfälle. Die Auswertung des Unfallgeschehens der BG Verkehr zeigt besonders drastisch, welche Risiken die Teilnahme am Straßenverkehr birgt.

Diese Erkenntnis ist nicht neu. Unglücklich ist jedoch, dass bei Arbeitsplätzen in Nutzfahrzeugen die Sicherheit insgesamt in hohem Maße vom individuellen Wollen 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 zwangsläufig und willensunabhängig wirksam sind. Bei Nutzfahrzeugen ist beispielsweise die Ausstattung mit Fahrerassistenzsystemen erst seit wenigen Jahren verpflichtend. Hier ist es an der Zeit, weiter aufzuholen. Die aktuelle Diskussion um Rückfahr- und Abbiegeassistenten 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

Und wann hatten Sie zum letzten Mal Rückenschmerzen?

Der Rücken eines Taxifahrers muss im Arbeitsalltag viel aushalten. Schonen Sie ihn – es lohnt sich!

Mit tatkräftiger Unterstützung des Münchner „Taxiurgesteins“ Herbert Eller zeigen wir, wie Sie Über- und Fehlbelastungen vorbeugen können. Gut drei Viertel aller Fahrgäste in Ellers Taxi haben mehr als nur Handgepäck dabei und erwarten, dass das Verstauen der Koffer und Taschen vor Fahrtantritt sowie die Bereitstellung des Gepäcks am Ziel vom Fahrer übernommen werden. Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr schreibt vor, dass das zulässige Gesamtgewicht einer Taxe auch bei vollständiger Besetzung mit der zugelassenen Zahl an Personen noch eine Reserve für mindestens 50 kg Gepäck vorhält – zur Mitnahme respektive Ladehilfe direkt verpflichtet wird der Taxifahrer aber nicht. Allerdings ergänzen viele Taxiordnungen in Deutschland, dass der Taxifahrer das Gepäck seiner Fahrgäste mitnimmt und bei dessen Be- und Entladen aus seiner Taxe behilflich sein soll. In München darf der Fahrgast sogar (Zitat Stadt München) „das Ein- und Ausladen des Reisegepäcks vom Taxifahrer verlangen“. Allerdings nur, wenn das Gepäck in puncto

© gettyimages/Bloomberg/Kontributor

Bild: XXX

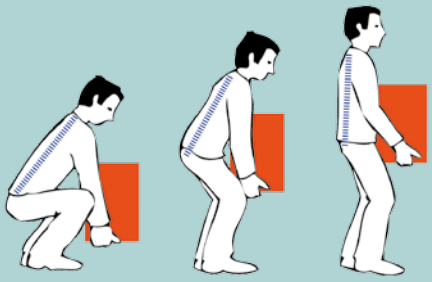
Volumen und Gewicht gefahrlos im georderten Taxi transportiert werden kann. Hat ein Fahrgast hingegen ungewöhnlich großes oder schweres Gepäck dabei, muss er das schon bei der Taxibestellung angeben. Dann wird ihm ein entsprechend ausgerüstetes Fahrzeug sowie gegebenenfalls auch eine kostenpflichtige Gepäckhilfe bereitgestellt.

Viele Gäste erwarten Hilfe

Obwohl die meisten Reisekoffer heutzutage mit Rollen ausgestattet sind, muss Eller nicht nur beim Heben des Gepäcks über die kniehohe Kofferraumladekante hinweg ordentlich zupacken. „Vor allem bei Ankunft am Ziel und bei Treppen erwarten viele Fahrgäste auch über die Bordsteinkante hinaus meine Hilfe“, erzählt er. Bei zig Stunden hinter dem Lenkrad und tausenden von Fahrgästen pro Jahr kommen ordentliche Belastungen für Rücken, Bandscheiben, Muskulatur, Bänder und Gelenke zusammen – kann doch bereits beim Verstauen oder auch bei der Entnahme der Gepäckstücke aus dem Kofferraum viel falsch gemacht werden. Wir haben die zehn wichtigsten Regeln zum Heben und Tragen schwerer Lasten für Sie zusammengestellt (siehe nächste Seite).

Herbert Eller hat sich schon vor Jahren für die Betreuung durch den ASD der BG Verkehr entschieden. „Seine“ Fachkraft für Arbeitssicherheit heißt Michael Schwarz von der SVG-Süd (bei unserem Fototermin spielt er freundlicherweise den Fahrgast). Selbstverständlich

Heben Sie schwere Lasten immer aus den Knien heraus an. Der Rücken bleibt gerade, die Last dicht am Körper.



So schonen Sie Ihren Rücken

- Gepäckstücke oder andere schwere Lasten stets mit geradem Rücken aus den Knien heraus anheben und absetzen.
- Die Last möglichst nahe am Körper anheben, tragen und absetzen.
- Die Rollen an Koffern sind nicht immer stabil genug verankert, um das Gepäckstück daran anzuheben. Fassen Sie deswegen besser unter den Koffer.
- Vorsicht Stolpergefahr: Achten Sie darauf, große Koffer so zu tragen, dass die Sicht auf den Weg frei bleibt.
- Sie sollten den Rücken beim Tragen niemals zur Seite neigen oder sogar verdrehen, sondern immer den gesamten Körper durch das langsame Umsetzen der Füße drehen.
- Führen Sie alle Bewegungen langsam und in einem gleichmäßigen Fluss aus – ruckartige Bewegungen sind schädlich!
- Nutzen Sie technische Hilfsmittel, wie Trolley oder Sackkarre, die es auch in klappbaren und damit sehr platzsparenden Versionen gibt.
- Legen Sie bei längeren Wegen Transportpausen ein.
- Verteilen Sie beim Tragen mehrerer schwerer Taschen oder Koffer das Gewicht möglichst gleichmäßig auf beide Arme.
- Gehen Sie bei vielen Gepäckstücken lieber mehrmals, anstatt zu versuchen, alles auf einmal zu tragen.

Körpernah heben, ...

... beidseitig tragen ...

... und möglichst schieben oder ziehen.

gehört auch das Thema Rückengesundheit zu den Beratungsleistungen, die das Taxiunternehmen im Rahmen eines Pauschalangebots vom ASD erhält. Schwarz kennt die Probleme der Praxis: „Das Ziehen oder Schieben schwerer Lasten belastet deutlich weniger als das Tragen“, erklärt er. „Das spricht für den Einsatz klappbarer Trolleys. Aber nicht jeder Fahrer kann ständig so ein Gerät bereithalten – oft fehlt dazu im Kofferraum schlicht der Platz. Fragen Sie im Zweifel ruhig nach dem ungefähren Gewicht, bevor Sie versuchen, einen Koffer anzuheben.“ Mit diesem Hinweis rennt er bei Eller offene Türen ein: „Ich gehe bei Rollkoffern immer vom Fluggepäckgewicht von 23 Kilogramm aus und wenn’s dann leichter ist, freut es mich“, sagt der selbstständige Unternehmer, der schon seit 1971 in München Taxi fährt. Apropos: Die Taxiordnungen regeln und erlauben den Fahrern, angemessene Zuschläge für den Gepäck- sowie Tiertransport zu verlangen. Dies gilt allerdings ausdrücklich nicht für Handgepäck, genauso wenig wie für den Transport von Rollstühlen schwerbehinderter Fahrgäste oder für Blindenhunde. Die müssen kostenlos transportiert werden. „Wie so oft macht auch bei uns der Ton die Musik“, sagt Eller zu guter Letzt: „Wer freundlich um Hilfe beim Gepäck bittet, wird kaum jemals von mir ein Nein bekommen. Auch wenn’s am Ziel noch ein paar Treppen zu meistern gilt.“

Heinz E. Studt
Freier Journalist, Themenschwerpunkt Verkehr

Infos zur Rückengesundheit im Internet:
www.bg-verkehr.de | Webcode 16104249

ASD der BG Verkehr:
www.asd-bg-verkehr.de

Mehr Unfälle bei Wärme

© Thinkstock.de/iStock/IPGGutenbergUKLtd

Wer an heißen Tagen im Fahrzeug unterwegs ist, hat oft den Eindruck, dass Verkehrsteilnehmer unkonzentrierter fahren oder aggressiver reagieren als sonst. Ist das wirklich so und kommt es dadurch häufiger zu Unfällen? Der Eindruck trügt offenbar nicht. Bei 27 Grad Celsius im Fahrzeug steigt die Unfallzahl um elf Prozent, bei 32 Grad bereits um 22 Prozent im Vergleich zu kühleren und vom Fahrer als angenehmer empfundenen Temperaturen. Das Behaglichkeitsempfinden ist von der Außentemperatur abhängig und schwankt. Bei Temperaturen im Freien von zehn bis 25 Grad wird eine Innentemperatur von etwa 22 Grad als angenehm empfunden, bei hohen und auch bei tiefen Außentemperaturen darf es geringfügig wärmer sein. In einem in der prallen Sonne abgestellten Fahrzeug kann sich der Innenraum auf 60 Grad aufheizen. Um die Sonneneinstrahlung so gering wie möglich zu halten, sollte man schattige Abstellplätze bevorzugen und die Windschutzscheibe möglichst mit einem Sonnenschutz abdecken.

DGUV Information 215-530 (bisher BGI 7005):
„Klima im Fahrzeug“
http://kompendium.bg-verkehr.de

Test: Ab 2019 fahren Oberleitungs-Lkw

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 und erhalten bis Ende 2018 Oberleitungen für Elektro-Lkw. 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.

© Siemens AG

Fahren mit Medikamenten?

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 Arzneimittel im Spiel sind. Zu diesen Arzneimitteln zählen nicht nur Psychopharmaka, sondern beispielsweise auch einige Schmerzmittel und Antiallergiepräparate. Fahrer, die Medikamente einnehmen, sollten Nebenwirkungen mit ihrem Arzt oder Apotheker abklären.

© fotolia/animaflora

Vorsicht bei Schäden am Radweg

Wurzelhebungen, Schlaglöcher, Risse im Pflaster: Wenn Fahrradwege in einem schlechten Zustand sind, führt das schnell zu einem Sturz. Für die Instandhaltung der Radwege sind in der Regel Länder, Kreise und Kommunen zuständig. Weist ein Verkehrsschild auf den schlechten Zustand des Weges hin oder sind die Schäden deutlich erkennbar, steht die Verkehrssicherungspflicht der Eigenverantwortung des Radfahrers gegenüber und sie müssen ihr Fahrverhalten den Umständen anpassen. „Da Gerichtsverfahren im Zweifel nicht immer zugunsten des Radfahrers ausgehen, ist es wichtig, immer vorausschauend zu fahren“, rät Volker Jakobi vom TÜV Rheinland.

Vorbeugen ist besser als löschen

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

Feuer 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

© Thinkstock.de/iStock/guruXOOX, fotolia/T. Michel

Brandschutzklassen

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

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

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 gefangen 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.

© fotolia/Gerhard Seybert

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 Brandschutzhelfern benennen, die sich durch fachkundige Unterweisung und praktische Übungen mit dem Umgang mit Feuerlöscheinrichtungen vertraut gemacht haben. Als Faustregel für die Anzahl formuliert die Technische Regel für Arbeitsstätten: „Die notwendige Anzahl von Brandschutzhelfern ergibt sich aus der Gefährdungsbeurteilung. Ein Anteil von fünf Prozent der Beschäftigten ist in der Regel ausreichend. Eine größere Anzahl von Brandschutzhelfern 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 Brandschutzhelfer sind auch Schichtbetrieb und Abwesenheit einzelner Beschäftigter, zum Beispiel Fortbildung, Ferien, Krankheit und Personalwechsel, zu berücksichtigen.“ Im Unterschied zum „einfachen“ Brandschutzhelfer 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 Feuerlöscheinrichtungen. 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 Brandschutzhelfer 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

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.

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 Anhieb 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.“

Ausgebaute Sessel in der Sitzwerkstatt.

Zum Schutz der Mitarbeiter ersannen die Ingenieure eine Fallsicherung, die an einer Krankatze 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

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 Grundsatzt „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.

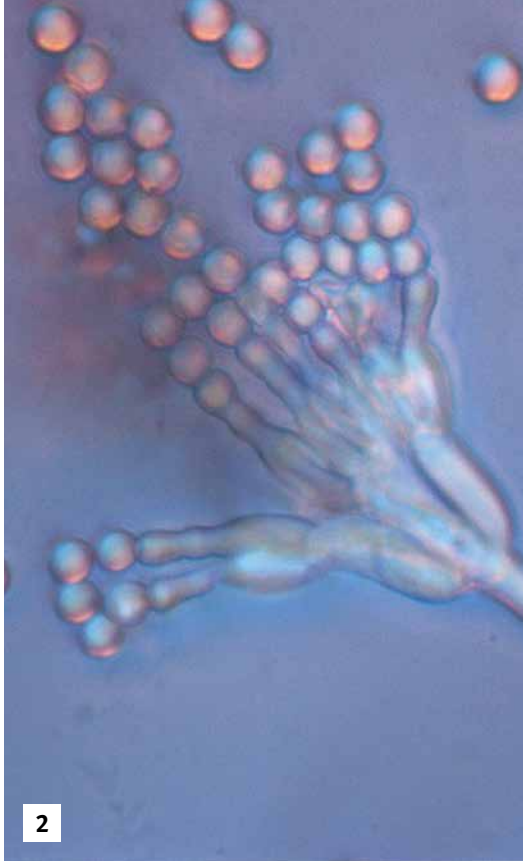
Gegen Ende des mehrstündigen Rundgangs macht sich bei Fotograf und Autorin eine gewisse Erschöpfung breit. Wir verzichten dankend auf den Blick ins Galvanisierungswerk, staunen nicht mehr ganz so lebhaft über den Anblick eines zerlegten Triebwerks und hätten gegen eine Sitzgelegenheit nichts einzuwenden. 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

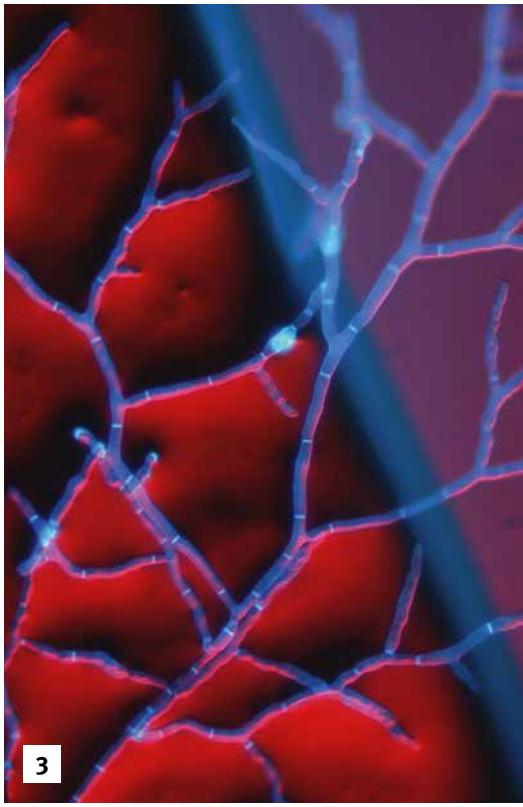
1

Schimmelpilze sind überall

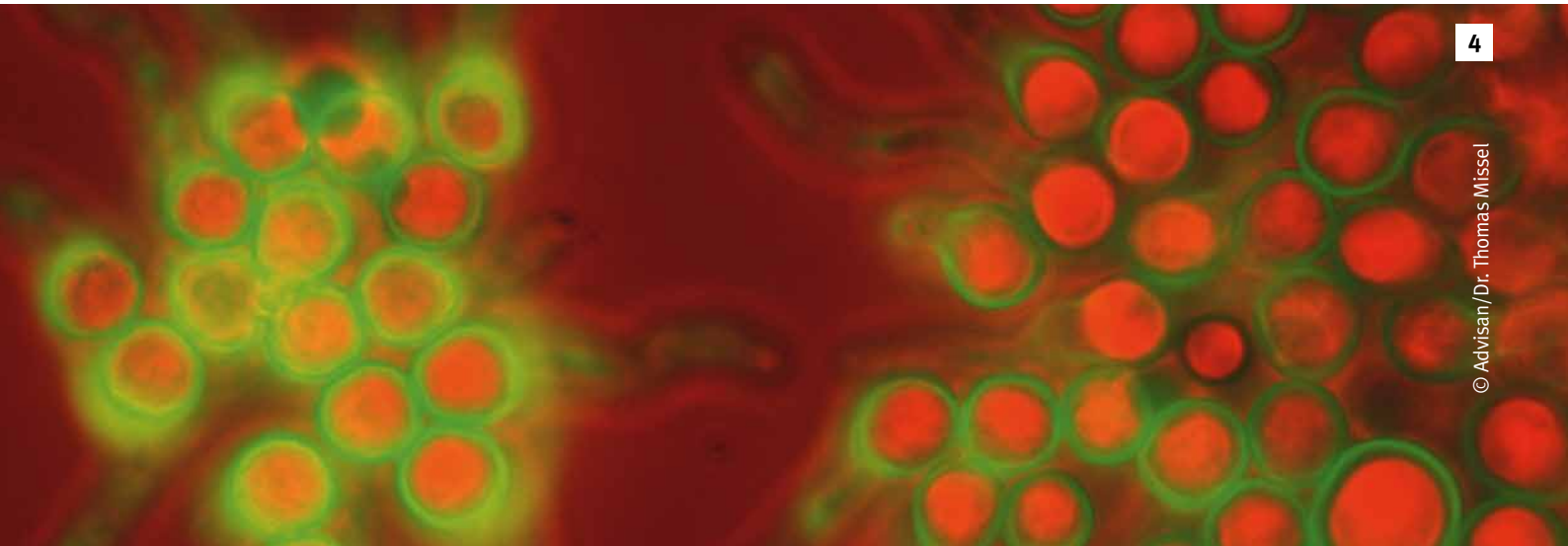
Wenn es im Sommer warm und feucht wird, vermehren sich Schimmelpilze besonders gut. Ist das gefährlich?



2



3



4

© Advisan/Dr. Thomas Missel

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 Außen- 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 den Eintrag von Schimmelpilzen über die Klimaanlage. Dies lässt sich durch regelmäßige Wartung verhindern.

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

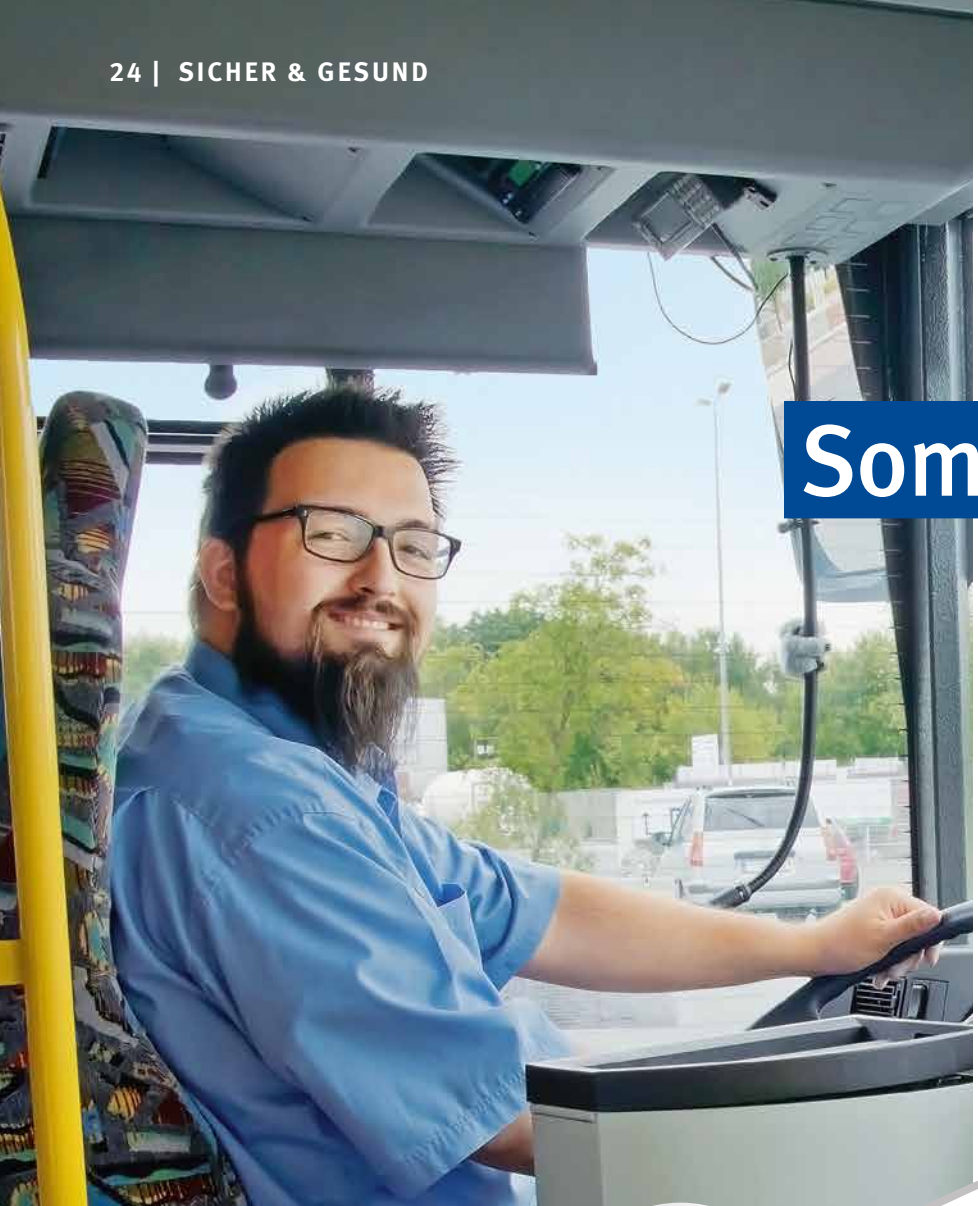
1 *Aspergillus fumigatus* ist weltweit verbreitet. Er wächst bei uns gut in Biomüll, Laub und Kompost, ebenso in Tapeten.

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.



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 Durstlöscher 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 Wiederbelebungsmaßnahmen 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 Blendring 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.

Infos und Tipps der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin:
www.baua.de/sommertipps

© Thinkstock.de/iStock/SceneNature, fotolia/autofocus67

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/Antonioguillem

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. Für Busunternehmen steigt der Beitrag geringfügig an, Taxi- und Mietwagenunternehmen können mit einem leicht sinkenden Beitrag rechnen.

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 Beitragseinheiten 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 Omnibusunternehmen

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

Beitrag Unternehmerversicherung für 2016: 258,06 €
Versicherungssumme: 23.000 €
Gefahrklasse Omnibusunternehmen: 3,30
Beitragsfuß: 3,40

Beitrag Arbeitnehmerversicherung für 2016: 1.688,59 €
nachgewiesene Lohnsumme: 60.988 €
Gefahrklasse Omnibusunternehmen: 3,30
Beitragsfuß: 3,40

Gesamtbeitrag 2016: 1.946,65 €

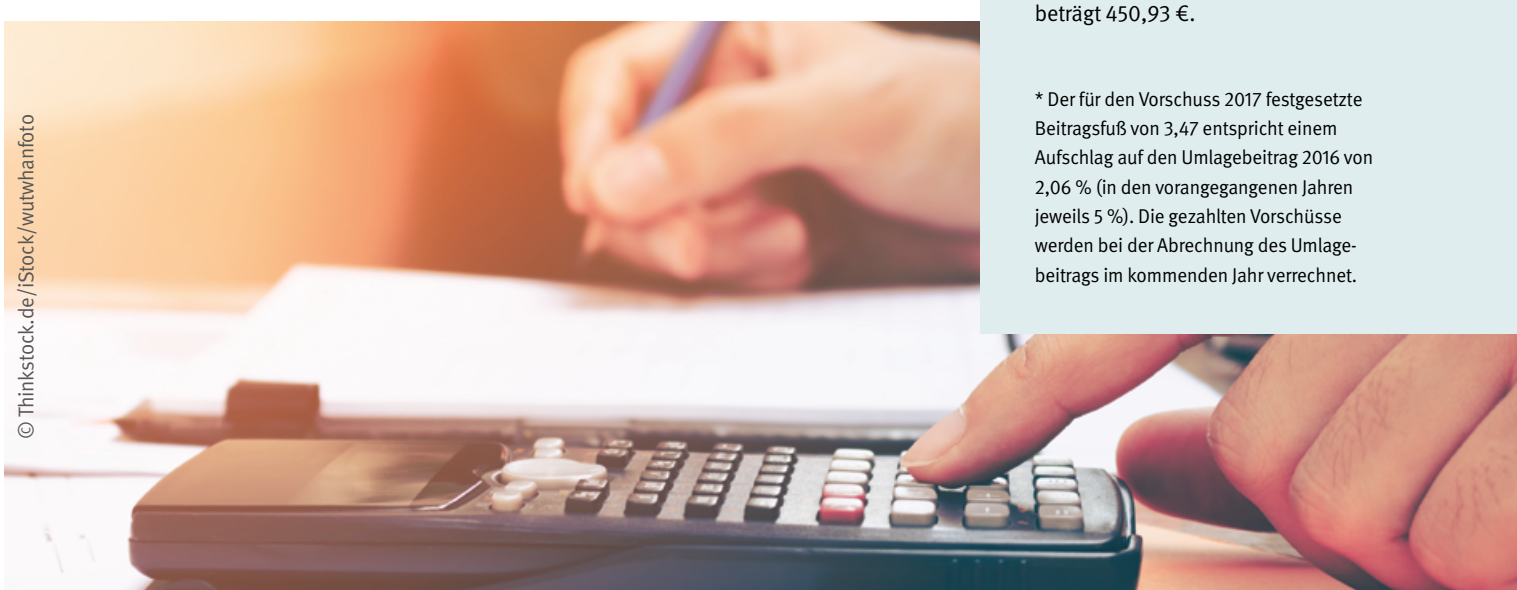
Vorschussforderung für 2017: 2.101,12 €

Gefahrklasse Omnibusunternehmen ab 2017: 3,49
Beitragsfuß für den Vorschuss 2017: 3,47*

Beispiel Taxiunternehmen

Der **Beitrag** für die Unternehmerversicherung beträgt 2016 (Gefahrklasse 6,60; Beitragsfuß 3,40) 516,12 €.
Die **Vorschussforderung** für 2017 Gefahrklasse, 5,65; Beitragsfuß 3,47*) beträgt 450,93 €.

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



© Thinkstock.de/iStock/wutwhanfoto

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 derzeitig 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 Bescheidserteilung 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), Hautkrebserkrankungen 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

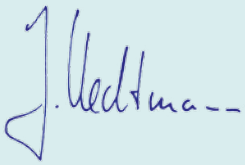
Die Mitglieder der paritätischen Selbstverwaltung der gesetzlichen Unfallversicherung einigten sich Ende 2016 auf Eckpunkte für eine Modernisierung und Weiterentwicklung des Berufskrankheitenrechts. Die gemeinsamen Vorschläge wurden im Dezember 2016 in einem Weißbuch veröffentlicht und an die Bundesregierung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

www.dguv.de | Webcode: 1038560

Gleichstellung?

© BG Verkehr/Ralf Höhne

Es ist aus vielen Statistiken abzulesen. Frauen haben seltener Unfälle. Das ist nicht nur im Straßenverkehr so. Deshalb gilt es insbesondere aus Präventionssicht 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 Auswahlverfahren 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.



Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Auf Nummer Sicher gehen

© BG Verkehr/Anton Luhr

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

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
www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit
Brandstwiete 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
www.deutsche-flagge.de

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr
Tel.: 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
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

Die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

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

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

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

SicherheitsProfi Branchenausgaben

Unser Mitgliedermagazin erscheint in Varianten für die Branchen Güterkraftverkehr, Personenverkehr, Entsorgung, Luftfahrt, Schifffahrt und Post, Postbank, Telekom.

Kostenloser Download im Internet:

www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi

© Thinkstock.de/iStock/goir/furtaev

Leserbriefe

Sie haben Fragen, Anregungen, Lob oder Kritik? Wir sind gespannt auf Ihre Reaktion. Schicken Sie einfach eine E-Mail an:

redaktion@sicherheitsprofi.de

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
© istockphoto.com/MarsBars

BG Verkehr