

# aktuell

Informationen und Bekanntmachungen zur kommunalen  
und staatlichen Unfallversicherung in Bayern

## SiBe-Report

NEU: INFORMATIONEN FÜR  
SICHERHEITSBEAUFTRAGTE



Schutzmaßnahmen gegen Vogelgrippe

Verkehrssicherheit – ein immer aktuelles Thema

Atemschutzgeräteträger im Feuerwehrdienst



## » Kurz & knapp

Seite 3

- ▶ Komm mir nicht zu nah
- ▶ Gebrauchte Kinderfahrräder

## » Im Blickpunkt

Seite 4–7

- ▶ Schutzmaßnahmen gegen Vogelgrippe

## » Prävention

Seite 8–19

- ▶ Verkehrssicherheit – ein immer aktuelles Thema
- ▶ Unfallursache „toter Winkel“
- ▶ „Be Careful or Be Roadkill“
- ▶ „EVA“: Ernstnehmende Verkehrssicherheits-Arbeit
- ▶ Bahn fahren – aber sicher!
- ▶ Sicherheit im Verkehr – Aufgabe für die Landesverkehrswacht in Bayern
- ▶ Verkehrserziehung bei Menschen mit Behinderungen
- ▶ Änderung der Durchführungsanweisung der UVV „Lärm“
- ▶ Der Atemschutzgeräteträger im Feuerwehrdienst



## » Recht und Reha

Seite 20–25

- ▶ **Serie:** Fragen und Antworten zum Unfallversicherungsschutz
- ▶ **Serie:** Das wissenswerte Urteil
- ▶ Verbesserte Betreuung von Kindern in Tagespflege
- ▶ Unfallversicherungsschutz für Kinder in Tagespflege

## » Intern

Seite 26–27

- ▶ Neu erschienen: Faltblatt für die Anmeldung von Haushaltshilfen
- ▶ Egon Smolic aus der Selbstverwaltung der Bayer. LUK verabschiedet
- ▶ Auswertung der Leserbefragung

## » SiBe-Report

In der Heftmitte finden Sie vier Extra-Seiten für Sicherheitsbeauftragte.

„Unfallversicherung aktuell“ – Informationen zur kommunalen und staatlichen Unfallversicherung in Bayern. Mitteilungsblatt des Bayer. GUVV und der Bayer. LUK Nr. 2/2006 (April/Mai/Juni 2006).

„Unfallversicherung aktuell“ erscheint quartalsweise und geht den Mitgliedern kostenlos zu. Nachdruck oder Vervielfältigung nur mit Zustimmung der Redaktion und Quellenangabe.

Inhaber und Verleger: Bayerischer Gemeindeunfallversicherungsverband (Bayer. GUVV) und Bayerische Landesunfallkasse (Bayer. LUK), Körperschaften des öffentlichen Rechts

Verantwortlich: Direktor Dr. Hans-Christian Titze

Redaktion: Referat Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Ulrike Renner-Helfmann

Redaktionsbeirat: Christl Bucher, Michael von Farkas, Richard Fischer, Elmar Lederer, Sieglinde Ludwig, Rainer Richter, Elisabeth Thurnhuber

Anschrift: Bayer. GUVV, Ungererstr. 71, 80805 München, Tel. 0 89/3 60 93-0, Fax 0 89/3 60 93-1 35

Internet: [www.bayerguvv.de](http://www.bayerguvv.de) und [www.bayerluk.de](http://www.bayerluk.de)

E-Mail: [oea@bayerguvv.de](mailto:oea@bayerguvv.de) und [oea@bayerluk.de](mailto:oea@bayerluk.de)

Bildnachweis: MEV: Titel, S. 2, 7; Bayer. GUVV: S. 2, 8, 11, 15, 17, 19, 24, 26; S. Wagner: S. 14; Berufsfeuerwehr München: S. 20; dpa Bildarchiv: S. 23; Feuerwehr Rödental: S. 10; Sozialministerium: S. 24; Polizei Nürnberg: S. 28

Gestaltung und Druck: Mediengruppe Universal, Kirschstraße 16, 80999 München

# Impressum

# Komm mir nicht zu nah

## Mangelnder Sicherheitsabstand ist Unfallursache Nummer drei

**Ein Ball rollt auf die Straße. Der vorausfahrende Wagen macht eine Vollbremsung. Und innerhalb von Sekundenbruchteilen zeigt sich, ob der Abstand zum Vordermann ausreichend war. Ungenügender Sicherheitsabstand nimmt in der Liste der Unfallursachen seit Jahren den dritten Rang ein. Nur durch nicht angepasste Geschwindigkeit und das Missachten der Vorfahrt passieren mehr Unfälle.**

Im Jahr 2004 ereigneten sich rund 45.700 Unfälle mit Personenschäden aufgrund mangelnden Sicherheitsabstandes. Dabei wurden 149 Personen getötet, 4.089 schwer und 60.501 leicht verletzt. Moderne Sicherheitstechniken und Bremssysteme sollen dem Fahrer helfen, im Ernstfall rechtzeitig zum Stehen zu kommen. Doch selbst wenn Autos in der Zukunft bei Gefahr automatisch eine Vollbremsung einleiten können, lässt sich ein Unfall ohne den erforderlichen Si-

cherheitsabstand oft nicht vermeiden. Autofahrer sollten immer damit rechnen, dass vor einem vorausfahrenden Fahrzeug ein unerwartetes Hindernis auftaucht und der Fahrer abrupt bremsen muss. Daher sollte der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug der Länge des Reaktionsweges entsprechen – also der Strecke, die das Auto zurücklegt, bis der Fahrer die Gefahr erkannt hat und die Bremse tritt. Innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt der Sicherheitsabstand eine Sekunde Fahrgeschwindigkeit in Metern (bei 50 km/h also etwa 15 Meter oder 3 Pkw-Längen), außerhalb geschlossener Ortschaften zwei Sekunden Fahrgeschwindigkeit in Metern (bei 100 km/h etwa 50 Meter, also etwa die Entfernung zwischen zwei Leitpfosten).

Einen großen Teil der Geschwindigkeit baut ein Fahrzeug beim Bremsen erst auf

den letzten Metern des Anhalteweges ab. Deshalb wirkt es sich bei einer Vollbremsung gravierend aus, wenn durch zu geringen Sicherheitsabstand beispielsweise ein Zehntel des üblichen Anhalteweges fehlt. Bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 100 km/h benötigt ein Fahrzeug auf trockener, ebener Fahrbahn mit intakten Bremsen (Bremsverzögerung: 7,0 m/s<sup>2</sup>) und einer normalen Reaktionszeit von einer Sekunde einen Anhalteweg von 83 Metern Länge. Stehen als Anhalteweg nur 74,6 m zur Verfügung, verbleibt eine Aufprallgeschwindigkeit von fast 40 km/h. Das entspricht einem Sturz aus einer Höhe von rund 6 m. Bei schlechter körperlicher Konstitution, ungünstigen Fahrbahn- oder Witterungsverhältnissen können sich der erforderliche Anhalteweg und die mögliche Aufprallgeschwindigkeit noch vergrößern.

DVR

## GEBRAUCHTE KINDERFAHRRÄDER

**In Zeiten knapper werdender Familienetats schauen sich viele Väter und Mütter auf Kinderflohmärkten, in Kleinanzeigen oder auf Internet-Auktionsplattformen nach günstigen gebrauchten Kinderfahrrädern um.**

Die Sicherheit des Rades sollte dennoch nicht zu kurz kommen, warnen der Bayer. GUVV/die Bayer. LUK angesichts der hohen Zahl von Kindern, die auf dem Schulweg mit dem Fahrrad verunglücken. Da Kinder neben Senioren zu den schwächsten Verkehrsteilnehmern gehören, sollte ihr Fahrzeug so sicher wie möglich sein. Eltern sollten deshalb das Kinderfahrrad vor dem Kauf gründlich prüfen.

### Wichtige Punkte:

- Licht:** Vollständige und funktionsfähige Beleuchtungsanlage mit
- ▶ weißem Rückstrahler und Scheinwerfer vorne,
  - ▶ rotem Rücklicht und Rückstrahler hinten,
  - ▶ großem gelben Rückstrahler an den Pedalen,
  - ▶ fest am Reifen anliegendem Dynamo,
  - ▶ gelben Speichenreflektoren auf dem Vorder- und Hinterrad.

**Bremsen:** Zwei Bremsen (Hinter- und Vorderrad) liegen optimal am Rad an und packen bei Bedarf kräftig zu.

- ▶ Die Bremsbeläge haben ein tiefes Profil.
- ▶ Bremszüge sind sicher befestigt und reagieren beim Bremsen prompt.

**Reifen** haben ein tiefes Profil.

**Fahrradglocke:** Das Kind muss sie gut

erreichen können. Die Glocke muss hell tönen und auch im lauten Straßenlärm gut zu hören sein.

**Größe des Fahrrads:** Das Fahrrad muss zur Körpergröße des Kindes passen: Wenn das Kind auf dem Sattel sitzt, sollte es mit den Füßen den Boden berühren können.

**Gepäckträger** mit gut befestigtem Fahrradkorb für die Schultasche.

### Problematisch: Kauf im Internet

Beim Kauf eines gebrauchten Kinderfahrrades via Internet können Eltern die Beschaffenheit und die Sicherheit des Vehikels nicht beurteilen. Ein Umtausch ist oft nicht möglich. Eltern sollten daher besonders vorsichtig sein.

### Fahrradhelm

Ein gut sitzender Fahrradhelm ist wichtig.

# Schutzmaßnahmen gegen Vogelgrippe

## Informationsquellen zum Thema Vogelgrippe

Leitfaden „Infektionen des Menschen mit aviären Influenzaviren – Maßnahmen und Vorgehen“ des Bayer. Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie

Neufassung des ABAS-Beschlusses 608 „Empfehlung spezieller Maßnahmen zum Schutz der Beschäftigten vor Infektionen durch hochpathogene aviäre Influenzaviren (klassische Geflügelpest, Vogelgrippe)

In der Ausgabe 4/2005 unserer Zeitschrift *UV aktuell* veröffentlichten wir einen Artikel über Schutzmaßnahmen bei Influenza, in dem wir Hintergrundinformationen zum Thema Virusgrippe zusammenstellten und einen Überblick über Schutzmaßnahmen beim Kontakt mit dem Krankheitserreger gaben. Besonders wichtig war uns, Ihnen eine im Mai 2005 erschienene Veröffentlichung des Ausschusses für biologische Arbeitsstoffe (ABAS), den ABAS-Beschluss 609 „Arbeitsschutz beim Auftreten von Influenza unter besonderer Berücksichtigung des Atemschutzes“ vorzustellen, weil dort konkrete Maßnahmen für verschiedene Expositionsszenarien nachzulesen sind.

### Abgrenzung zwischen menschlicher Virusgrippe und Vogelgrippe

An der Bedrohung durch Influenza, also durch die Virusgrippe, die jährlich in den Wintermonaten auftritt und bei der im Abstand von einigen Jahrzehnten Epidemien zu verzeichnen sind, hat sich prinzipiell nichts geändert.

Im Mittelpunkt des öffentlichen und publizistischen Interesses steht in den

letzten Wochen und Monaten die Vogelgrippe („aviäre Influenza“; Geflügelpest), die eine Tierseuche darstellt, die sich von Südostasien bis nach Mitteleuropa ausgebreitet hat und gegen die – im Gegensatz zur „menschlichen Influenza“ – derzeit keine Impfung für die Bevölkerung zur Verfügung steht.

Da in Publikationen immer wieder vor einer drohenden neuerlichen Influenzaepidemie gewarnt wird und die dadurch ausgelösten Befürchtungen in der Bevölkerung sich mit der Furcht vor dem hoch pathogenen Vogelgrippevirus H5N1 vermengen, wird die Gefährdung für die menschliche Gesundheit durch das Vogelgrippevirus immer wieder überschätzt. Eine massenhafte Übertragung gefährlicher Vogelgrippeviren auf die Menschen gilt derzeit nämlich als sehr unwahrscheinlich. Allerdings ist es bekannt, dass sich die Eigenschaften von Grippeviren aufgrund ihrer genetischen Instabilität ändern können, und Virusvarianten, die bislang nur bei bestimmten Tierarten Erkrankungen auslösen konnten, durch Mutationen auch für andere Tierarten bzw. den Menschen gefährlich werden.

### Vogelgrippe als tödliche Tierseuche

Die Vogelgrippe, derzeit verursacht durch den Subtyp H5N1 des Influenza-A-Virus, ist bislang dadurch gekennzeichnet, dass eine Übertragung auf den Menschen selten und nur bei sehr engen Kontakten mit erkranktem Geflügel vorkommt, so dass – im Falle des Übergreifens der Tierseuche auf Nutztierbestände – vor allem Geflügelhalter sowie diejenigen betroffen wären, die beruflichen Kontakt zu erkrankten oder verendeten Tieren aus diesen Beständen haben.

Nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation wurde bisher weltweit noch nie eine durch Wildvögel verursachte Infektion des Menschen mit aviären Influenzaviren beobachtet. Ebenso wenig hat bisher die Übertragung aviärer Influenzaviren von Katzen, die prinzipiell ebenfalls erkranken können, auf den Menschen stattgefunden. Daher wird derzeit das Übertragungsrisiko bei ungeschütztem Kontakt zu toten oder erkrankten Wildvögeln oder anderen infizierten Tieren als eher gering beurteilt. Für die Allgemeinbevölkerung wird dennoch dringend empfohlen, kranke oder verendete Wildvögel nicht anzufassen, sondern den

Fundort der örtlich zuständigen Veterinärbehörde oder der Polizei zu melden.

Allerdings stellt die Vogelgrippe durch das H<sub>5</sub>N<sub>1</sub>-Virus als eine für Hühnervögel (Hühner, Puten und einige weitere Geflügelarten) hoch ansteckende und tödliche Tierseuche eine massive wirtschaftliche Bedrohung angesichts der Intensivhaltung von Geflügel dar. Um die Ausbreitung der Tierseuche zu unterbinden, zieht das Auftreten von Verdachts- oder Erkrankungsfällen in einem Geflügelbestand verschiedene, in der Geflügelpestverordnung genannte Maßnahmen nach sich. Auf Anordnung der zuständigen Behörde kann dies die Tötung („Keulung“) des gesamten Bestandes und die sichere Entsorgung der Kadaver einschließen. (Details siehe [www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/geflpestv/gesamt.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/geflpestv/gesamt.pdf)).

### Schutzmaßnahmen

Da die Ausscheidungen erkrankter Tiere ebenso wie deren Sekrete aus dem Nasen-Rachen-Raum und deren Blut infektiös sind, sind für alle, die mit möglicherweise infizierten Tieren in Kontakt kommen, umfangreiche Schutzmaßnahmen erforderlich. Betroffen sind unter anderem Personen in der Geflügelhaltung, Tierärzte, beteiligte Mitarbeiter von Gesundheitsämtern und zur Keulung herangezogene Hilfskräfte, Laborpersonal und Beschäftigte in Tierkörperverwertungsanstalten. Angehörige des Gesundheitsdienstes, die Kontakt mit Menschen haben können, die sich mit aviärer Influenza infiziert haben, müssen sich mit den notwendigen Schutzmaßnahmen vertraut machen. Da im Pandemiefall auch mit einer Einreise von an Vogelgrippe Erkrankten gerechnet werden muss, muss sich die Planung von Vorbeugungsmaßnahmen auch auf Fernverkehrsmittel und z. B. Flughäfen erstrecken.

Das Bayerische Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (LGL) gibt dazu einen Leitfaden heraus, der für Mitarbeiter des öffentlichen Gesundheitsdienstes, für Krankenhäuser und für niedergelassene Ärzte bestimmt ist und den Titel „Infektionen des Menschen

mit aviären Influenzaviren – Maßnahmen und Vorgehen“ trägt. Der Leitfaden liefert Hintergrundinformationen über die Krankheit, schildert die epidemiologische Situation in Deutschland, beschreibt die notwendigen diagnostischen Maßnahmen zur Abklärung von Verdachtsfällen, die Überwachung von Kontaktpersonen und gibt konkrete Hinweise auf die Maßnahmen, die bei aviärer Influenza in Einrichtungen des Gesundheitsdienstes notwendig sind. Auch das Vorgehen beim Auftreten von Verdachts- oder Erkrankungsfällen in Flugzeugen und Flughäfen sowie im Bereich Geflügelhaltung werden detailliert dargelegt. Der Leitfaden wurde vor kurzem überarbeitet (aktueller Stand 15.3.2006) und steht derzeit wieder unter der Adresse [www.lgl.bayern.de](http://www.lgl.bayern.de), über die Schaltfläche „Publikationen“ im Internet zur Verfügung.

### Schutzmaßnahmen beim Kontakt mit verendeten Wildvögeln

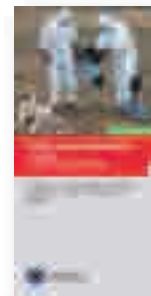
Für die Bergung verendeter Wildvögel empfiehlt das LGL neben der Einhaltung der allgemeinen Hygieneanforderungen der TRBA 500 das Tragen von spezieller Kleidung und persönlicher Schutzausrüstung, die in der Tabelle 1 (Seite 6) zusammengestellt ist.

### Schutzmaßnahmen bei Kontakt mit infizierten oder erkrankten Tieren

Beim Kontakt mit krankheitsverdächtigen oder erkrankten lebenden Tieren kann eine Aerosolbildung nicht sicher verhindert werden. Damit ist von einer größeren Gefährdung durch den Krankheitserreger auszugehen. Dies betrifft beispielsweise die tierärztliche Untersuchung sowie ggf. das Einfangen der Tiere bei Keulungsaktionen in Geflügelbeständen. Insofern wird für diesen Anwendungsfall ein höherwertiger Atemschutz empfohlen: Vorzugsweise soll eine Atemschutzhaube TH2P oder TH3P mit Warneinrichtung oder aber eine partikel-filtrierende Halbmaske FFP3 SL mit Ausatemventil eingesetzt werden. Für die sonstige persönliche Schutzausrüstung gelten die in der Tabelle auf S. 6 auf-

geführten Vorgaben. Desinfektionsmaßnahmen sollten mit einem zumindest begrenzt viruziden Desinfektionsmittel durchgeführt werden. (Link zur Desinfektionsmittelliste: s. unten.) Auch an medizinische Vorbeugungsmaßnahmen sollte gedacht werden: Zur Verhütung von Doppelinfektionen mit aviären und humanen Influenzaviren wird die prophylaktische Impfung gegen humane Influenzaviren empfohlen. Gegebenenfalls ist auch die prophylaktische Verabreichung des Neuraminidasehemmers Tamiflu zu erwägen (75 mg pro Tag einzunehmen während der gesamten Dauer der Exposition bis fünf Tage nach Ende der letzten Exposition, bei einmaliger Exposition jedoch mindestens über 10 Tage). Prinzipiell soll immer versucht werden, die Zahl der Exponierten möglichst gering zu halten.

Einen guten Überblick über die wichtigsten Schutzmaßnahmen bei Tätigkeiten in betroffenen Tierbeständen gibt ein Merkblatt des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz mit dem Titel „Geflügelpest – Arbeitsschutzmaßnahmen bei staatlich angeordneten Keulungsaktionen“, das unter der Internetadresse [www.stmugv.bayern.de/de/tierschutz/vogelgrippe/info\\_massnahmen.htm](http://www.stmugv.bayern.de/de/tierschutz/vogelgrippe/info_massnahmen.htm) zur Verfügung steht. Dort wird auch ein Merkblatt über Schutzmaßnahmen beim Einsammeln toter Wildvögel in Schutzzonen angeboten.



**Speziell für Einsatzkräfte der Feuerwehr, die mit dem Einsammeln toter Wildvögel und Desinfektionsmaßnahmen in Schutzzonen beauftragt werden können, hat die Fachgruppe „Feuerwehren – Hilfeleistung“ des**

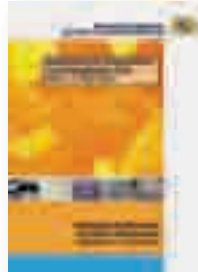
**Bundesverbandes der Unfallkassen ein Faltblatt über die einzuhaltenden Schutzmaßnahmen erarbeitet. Das Faltblatt ist im Internet unter der Adresse [www.unfallkassen.de/files/510/Vogelgrippe.pdf](http://www.unfallkassen.de/files/510/Vogelgrippe.pdf) erhältlich.**

## Schutzmaßnahmen in gesundheitsdienstlichen Einrichtungen

Einrichtungen des Gesundheitsdienstes, die Kontakt mit krankheitsverdächtigen oder an aviärer Influenza erkrankten Personen haben können, sollten sich auf diesen Fall vorbereiten und die notwendige Ausrüstung bereithalten. Dazu gehören: Schutzhandschuhe, Schutzkittel, Schutzbrille, Atemschutzmaske (siehe Tabelle) sowie ein viruswirksames Händedesinfektionsmittel (z. B. Sterilium Virugard, Chloramin T (DAB 9), Clorina, Trichlorol; Details hierzu: Liste der vom Robert Koch-Institut geprüften Desinfektionsmittel und -verfahren

[www.rki.de](http://www.rki.de) ► Infektionsschutz, ► Krankenhaushygiene, ► Desinfektion)

Die Empfehlungen des Ausschusses für Biologische Arbeitsstoffe (ABAS) zum Thema Atemschutz beim Umgang mit Influenzapatienten geben – in Abhängigkeit von der Tätigkeit am Patienten – konkrete Empfehlungen über die Art des im medizinischen Bereich zu verwendenden Atemschutzes und werden in Tabelle 2 auszugsweise wiedergegeben.



- ▶ körperbedeckende Arbeitskleidung (z. B. Overall, ggf. Einmal-schutzanzüge),
- ▶ flüssigkeitsdichte, desinfizierbare Schutzhandschuhe (es existieren Empfehlungen, den Übergang zwischen Schutzhandschuhen und Schutzanzug mit Klebeband abzukleben),
- ▶ eine die Haare vollständig abdeckende Kopfbedeckung,
- ▶ geeignete, desinfizierbare Stiefel,
- ▶ soweit eine Aerosolbildung nicht sicher verhindert werden kann (z. B. bei engem Tierkontakt bei der Tötung oder bei der tierärztlichen Untersuchung), vorzugsweise Atemschutzhaube TH2P oder TH3P mit Warneinrichtung oder aber partikelfiltrierende Halbmaske FFP3 vorzugsweise mit Ausatemventil,
- ▶ Augenschutz z. B. in Form einer eng anliegenden Schutzbrille mit Seitenschutz

**Tabelle 1:** PSA bei direktem Tierkontakt in Geflügelhaltungen mit bestätigter aviärer Influenza (nach: „Infektionen des Menschen mit aviären Influenzaviren – Maßnahmen und Vorgehen“, Bayerisches Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit)

Die im Leitfaden des LGL aufgeführten Schutzmaßnahmen korrespondieren mit der im Februar 2006 veröffentlichten Neufassung des ABAS-Beschlusses 608 „Empfehlung spezieller Maßnahmen zum Schutz der Beschäftigten vor Infektionen durch hochpathogene aviäre Influenzaviren (Klassische Geflügelpest, Vogelpest) – derzeit im Internet unter [www.baua.de](http://www.baua.de), Suchbegriff „ABAS-Beschluss“ einsehbar.

Darüber hinaus sollte die Vorgabe in die Planungen einbezogen werden, dass Patienten, bei denen der Verdacht auf eine aviäre Influenza besteht, nach Möglichkeit getrennt von anderen Personen in einem separaten Raum versorgt werden sollten. Auch Influenzaschnelltests und Material zur Abnahme und Versendung von Abstrichen zur weiteren Labordiagnostik sollten bereitgehalten werden. Über die Meldepflicht an das zuständige Gesundheitsamt gemäß §7 Infektionsschutzgesetz sollte Klarheit bestehen. Falls Patienten mit Verdacht auf aviäre Influenza an eine andere Einrichtung weiter überwiesen werden, müssen selbstverständlich diejenigen, die den Patienten transportieren und weiterversorgen, über die Infektionsgefahr informiert werden.

## Arbeitsmedizinische Vorsorge und Beratung

Der ABAS-Beschluss äußert sich auch zum Thema „Arbeitsmedizinische Vorsorge“ und stellt fest, dass bei nicht gezielten Tätigkeiten mit hochpathogenen aviären Influenza-A-Viren (Einstufung in die Risikogruppe 3) eine entsprechende arbeitsmedizinische Vorsorge gemäß § 15 BioStoffV anzubieten ist, bei der die arbeitsmedizinische Beratung im Vordergrund steht.



Es ist sicherzustellen, dass exponierte Beschäftigte eine Unterweisung nach § 12 BioStoffV erhalten, die auch eine arbeitsmedizinische Beratung umfasst.

Wichtig ist die Information über mögliche Symptome einer aviären Influenza beim Menschen. Hier ist vor allem das akute Auftreten von Bindehautentzündungen und grippeähnlichen Symptomen wie hohes Fieber, Atemnot und Husten nach einer Inkubationszeit von 2–14 Tagen nach dem Aufenthalt in den Gefährdungsbereichen zu nennen. Diese Krankheitszeichen sollen auf jeden Fall Anlass geben, sich bei einem Arzt vorzustellen und auf die Exposition gegenüber dem Krankheitserreger hinzuweisen, damit eine frühzeitige Behandlung mit antiviralen Medikamenten und Maßnahmen zum Schutz von Kontaktpersonen eingeleitet werden können. Auch die Themen „Notwendige Hygienemaßnahmen“ und „Richtiger Umgang mit der persönlichen Schutzausrüstung“ sollten angesprochen werden. Bei der arbeitsmedizinischen Anamnese und der orientierenden körperlichen Untersuchung sind vor allem Beeinträchtigungen des Immunsystems durch Erkrankungen oder Medikamenteneinnahme sowie Atemwegs- und Hautprobleme auszuschließen. Schwangere

dürfen nicht mit Tätigkeiten mit Infektionsgefahr betraut werden.

Werden durch eine Dienststelle des öffentlichen Gesundheitsdienstes Hilfskräfte zur Unterstützung der eigenen Mitarbeiter, z. B. für Keulungsaktionen herangezogen, so erstreckt sich die Verantwortung grundsätzlich nicht nur auf Schutzmaßnahmen für die „eigenen“ Beschäftigten, sondern auch auf die Hilfskräfte. Bei der Unterweisung ist ggf. darauf zu achten, dass auch Personen mit lückenhaften Kenntnissen der deutschen Sprache die notwendigen Informationen erhalten.

**Aktuelle Informationen bei Veränderungen der Gefährdungssituation**

Da die Möglichkeit besteht, dass sich die epidemiologische Situation bezüglich der Vogelgrippe in verhältnismäßig kurzen Abständen ändert, sind Betriebsärzte darauf angewiesen, auch kurzfristig aktuelle Informationen zu erhalten. Es empfiehlt sich deshalb, regelmäßig den Internetauftritt des Robert Koch-Institutes zu besuchen [[www.rki.de](http://www.rki.de) ► [Infektionskrankheiten A-Z](#), ► [aviäre Influenza](#)], um sich über neue Entwicklungen und aktuelle Links von Institutionen, die sich mit der Tierseuche beschäftigen, auf dem Laufenden

zu halten. Weitere aktuelle Hinweise kann eine „Vogelgrippe-Seite“ des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz bieten [www.stmugv.bayern.de/de/tierschutz/vogelgrippe/index.htm](http://www.stmugv.bayern.de/de/tierschutz/vogelgrippe/index.htm)

**Anmerkung des Verfassers:**

Da sich die epidemiologische Situation der Vogelgrippe sehr schnell in kaum vorhersehbarer Weise ändern kann, besteht – bedingt durch einen mehrwöchigen Zeitabstand zwischen Redaktionsschluss der Zeitschrift und deren Erscheinen – die Möglichkeit, dass einzelne Aussagen eines Artikels überholt sind, auch wenn sie ursprünglich sauber recherchiert und zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dem verfügbaren Wissensstand entsprechen. Da UV aktuell den Anspruch verfolgt, Betriebsärzte und andere Akteure des betrieblichen Gesundheitsschutzes auch mit Informationen zu aktuellen Themen zu versorgen und uns die im Artikel enthaltenen Informationen wichtig erschienen, haben wir die angesprochene „Aktualitätsfalle“ jedoch bewusst in Kauf genommen. Redaktionsschluss: 21.3.2006

*Autor: Dr. med. Robert Lang, Geschäftsbereich Prävention beim Bayer. GUVV*

Tätigkeit	Mund-Nasen-Schutz (MNS)	FFP1-Maske 1	FFP2-Maske	FFP3-Maske
Ambulante Versorgung und Pflege von Verdachtsfällen	Patient (wenn zumutbar)	Medizinisches Personal		
Rettungstransport: Tätigkeiten am Patienten	Patient (wenn zumutbar)		Personal im Rettungstransport	
Transport im Krankenhaus	Patient (wenn zumutbar)	Zum Transport eingesetztes Personal		
Tätigkeiten im Patientenzimmer	Patient (wenn zumutbar)	alle		
Tätigkeiten, bei denen Beschäftigte Hustenstößen ausgesetzt sein können	Patient (wenn zumutbar)		Medizinisches Personal	
Tätigkeiten mit Hustenprovokation, z. B. Bronchoskopieren, Intubieren, Absaugen	Patient (wenn zumutbar)			Medizinisches Personal

**Table 2:** Empfehlungen zur Verwendung von MNS und FFP-Masken; Auszug aus: ABAS-Beschluss 609 „Arbeitsschutz beim Auftreten von Influenza unter besonderer Berücksichtigung des Atemschutzes“

# Verkehrssicherheit – ein immer aktuelles Thema

Am 18. Juni wird zum zweiten Mal der „Tag der Verkehrssicherheit“ begangen. Deshalb widmen wir diese Ausgabe der **UV aktuell** schwerpunktmäßig diesem Thema.

Als Träger der gesetzlichen Unfallversicherung haben der Bayer. GUVV und die Bayer. LUK den Auftrag, Unfälle zu verhindern und nach einem Unfall die Rehabilitation (medizinisch, beruflich und sozial) und Entschädigung (Verletztengeld, Übergangsgeld, Renten, Pflegegeld usw.) der bei ihnen Versicherten sicherzustellen. Dieser Unfallversicherungsschutz gilt nicht nur bei der beruflichen Tätigkeit, sondern auch auf dem Weg von und zur Arbeit bzw. zur Schule.

## Daten und Fakten

**Wegeunfälle** – 2005 wurden dem Bayer. GUVV und der Bayer. LUK im Bereich der Allgemeinen Unfallversicherung (AUV) 5.464 Wegeunfälle gemeldet. Dies bedeutet eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr um 3,74 %.

In der Schüler-Unfallversicherung (SUV) wurden im gleichen Zeitraum 18.214 Wegeunfälle gemeldet. Dies sind zwei weniger als im Vorjahr. Damit ist im zweiten Jahr in Folge ein minimaler Rückgang der Schüler-Wegeunfallhäufigkeiten festzustellen (siehe Abb. 1).

**Tödliche Unfälle** – Zur traurigen Bilanz jedes Jahres zählen die Unfälle mit Todes-

folge. Die Zahl der tödlichen Wegeunfälle im Bereich der AUV beim Bayer. GUVV/ bei der Bayer. LUK betrug im Jahr 2005 neun. Das sind ca. 18 % weniger als im Vorjahr. Bei den tödlichen Schulwegunfällen (SUV) ist 2005 gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang von mehr als 49 % (auf elf) zu verzeichnen (siehe Abb. 2). An den Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge sind hauptsächlich die Altersgruppen der Jugendlichen und jungen Erwachsenen beteiligt. Auffallend ist dabei die unterschiedliche Ausprägung des Unfallgeschehens nach Geschlecht: Männer sind deutlich überproportional von Todesfällen betroffen.

Langfristig betrachtet, ist allerdings weder im Bereich der AUV noch der SUV ein rückläufiger Trend zu beobachten. Gerade die tödlichen Unfälle im Bereich des Wegeunfallgeschehens unterliegen starken Schwankungen und hängen vielfach von saisonalen Faktoren wie spätherbstlichen oder winterlichen Witterungsbedingungen (Straßenglätte, Sichtbedingungen usw.) ab, die präventiv schwerlich beeinflusst werden können.

Im Bereich der Allgemeinen Unfallversicherung stehen bei Wegeunfällen mit Verkehrsbeteiligung die Pkw-Unfälle im Brennpunkt des Geschehens. Aber auch Zweiräder – hier besonders Fahrräder – sind häufig an diesen Unfällen beteiligt. Fußgänger verletzen sich in der Regel

**Als Wegeunfall nach dem SGB VII zählt ein Unfall, der sich auf dem Weg nach oder von dem Ort einer versicherten Tätigkeit ereignet. Wenn es zur Unterbringung der Kinder während der Arbeitszeit oder zur Bildung von Fahrgemeinschaften notwendig ist, einen Umweg zu fahren, ist auch dieser versichert.**

Entsprechendes gilt in der Schüler-Unfallversicherung. Hier sind als Wegeunfälle diejenigen Unfälle definiert, die sich

- a) auf einem mit dem versicherten Besuch einer Tageseinrichtung, einer Schule oder Hochschule zusammenhängenden Weg (z. B. Schulweg, Weg von der Schulanlage zu einem außerhalb des Schulgeländes liegenden Sportplatz, Exkursionsweg etc.) ereignet haben und bei denen
- b) Kinder, Schüler oder Hochschüler infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen so verletzt wurden, dass eine ärztliche Behandlung in Anspruch genommen werden musste.



Abb. 1: Meldepflichtige Wegeunfälle im Zeitraum 2000–2005

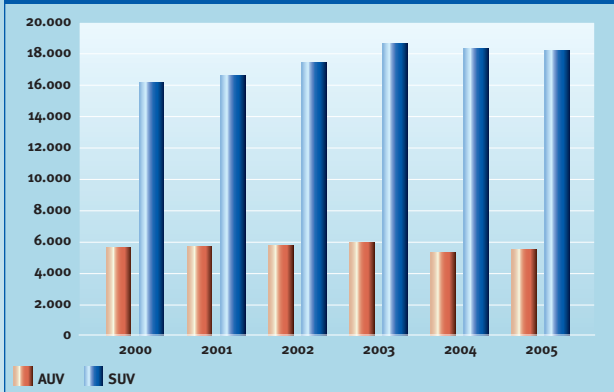


Abb. 2: Tödliche Wegeunfälle im Zeitraum 2000–2005

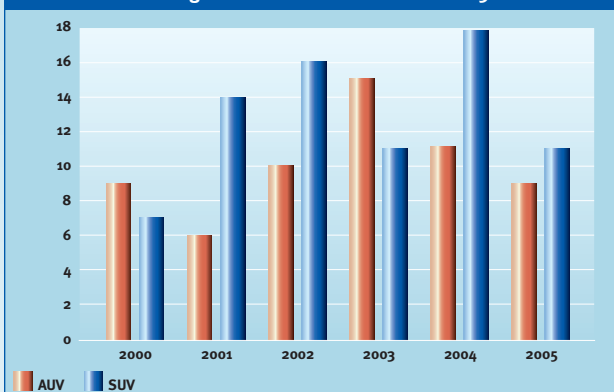
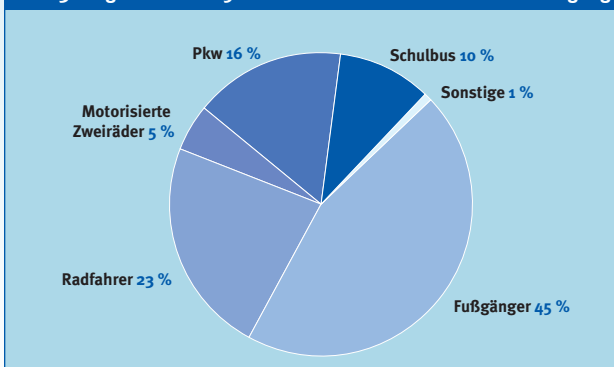


Abb. 3: Wegeunfälle 2005 in der SUV nach Art der Verkehrsbeteiligung



beim Stolpern, Umknicken oder Ausrutschen. Die Ursachen hierfür liegen v. a. in der Bodenbeschaffenheit, Schnee- und Eisglätte sowie Treppen und Podeste.

Die mit Abstand häufigsten Wegeunfälle in der SUV geschahen im Jahr 2005 bei der privaten Zurücklegung des Weges: 89 % oder 16.134 Unfälle. Die meisten Verletzungen erlitten mit 45 % oder 8.277 Fußgänger. Es folgen mit 23 % oder 4.155 die Fahrradfahrer. Insassen von Pkw waren mit 16 % oder 2.868 an den Unfällen beteiligt, Fahrer motorisierter Zweiräder mit 5 % oder 834 (siehe Abb. 3).

Dagegen verunfallten nur 10 % oder 1.828 Schüler, die mit einem Schulbus befördert wurden. Dies zeigt, dass Schulbusse zweifellos zu einem der sichersten Beförderungsmittel gehören. Allerdings ist das Unfallgeschehen im Zusammenhang mit Schulbussen aber auch geprägt durch andere Aspekte wie

Ein- und Aussteigen, Warten an der Haltestelle, Überqueren der Fahrbahn auf dem Weg vom oder zum Bus. Würde man diese Gefährdungen miteinbeziehen, wäre die Zahl der Schulbusunfälle weit höher.

Sonstige Wegeunfälle mit schienengebundenen Fahrzeugen oder Unfälle mit Inline-Skates und Quads spielen mit ca. 1 % (252) eine untergeordnete Rolle.

Dass der frühmorgendliche Berufsverkehr (zwischen 6 und 8 Uhr ereignen sich die meisten der Unfälle) einen nicht unerheblichen Risikofaktor bei den abhängig Beschäftigten und in der SUV darstellt, braucht nicht weiter ausgeführt zu werden. Lediglich bei den sonstigen Versicherten (z. B. Rettungsdienste, Freiwillige Feuerwehren usw.) verteilt sich der Unfallzeitpunkt im Wegeunfallgeschehen wesentlich gleichmäßiger über den restlichen Tag.

### Präventionsmaßnahmen

Häufig liegt die Ursache für Wegeunfälle am Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer: Selbstüberschätzung, unkonzentriertes Fahren, Stress und Hektik im Stoßverkehr, nicht angepasste Fahrweise bei extremen Witterungsverhältnissen oder Fahren unter Alkohol und Drogeneinfluss führen zu gravierenden Fahrfehlern und damit zu schweren Unfällen. Deshalb möchten wir einige Hinweise geben, wie vorausschauend auf dem Weg zur Schule bzw. Arbeit gehandelt werden kann.

### Fußgänger

- ▶ Tragen Sie helle Kleidung, damit Sie besser wahrgenommen werden.
- ▶ Achten Sie bei Eisglätte und Schnee auf geeignetes Schuhwerk, statten Sie sich mit Spikes aus oder ziehen Sie ggf. auch einfach alte Strümpfe über den Schuh.
- ▶ Üben Sie den Schulweg mit Ihren Kindern ein (Schulwegpläne).
- ▶ Setzen Sie sich für eine Schulwegsicherung (Schulwegdienste, Schülerlotsen) ein.
- ▶ Beachten Sie die Gefahren des „toten Winkels“ und weisen Sie auch Ihre Kinder darauf hin.

### Zweiradfahrer

- ▶ Tragen Sie Helm, ob auf dem Fahrrad (wo er nicht Pflicht ist) oder auf dem Motorrad.
- ▶ Achten Sie bei motorisierten Zweirädern auf geeignete persönliche Schutzausrüstung wie Handschuhe, Nierengurt und Kleidung mit Protektoren.
- ▶ In der dunklen Jahreszeit ist z. B. das Tragen einer Warnweste sinnvoll, denn es ist die einfachste, preiswerteste und effektivste Methode, nicht übersehen zu werden.

### Busse/Schulbusse

- ▶ Nach dem Aussteigen zuerst den Bus wegfahren lassen und dann die Straße überqueren.
- ▶ Schulbusse: Setzen Sie sich für eine Aufsicht an Haltestellen und/oder eine Busbegleitung (Schüler oder Erwachsene) ein.

- ▶ Mit Kordeln an Jacken können Kinder in Bustüren hängen bleiben und sich verletzen. Eltern sollten daher die Kordeln kürzen oder durch Klettverschlüsse ersetzen.

## Sonstige Verkehrsmittel

- ▶ Für Quads besteht mittlerweile Helmpflicht!
- ▶ Auch bei Inline-Skates an die Persönliche Schutzausrüstung denken!

## Autofahrer

- ▶ Lose Gegenstände (z. B. Atlas) gehören weder auf die Hutablage noch auf das Armaturenbrett.
- ▶ Schwere Gegenstände gehören in den Kofferraum (oder positionieren Sie sie möglichst tief und nah an der Rücklehne).
- ▶ Die Ladung muss gesichert werden, ggf. mit dem Sicherheitsgurt; in modernen Vans/Kombis gibt es Spannsösen für Zurrgurte, die ein Verrutschen während der Fahrt verhindern.
- ▶ Sorgen Sie vor Fahrtantritt für freie Sicht, d. h. alle Scheiben und Seitenspiegel enteisen.
- ▶ Legen Sie warme Kleidung in den Kofferraum, denn Mantel oder dicke Daunenjacke engen Ihre Bewegungsfreiheit am Steuer ein und verhindern einen engen Verlauf des Sicherheitsgurtes am Körper.
- ▶ Stellen Sie Ihre Kopfstütze korrekt ein, d. h. Oberkante Kopfstütze auf eine Linie mit der Kopfoberkante bringen (beugt HWS-Verletzungen vor).
- ▶ Stellen Sie Ihren Fahrersitz so ein, dass auch bei durchgedrücktem Kupplungspedal noch eine deutliche Restbeugung im Knie bleibt (verringert Verletzungen).
- ▶ Beifahrer sollten ihren Sitz möglichst weit zurückfahren (schenkt Überlebensraum).
- ▶ Stellen Sie die Höhe des Sicherheitsgurtes so ein, dass der Gurt auf keinen Fall den Hals (Erdrückungsgefahr) berührt, sondern genau auf der Schulter liegt; der Sicherheitsgurt muss immer straff sitzen.
- ▶ Fahren Sie immer mit Licht, d. h. auch bei Tag.

- ▶ Füllen Sie regelmäßig das Wischwasser nach – im Winter mit genügend Frostschutzmittel.
- ▶ Prüfen Sie alle 14 Tage z. B. beim Tanken den Reifendruck am kalten Reifen, denn nur so erkennen Sie schleichende Reifendefekte.
- ▶ Achten Sie bei Reifen
  - a) auf die Profiltiefe: Winterreifen (M + S Matsch und Schnee) müssen für eine sichere Fahrt mind. 4 Millimeter aufweisen, Sommerreifen mind. 2 Millimeter und
  - b) auf das Alter: Winterreifen sollten nach spätestens acht, besser nach sechs Jahren ausgetauscht werden. Das Alter erkennen Sie an der DOT Nummer auf der Reifenflanke: seit 1.1.2000: DOT 3204 heißt Kalenderwoche (KW) 32, Jahr 2004 seit 1.1.1990: 327 ◀ heißt KW 32, Jahr 1997 (erkennbar an dem Dreieck) davor: 327 heißt KW 32, Jahr 1987 (ohne Dreieck).
- ▶ Passen Sie Ihre Geschwindigkeit den Witterungsbedingungen wie Dunkelheit, überfrierende Nässe, Schnee und Eisglätte oder Aquaplaning an.
- ▶ Durch ein Sicherheitstraining können Sie die Grenzen Ihres Fahrzeuges kennen lernen (Hinweis: Der Bayer. GUVV/ die Bayer. LUK können sich leider nicht an den Kosten beteiligen!).
- ▶ Lassen Sie Ihre Augen regelmäßig beim Augenarzt oder Optiker untersuchen.
- ▶ Denken Sie beim Fahrzeugkauf neben ABS, ESP und Automatik an elektronische Helfer wie z. B. Abstandregelsysteme und Einparkhilfen.

## Im Falle eines Falles

- ▶ Führen Sie neben dem, was die Straßenverkehrsordnung vorschreibt, auch immer eine Warnweste mit und tragen Sie sie, wenn Sie das Fahrzeug im Straßenverkehr verlassen müssen (auch wenn dies in Deutschland noch nicht Pflicht ist).
- ▶ Empfehlenswert ist auch eine Rettungsdecke – egal bei welcher Art der Verkehrsbeteiligung. Sie ist superleicht, klein und schützt im Falle eines Falles Verletzte vor Unterkühlung.

Gemeinsam mit Partnern wie dem DVR, der Landesverkehrswacht Bayern und dem ADAC leisten der Bayer. GUVV und die Bayer. LUK Aufklärungsarbeit. Insbesondere mit der Landesverkehrswacht fördern wir verschiedene Projekte, die sich mit der Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit beschäftigen.

- ▶ In Zusammenarbeit mit dem Seminar Bayern für Verkehrs- und Sicherheits-erziehung entwickeln wir Programme zur Verkehrserziehung.
- ▶ In der Gemeinschaftsaktion (GA) „Sicher zur Schule – sicher nach Hause“ kümmern wir uns um den sicheren Schulweg.
- ▶ Maßnahmen zur Schulwegsicherheit wie z. B. die Ausbildung und Ausstattung von Schülerlotsen und Schulweghelfern werden initiiert.
- ▶ Zur Information der Fachberater für Unfallverhütung und Verkehrserziehung an allgemeinen und beruflichen Schulen verteilen wir die Zeitschrift für Verkehrserziehung.
- ▶ Wir erarbeiten Broschüren und Lehrmaterial über die Gefahren des „toten Winkels“.

## Daneben engagieren wir uns in folgenden Bereichen:

- ▶ Schulbusprogramm „Guten Morgen Busfahrer“ (mit dem Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen)
- ▶ Lehrerfortbildung: Vermittlung von Verkehrserziehungsinhalten im Bereich der Fachberater für Verkehrserziehung und Unfallverhütung
- ▶ Wir unterstützen die Aktion „Hallo, Auto“ des ADAC, die 10- bis 12-Jährigen praxisnahen Unterricht bietet.
- ▶ Weil die jungen Fahranfänger überproportional am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt sind, fördern wir EVA (Ernstnehmende Verkehrssicherheits-Arbeit).
- ▶ Für jugendliche Fahranfänger wurde von der FOS/BOS Ansbach die DVD „Be Careful or Be Roadkill“ erstellt. Wir haben die Herausgabe dieser DVD finanziert.

*Autorin: Sieglinde Ludwig,  
Leiterin des Geschäftsbereichs  
Prävention*

# Unfallursache „toter Winkel“

**Die Situation kennen die meisten Auto- und Lastwagenfahrer: Man schaut beim Rechtsabbiegen oder beim Ausscheren in den Außenspiegel, sieht niemanden und will losfahren. Und plötzlich taucht wie aus dem Nichts ein Fußgänger, Radfahrer oder ein anderes Fahrzeug auf. Ein Unfallszenario, das sich sehr häufig auf unseren Straßen abspielt – mit gravierenden Folgen. Ursache für dieses Phänomen: ein „toter Winkel“.**

## Was versteht man unter dem „toten Winkel“?

Beim toten Winkel handelt es sich nicht um ein bestimmtes „kritisches Winkelmaß“, sondern genau genommen um mehrere Positionen vor und neben Fahrzeugen, in denen Verkehrsteilnehmer für den Fahrzeugführer nicht erkennbar sind. Gerade bei Lkw ist die seitliche Sicht durch tote Winkel stark eingeschränkt.

Während sich Pkw-Fahrer noch durch einen Blick über die Schulter gut absichern können, hat der Lkw-Lenker meist keine Chance. Er sieht durch das rechte Fenster den Raum neben dem Führerhaus und durch den rechten Außenspiegel den Bereich, der sich direkt neben dem Fahrzeug nach hinten erstreckt. Die dazwischenliegende Fläche in der Form eines spitzen Winkels von etwa dreißig Grad übersieht der Fahrer nicht, es sei denn, er hat einen zweiten Außenspiegel. Passanten und Fahrradfahrer, die sich in diesen toten Winkeln aufhalten, laufen deshalb völlig unerwartet Gefahr, vom rechten Hinterrad des Lkw überrollt zu werden, denn die Hinterräder kommen dem Bordstein viel näher als die Vorderräder.

## Das Risiko ist hoch

Wie hoch das Risiko bei den Lkw ist, zeigen Untersuchungen des Verkehrstechnischen Instituts der Deutschen Versicherer (GDV). Demnach sind bei rund einem Viertel aller Lkw-Unfälle mit schwerem Personenschaden Radler, Fußgänger und Motorradfahrer zu Schaden gekommen.

Beim Rechtsabbiegen waren es zu neun Prozent Radfahrer, sieben Prozent Fußgänger und neun Prozent Motorradfahrer. Der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) schätzt, dass etwa die Hälfte der tödlichen Fahrradunfälle in Deutschland durch den toten Winkel verursacht werden. Eine genaue Statistik wird in Deutschland darüber nicht geführt.

## Der tote Winkel im Verkehrsunterricht

Da der tote Winkel insbesondere für Kinder, die wegen ihrer Körpergröße noch schneller übersehen werden, ein großes Gefahrenpotenzial darstellt, beschäftigen sich der Bayer. GUVV/die Bayer. LUK seit langem intensiv mit diesem Thema und bringen es in die Lehrerfortbildung ein. Herr Schrödel, ehemalige Aufsichtsperson des Bayer. GUVV, hat vor vielen Jahren die ersten Aktionen initiiert und Unterrichtskonzepte und Broschüren erarbeitet, die häufig nachgefragt werden. Seit dieser Zeit gibt es zudem beim Bayer. GUVV eine Platte, die ausgeliehen werden kann (Medienversand). Damit lässt sich im Verkehrsunterricht der rechte tote Winkel an Fahrzeugen praktisch demonstrieren.

Die wichtigsten Verhaltensrichtlinien für alle Verkehrsteilnehmer, Kinder wie Erwachsene, sind demnach:

- ▶ beim Geradeausgehen oder Fahrradfahren über eine Ampel auf rechts abbiegende Fahrzeuge, insbesondere Lkw zu achten,
- ▶ als Fahrradfahrer nicht seitlich an wartenden Lkw vorbeifahren,
- ▶ Blickkontakt zu Lkw-Fahrern aufnehmen; nur dann ist gewährleistet, dass man gesehen wurde.

## Neue Spiegel für Lkw verringern das Risiko

Am 1. Januar 2006 trat eine neue europäische Richtlinie in Kraft, um die Zahl der Unfälle im toten Winkel zu reduzieren. Lkw über 7,5 Tonnen müssen demnach mit sechs Spiegeln ausgerüstet sein: Hauptrückspiegel und Weitwinkelspiegel



links und rechts, einem Nahbereichsspiegel über der Beifahrertür sowie einem Frontspiegel über der Windschutzscheibe. So wird auch der Bereich unmittelbar vor und neben dem Fahrzeug besser einsehbar. In den Niederlanden halbierte sich nach der Einführung zusätzlicher Spiegel im Januar 2003 die Zahl der tödlichen Unfälle nahezu.

Vielen geht das nicht weit genug, denn die Regelung betrifft in Deutschland nur neue Lkw. Gesetzliche Vorschriften zur Nachrüstung von Altfahrzeugen und von Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen sind noch nicht getroffen. Auch elektronische Assistenten, die durch optische oder akustische Signale auf Menschen im toten Winkel aufmerksam machen, existieren bereits, werden aber aus finanziellen Gründen sicherlich nur dann eingesetzt, wenn eine gesetzliche Verpflichtung geschaffen wird.

## Fazit

Sicher lässt sich durch technische Lösungen ein großer Teil des Risikos vermeiden. Sicher ist aber auch, dass es keine hundertprozentige Sicherheit geben wird. Verhaltensorientierte Prävention wird daher nach wie vor wichtig sein, um Kinder wie Erwachsene auf die Gefahren des toten Winkels aufmerksam zu machen.

# „Be Careful or Be Roadkill“

## Schulische Verkehrssicherheitsarbeit mit Fahranfängern

**Jugendliche Fahranfänger sind im Straßenverkehr extrem gefährdet. Dies zeigt sich deutlich in der Unfallstatistik: Im Jahr 2004 starben laut Deutschem Verkehrssicherheitsrat 1.273 junge Menschen zwischen 18 und 24 Jahren bei Verkehrsunfällen – das entspricht mehr als einem Fünftel aller Verkehrstoten.**

**Ein Projekt der Staatlichen Fach- und Berufsoberschule Ansbach**

Unfallauslöser ist – wie in Medienberichten über sog. Discounfälle immer wieder zu lesen ist – neben Alkohol in den meisten Fällen überhöhte Geschwindigkeit. Dieser riskante Fahrstil jugendlicher Fahrzeuglenker ist einerseits auf mangelnde Erfahrung zurückzuführen, andererseits aber auch auf Leichtsinn, Selbstüberschätzung oder auch auf die Lust, Regeln zu brechen. Das ist bekannt und doch nur schwer zu ändern, weil Jugendliche den Argumenten von Erwachsenen oft nicht zugänglich sind und abschreckende Bilder von schweren Unfällen eher verdrängt als bewusst wahrgenommen werden.

Viele Projekte der Verkehrserziehung – auch mit unserer Unterstützung – arbeiten unablässig an Schulen, um die Verkehrssicherheitssituation zu verbessern. Im Filmprojekt „Be Careful or Be Roadkill“ wird die Sichtweise umgekehrt: Nicht Erwachsene klären Kinder und Jugendliche über richtiges Verhalten im Verkehr auf, sondern Jugendliche zeigen Jugendlichen, was richtig oder falsch ist. Die Schüler der 11. Klasse der Fach- und Berufsoberschule Ansbach haben unter Leitung der Lehrerin Frau Strauß-Dorn selbst das Drehbuch entwickelt, die Dreharbeiten geleitet und waren die Darsteller. So ist eine DVD entstanden von Jugendlichen für Jugendliche, in ihrer

### DIE STORY

Der Film beginnt mit dem Referat einer Elft-Klässlerin der FOS Ansbach zum Thema „Physik im Straßenverkehr“. Mit Hilfe zahlreicher Modellversuche mit Plastikfiguren, Spielzeugautos und Schokoküsse werden physikalische Berechnungen zu Bremsweg, Fliehkraft und Trägheitsgesetz interessant und gut nachvollziehbar dargestellt.

Im zweiten Teil werden das erworbene Wissen um physikalische Gesetze und ihre Auswirkungen im realen Straßenverkehr geschickt miteinander verbunden: Bei der gemeinsamen Heimfahrt von der Disco im Auto eines betrunkenen Fahrzeuglenkers wird sich die Schülerin plötzlich der konkreten Gefahr bewusst, als ihr – in Rückblenden dargestellt – die Aussagen aus ihrem Referat wieder in den Sinn kommen.

Sprache, ihrer Denkart und in ihrem Stil. Das unterscheidet sie von anderen Medien.

Praxisorientiert, überzeugend und leicht verständlich vermittelt der Film anderen Schülern den Zusammenhang von physikalischen Gesetzen und ihren Auswirkungen im Straßenverkehr. Aus pädagogischer und lernpsychologischer Sicht wird damit das grundlegende Wissen vermittelt, das Voraussetzung ist für die Einsicht in die Notwendigkeit eines angepassten Fahrstils. Nur mit dieser Einsicht kann die Bereitschaft der Jugendlichen erreicht werden, sich im Straßenverkehr angemessen zu verhalten, was letztendlich die angestrebte Handlungskompetenz ausmacht.

Zur Behandlung im Unterricht können einzelne Teile sowie zwei weitere Szenen, eine Verkehrskontrolle und die Bergung eines Verletzten, auf der DVD einzeln ausgewählt werden. Das Booklet enthält neben rechtlichen Hinweisen Anmerkungen zum didaktischen Konzept, zu einzelnen Szenen und zur Bremswegberechnung.

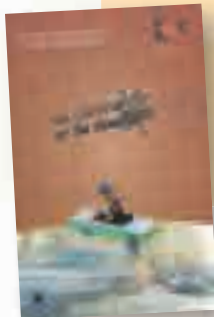
Für dieses besondere Engagement für Verkehrssicherheit wurde die FOS/BOS Ansbach im Jahr 2004 mit dem Bayeri-

schen Verkehrssicherheitspreis der Landesverkehrswacht und der Versicherungskammer Bayern ausgezeichnet.

Damit diese DVD auch anderen Schulen zur Verfügung gestellt werden kann, übernehmen der Bayer. GUVV und die Bayer. LUK nach vertraglichen Vereinbarungen mit der FOS/BOS Ansbach die Produktionskosten für zunächst 2.200 Exemplare sowie den Versand an alle beruflichen Schulen, Fach- und Berufsoberschulen und Gymnasien in Bayern.

Wir möchten den Lehrkräften mit dieser DVD zusätzliches Unterrichtsmaterial für die Verkehrserziehung zur Verfügung stellen, mit dem die von Jugendlichen häufig unterschätzten Unfallrisiken anschaulich demonstriert werden können und auf eine von Jugendlichen akzeptierte Art, ohne belehrenden Unterton, auf die Verantwortung im Straßenverkehr eingegangen werden kann. Damit hoffen wir, einen weiteren Beitrag dazu zu leisten, Jugendliche zu bewussterem, weniger riskantem Fahren zu bewegen und Unfälle vermeiden zu helfen.

**Autorin: Christl Bucher,  
Geschäftsbereich Prävention  
beim Bayer. GUVV**





## VERKEHRSSICHERHEIT FÜR JUNGE FAHRANFÄNGER:

# „EVA“ – Ernstnehmende Verkehrssicherheits-Arbeit

„EVA“ zielt darauf, speziell die stark unfallgefährdeten jungen Erwachsenen an beruflichen Schulen mit einem moderierenden und nicht belehrenden Ansatz anzusprechen. „EVA“ wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Unterricht und Kultus (Seminar Bayern/ALP Dillingen) und vom Bayerischen Staatsministerium des Innern (Polizeipräsidium Oberfranken) in Zusammenarbeit mit dem Bayer. GUVV und dem Landesverband Bayerischer Fahrlehrer konzipiert.

Die mittlerweile zahlreichen Konzepte der Verkehrssicherheitsarbeit für junge Fahranfänger zielen übereinstimmend darauf ab, die Unfallgefahren zu reduzieren. Sie weichen in ihren theoretischen und methodischen Orientierungen jedoch gravierend voneinander ab. Anders als die Maßnahmen, die sich an „alle Fahranfänger“ richten, muss sich die Verkehrssicherheitsarbeit für die besonders unfallgefährdeten jungen Erwachsenen an ihrer besonderen Situation orientieren. Sie sind mit konventionellen Kommunikationsformen kaum zu erreichen. „EVA“ als neuer und zielgruppengemäßer Ansatz zielt darauf, mit diesen Jugendlichen ohne Belehrung ins Gespräch zu kommen. Das bedeutet, sie in ihren Alltagskompetenzen und Verantwortlichkeiten, aber auch in ihren Unzulänglichkeiten ernst zu nehmen und ihnen mit Wertschätzung zu begegnen. Dabei werden verkehrssichere Verhaltensweisen nicht von „unglaublichen“ Erwachsenen verkündet, sondern von den Fahranfängern selbst entdeckt.

### Zusammenfassend bietet „EVA“:

- ▶ Eigenaktive Verkehrssicherheitsarbeit
- ▶ Präzise Zielgruppenorientierung auf der Basis wissenschaftlicher Evaluationen
- ▶ Aufbau risikokompetenter Verhaltensalternativen für Fahrer und Mitfahrer

- ▶ Selbständiges Entdecken von verkehrsgerechten Verhaltensoptionen
- ▶ Stärkung des Selbstwertgefühls
- ▶ Unterstützung des Verantwortlichkeitsbestrebens
- ▶ Erweiterung der kommunikativen Kompetenz und des Verhaltensrepertoires

### Wie funktioniert „EVA“?

Der Ansatz richtet sich an Fahrer, aber auch in besonderem Maße an Mitfahrer und basiert auf drei Säulen: moderierte Gruppendiskussion, beobachtetes Fahren und Schlussdiskussion.

Die moderierte Gruppendiskussion wird von einem Moderatorenteam geleitet. Es nehmen maximal 15 Schülerinnen und Schüler teil. In der 90-minütigen Diskussion sollen den Fahranfängern ihre persönlichen, sozialen und situativen Risiken bewusst gemacht werden. Im gegenseitigen Ideenwettbewerb sollen sie selbst entdecken, mit welchem Verhalten sie ihr Risiko verringern können. Die Aufgabe der Moderatoren beschränkt sich allein darauf, Fragen zu stellen. Keinesfalls soll eine Art Lehrvortrag erfolgen. Vielmehr sollen die jungen Fahranfänger als Erwachsene akzeptiert und in ihrem Bestreben nach Verantwortlichkeit und Autonomie unterstützt werden. Ausgehend von der alltäglichen Verkehrsteilnahme (Mitfahrt bei alkoholisierten Fahrern, Aufforderung zu spontanen Autorennen) geht es darum, die gewohnten Verhaltensweisen durch gezieltes Nachfragen „in Frage zu stellen“. Kommen risikominimierende Strategien zur Sprache, so ist – wiederum fragend angeleitet – ihre Anwendbarkeit zu diskutieren.

### Beobachtetes Fahren

Ein Fahrlehrer führt mit drei Schülern in einem Fahrschulauto das beobachtete

Fahren durch. Die Schüler fahren jeweils 20 Minuten. Dabei steht nicht fahrerisches Können im Vordergrund, sondern die persönliche Einstellung zur Teilnahme am Straßenverkehr und die Verantwortung für sich und andere. Die Mitfahrer sind aufgefordert, den Fahrer zu beobachten. Dazu erhalten sie einen Beobachtungsbogen, in dem ihre Aufmerksamkeit gezielt auf risikofördernde Aspekte gelenkt wird sowie darauf, wie der Fahrer mit dem komplexen Verkehrsgefüge zurecht kommt. Der Fahrlehrer fertigt ebenfalls über jeden Fahrer einen Beobachtungsbogen an. Der Fahrbegleiter greift während der Fahrt nach Möglichkeit nicht ein. Er kann nach Beendigung der Fahrt dem Fahrer das Ergebnis kurz mündlich mitteilen. Nach der Fahrt werden alle Beobachtungsbögen von den Fahrbegleitern eingesammelt und gemeinsam mit den Moderatoren ausgewertet. Die Ergebnisse werden in die Schlussdiskussion eingebracht.

### Schlussdiskussion

Das Moderatorenteam führt nach dem beobachteten Fahren die 45-minütige Schlussdiskussion durch. Zunächst besprechen die Schüler unter Anleitung der Moderatoren die Fahrt sowie die gesammelten Erfahrungen. Es werden Strategien herausgearbeitet, die das Risiko in bestimmten Fahrsituationen minimieren (Gruppendruck widerstehen, Unbehagen/Angst artikulieren). Ein Fahrlehrer und ein Polizeibeamter stehen als Fachexperten während der Diskussion zur Verfügung.

### Ausbildung von Moderatoren und Umsetzung an Schulen

Die Umsetzung des Konzeptes an den Schulen erfolgt durch ausgebildete Moderatoren. Dazu wurde in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Staatsministerium des Innern und externen Experten ein

Lehrgangskonzept entwickelt, das den Ansatz praxisnah und effektiv vermittelt. Das Seminar Bayern an der ALP Dillingen bildete in einem Zeitraum von vier Jahren über 300 Berufsschulreferendare zu „EVA“-Moderatoren aus. Die ausgebildeten Lehrkräfte stehen den beruflichen Schulen seit Herbst 2003 zur Verfügung. Die Halbtagesveranstaltung wird als schulische Veranstaltung klassenweise durchgeführt. Die Kosten können bezuschusst oder von örtlichen Sponsoren getragen werden. Das Kultusministerium empfiehlt allen beruflichen Schulen ausdrücklich eine Durchführung von „EVA“. Die Schulleitungen wurden entsprechend informiert. Im Jahr 2004 wurden ca. 60 Veranstaltungen an beruflichen Schulen in Bayern durchgeführt. Das Seminar Bayern bildete in fünf Moderatorenlehrgängen 170 Referendare, 20 Polizeibeamte und zehn Fahrlehrer aus. 90 Veranstaltungen fanden im Jahr 2005 statt. In den Modera-

torenkursen von Seminar Bayern wurden 2005 150 Referendare, 40 Polizeibeamte und 30 Fahrlehrer ausgebildet. Der Bayer. GUVV befürwortet und unterstützt diese Maßnahmen zur Prävention von Verkehrsunfällen von Fahranfängern sehr. Er ist bei den Planungslehrgängen zur Weiterentwicklung von „EVA“ vertreten und informiert in Veröffentlichungen und in Seminaren über diese Aktion. Zusätzlich fördert der Bayer. GUVV die Umsetzung an den Schulen mit finanziellen Mitteln.

### Evaluation und weiterführende Informationen

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Bergisch-Gladbach evaluiert das Projekt „EVA“ in einer Langzeitstudie. Die ersten Ergebnisse belegen, dass die Moderatorenausbildung von den Befragten äußerst positiv gesehen wird. 94% der Befragten würden die Ausbildung und das Projekt weiterempfehlen, 90% sehen

es als dringlich an, Verkehrssicherheitsthemen im Unterricht zu behandeln. Das Projekt wurde auch auf vielen Fachtagungen auf Bundesebene vorgestellt. Hessen und Sachsen-Anhalt haben den Ansatz von „EVA“ unter anderen Bezeichnungen in ihre schulischen Programme zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung aufgenommen.

Weitere Informationen bietet die Internetseite: [www.evainfo.de](http://www.evainfo.de) oder das Seminar Bayern an der ALP Dillingen unter: [seminarbayern@alp.dillingen.de](mailto:seminarbayern@alp.dillingen.de). Ansprechpartnerin ist Frau Drey-Ebner unter der Telefonnummer 0 90 71/53-125. Hier können u. a. Informationen zur Umsetzung an Schulen, Hinweise zum Filmbeitrag des Bayerischen Fernsehens sowie Broschüren zu „EVA“ erfragt werden.

*Autor: Markus Wörle, Institutsrektor,  
Leiter von Seminar Bayern*

## SICHERHEIT IM SCHIENENVERKEHR:

# Bahn fahren – aber sicher!

**Zeitungsberichte über Spielunfälle auf Bahngleisen spiegeln oft eine gefährliche Sorglosigkeit der Kinder wider. Auch im Schülerunfallgeschehen zeigt sich die gefährliche Faszination der Bahn: Laut Statistik des BUK waren schienengebundene Fahrzeuge bei 399 der Schulwegeunfälle im Jahr 2004 beteiligt. Inwieweit richtiges Verhalten im Bahnbereich im Elternhaus oder in der Schule noch behandelt wird, ist unklar.**

Um für diese Thematik eine geeignete Handreichung für den Unterricht zu schaffen, initiierte die Bayerische Oberlandbahn in Zusammenarbeit mit dem Seminar Bayern für Verkehrs- und Sicherheitserziehung eine Redaktionstagung mit Lehrkräften und Fachberatern verschiedener Schularten, deren Ergebnis ein 60-seitiges Werk mit dem Titel „Bahn fahren – aber sicher!“ für die Sekundarstufe 1 ist. Die einzelnen



*Sabrina Wagner, Hauptschule Saarburg, Preisträgerin des Zeichenwettbewerbs „Sicher und gesund in Schule, Heim und Freizeit“ (2004)*

Kapitel behandeln Themen wie Geschichte und Entwicklung der Bahn, Fragen zu Umwelt und Mobilität – unter anderem z. B. den Vergleich von Verkehrsmitteln unter ökologischen Gesichtspunkten –, die Orientierung im Bahnhof selbst und die Planung einer Reise mit der Bahn. Auch eine Übersicht über Fahrpläne und verschiedene Tickets ist darin zu finden. Für Schüler mit Förderschwerpunkt geistige Entwicklung sind Arbeitsblätter zum

Projekt „Ausflug mit der Bahn – Schülerinnen und Schüler organisieren eine Schulfahrt“ enthalten. Einen breiten Rahmen nimmt der Aspekt der Sicherheit in dem Heft ein: Gefährdungen durch Strom und beim Spielen auf Bahngleisen, Sicherheitskennzeichnung und richtiges Verhalten am Bahnsteig und im Zug. Bei der Konzeption standen offene Frage- und Aufgabenstellungen im Vordergrund, um Diskussionen über eigene Verhaltensweisen Raum zu geben und um zu kreativen Umsetzungen in Wort und Bild anzuregen. Für Lehrkräfte und Schüler sind jeweils geeignete Adressen zur vertiefenden Recherche im Internet zu einzelnen Sachthemen genannt.

**Die Broschüre „Bahn fahren – aber sicher!“ erscheint in Kürze.**

*Autorin: Katja Seßlen, Geschäftsbereich  
Prävention beim Bayer. GUVV*



Haftet der Sicherheitsbeauftragte, wenn etwas passiert?	1	Tag gegen Lärm	2	Arbeit „durchstehen“	4
Sicher am Steuer	1	Volkskrankheit Tinnitus	2	Maschinenergonomie mangelhaft	4
Mehr Unfälle bei Männern	1	Neue Gesundheitsrisiken	2	Info-Telefon der BAuA	4
Umsetzung der Richtlinie 2003/10/EG	2	Leben mit Schichtarbeit	3	Kurzmeldungen	2, 4
		Runter mit dem Druck	3	Impressum	4
		Hebe- und Tragehilfen	3		

**SERIE: PRAXIS FÜR SICHERHEITSBEAUFTRAGTE**

## Haftet der Sicherheitsbeauftragte, wenn etwas passiert?

**A**llein in der gewerblichen Wirtschaft unterstützen 380 000 ehrenamtliche Sicherheitsbeauftragte Unternehmensleitungen und Führungskräfte dabei, Arbeit und Arbeitsplätze sicherer zu machen und den Gesundheitsschutz zu fördern. Als Mittler zwischen der „Theorie“ der Verordnungen, Organisationspläne etc. und der Praxis an jedem einzelnen Arbeitsplatz sind sie längst unentbehrlich geworden. Eine häufige Frage dieser engagierten Kollegen lautet: Hafte ich als Sicherheitsbeauftragter, wenn etwas passiert?

Die Antwort auf diese Frage lautet klar und einfach: Nein. Sicherheitsbeauftragte haben zwar ein verantwortungsvolles Ehrenamt, in dem sie viel zu Arbeitssicherheit und Gesundheits-

schutz beitragen, sie haften jedoch nicht, falls es zu einem Arbeitsunfall, einem Gebäude- oder Maschinenschaden u. ä. kommt.

Einer der wichtigsten Gründe dafür ist, dass Sie als Sicherheitsbeauftragter keine unmittelbare Weisungsbefugnis haben. Wenn Ihr Kollege sich trotz Ihres höflichen Hinweises weigert, z. B. seine persönliche Schutzausrüstung zu tragen, können Sie dies nicht anordnen. Erleidet der Kollege nun aufgrund eigener Fahrlässigkeit einen Gesundheitsschaden, sind Sie nicht verantwortlich. Dasselbe trifft auch für andere Schadensfälle zu. Darüber hinaus gilt bei Personenschäden von Kollegen das Haftungsprivileg nach dem SGB VII (d. h. Haftung nur bei Vorsatz, Rückgriff nur bei mindestens grober Fahrlässigkeit) zu Ihren Gunsten.

Das Bundessozialgericht formuliert: „Der Sicherheitsbeauftragte wird innerhalb seines Beschäftigungsverhältnisses beobachtend und beratend als Hilfsperson des Unternehmers tätig, ohne Anweisungen geben oder korrigierende Maßnahmen ergreifen zu können

oder auch nur im geringsten, was die Verantwortlichkeit betrifft, an die Stelle des Unternehmers zu rücken.“

Zum Nachlesen: Die Rechtsgrundlagen zur Tätigkeit von Sicherheitsbeauftragten stehen in § 22 SGB VII, § 20 GUV-V A1 und in Anhang 2, GUV-V A 1.

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

Suche „Sicherheitsbeauftragte“

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

Suche „Sicherheitsbeauftragte“

## Dank Pausen sicher am Steuer

**S**pektakuläre Unfälle von Fahrzeugen zur Güter- und Personenbeförderung sind leider nicht allzu selten. Häufigste Ursache dürfte neben technischen Mängeln eine Übermüdung der Fahrerinnen und Fahrer sein – und das, obwohl Pausen und Ruhezeiten gesetzlich vorgeschrieben sind. Die wichtigsten Vorschriften sind:

- ▶ Die Tageslenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten, darf aber zweimal wöchentlich auf 10 Stunden erweitert werden.
- ▶ Nach einer Lenkzeit von jeweils 4,5 Stunden muss der Fahrer eine Unterbrechung von 45 Minuten einlegen. Alternativ sind mehrere Pausen von mindestens 15 Minuten Dauer möglich.
- ▶ Die Gesamtlentzeit in zwei aufeinander folgenden Wochen darf höchstens 90 Stunden betragen.
- ▶ Bei Ein-Fahrer-Besatzung muss der Fahrer eine Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden pro Tag einlegen.



Die Bestimmungen der Lenk- und Ruhezeiten und Lenkzeitunterbrechungen sind in der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 (EG-Sozialvorschriften) geregelt. Eine Ausnahmeregelung für den öffentlichen Dienst enthält § 7 FPersV (Fahrpersonalverordnung).

<http://fhh.hamburg.de>

[/stadt/aktuell/behoerden/wissenschaft-gesundheit/verbraucher-schutz/arbeitschutz/willkommen.html](http://stadt/aktuell/behoerden/wissenschaft-gesundheit/verbraucher-schutz/arbeitschutz/willkommen.html) Publikationen Nr. M 30

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

Suche „Lenk Ruhezeiten“

[www.stmugv.bayern.de](http://www.stmugv.bayern.de)

Publikationen „Sozialvorschriften im Straßenverkehr“

## Mehr Unfälle bei männlichen Beschäftigten

**M**änner leben am Arbeitsplatz gefährlicher als Frauen – das geht aus der „Arbeitsunfallstatistik im öffentlichen Dienst“ des Bundesverbandes der Unfallkassen für das Jahr 2004 hervor. 61 Prozent der Opfer von Arbeitsunfällen sind Männer, 39 Prozent Frauen. Der Hintergrund: Männer gehen überwiegend einer Vollzeitbeschäftigung nach und sind deshalb einer potenziellen Unfallgefahr länger ausgesetzt als oft teilzeitbeschäftigte Frauen. Zudem sind sie häufiger in potenziell gefährlichen technischen Be-

rufen beschäftigt. Deshalb liegen die Männer mit 61 Opfern gegenüber acht betroffenen Frauen auch bei den tödlichen Unfällen an der Spitze. Nur bei den Wegeunfällen ist das Verhältnis umgekehrt: hier sind mit 64 Unfallopfern die Frauen deutlich häufiger betroffen als die Männer mit 36 Fällen. Experten vermuten, dass die Doppelbelastung von berufstätigen Frauen einer der Gründe für die höhere Zahl der Wegeunfälle sein könnte.

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

Suche „Arbeitsunfallstatistik“

## Umsetzung der Richtlinie 2003/10/EG verschoben

Senkung der Lärmgrenzwerte um 5dB (A) gilt 2006 nur für den öffentlichen Dienst

**A**m 15. Februar 2006 ging die dreijährige Umsetzungsfrist für die europaweite Richtlinie zu Ende. Bei einer durchschnittlichen Lärmbelastung am Arbeitsplatz von 80 Dezibel (A) sind Arbeitgeber danach verpflichtet, einen Gehörschutz für alle Beschäftigten zur Verfügung zu stellen. Ab einer Lärmbelastung von 85 Dezibel (A) sind

Beschäftigte verpflichtet, den vom Arbeitgeber gestellten Gehörschutz zu tragen. Die neuen Grenzwerte liegen um 5 Dezibel niedriger als die bisherigen Werte. Da eine Verminderung der Lärmbelastung um 3 Dezibel die Schallenergie bereits halbiert, wird eine deutliche Verbesserung des Gesundheitsschutzes für die Beschäftigten erreicht.

Der Fachausschuss Maschinenbau, Fertigungssysteme, Stahlbau der Berufsgenossenschaft MetallSüd informiert jetzt, dass in Deutschland eine Umsetzung in nationales Recht erst für 2007 zu erwarten ist, weil die beiden EG-Richtlinien „Lärm“ und „Vibrationen“ im Rahmen einer separaten Verordnung „Lärm und Vibrationen“ nach § 18 ArbSchG und nicht als „Physikalienverordnung“ umgesetzt werden sollen. Die öffentliche Verwaltung dagegen setzt die Richtlinie schon jetzt um.

[www.bgm-s.de](http://www.bgm-s.de)

[/fachausschuss/SG\\_Betriebslaerm.php](http://fachausschuss/SG_Betriebslaerm.php)

### 25. April 2006: Tag gegen Lärm

**L**ärm ist nicht nur am Arbeitsplatz störend, auch im Straßenverkehr, in der Freizeit und zu Hause sind wir Lärm ausgesetzt. Die Aktion „Tag gegen Lärm“, in Deutschland von der Deutschen Gesellschaft für Akustik und dem Deutschen Arbeitsring für Lärmbekämpfung organisiert, will mit zahlreichen regionalen Veranstaltungen eine breite Öffentlichkeit für den Lärmschutz sensibilisieren.

[www.tag-gegen-laerm.de](http://www.tag-gegen-laerm.de)



### KURZMELDUNGEN Online-Test für die Rückengesundheit

Rückenschmerzen können jeden Arbeitnehmer treffen, egal ob er überwiegend im Sitzen oder im Stehen arbeitet, ob er im Büro tätig ist oder körperlich arbeitet. Die Bertelsmann-Stiftung hat einen Online-Rückentest (Dauer: 5–20 Minuten) entwickelt, der bereits beim Ausfüllen Informationen über die Rückengesundheit vermittelt und das individuelle Risiko testet, von der „Volkskrankheit“ betroffen zu sein.

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

### Optimale Gefahrstoff-Kennzeichnung

Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BauA) bietet die überarbeitete Broschüre „Gefahrstoffe: Kennzeichnung – kein Problem? Richtig kennzeichnen bringt Freu(n)de“ zum Download. Die Gefahrstoffverordnung und ihre Anwendung, die EG-Richtlinien, das Kompendium „Einstufung und Kennzeichnung“ sowie technische Regeln zum Umgang mit Gefahrstoffen werden detailliert erläutert.

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

Suche „Gefahrstoffe Kennzeichnung“

## Volkskrankheit Tinnitus

Häufig ist Lärm der Auslöser

**E**s dröhnt, pfeift, brummt und knattert im Ohr – Tinnitus plagt allein in Deutschland nach Schätzungen von Experten 6 Millionen Menschen. Obwohl von Medizinern sehr unterschiedliche, auch psychische Ursachen als Auslöser für die oft unerträglichen Ohrgeräusche diskutiert werden, liegen den Beschwerden häufig organische Veränderungen zugrunde. Nach Tauchunfällen, einem Knall-

trauma, einem Hörsturz oder nach Mittelohrentzündungen stellt sich oft ein Tinnitus ein. Häufig, und hier kann die betriebliche Prävention besonders gut ansetzen, ist Tinnitus auch die Folge einer Schwerhörigkeit. Ärzte raten: Wenn ein Ohrgeräusch neu auftritt und länger als einen Tag andauert, sollte man sich behandeln lassen. Durchblutungsfördernde Maßnahmen wie eine Infusionstherapie sowie,

falls notwendig, die Behandlung mit Kortison sind in vielen Fällen erfolgversprechend. Auch das Tragen von Hörgeräten kann Besserung bringen. Vielversprechend bei chronischem Tinnitus sind auch Therapieformen, die Musik oder Entspannungstechniken einsetzen.

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

„Gute Besserung“, Symptome A–Z „Tinnitus“

## Sachverständige prognostizieren neue Gesundheitsrisiken

**D**ie Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz hat bei einer Erhebung in 14 europäischen Ländern und in den USA neue arbeitsbedingte Gesundheitsrisiken ermittelt. Wichtigstes Ergebnis des Projekts: multifaktorielle und kombinierte Risiken nehmen gegenüber einfachen Gefahren, die sich präventiv gut eingrenzen lassen, zu.

Ein typisches Beispiel: Mitarbeiter von Callcentern sind häufig einer Kombination von sich gegenseitig bedingenden Risiken wie langem Sitzen, ergonomisch schlecht gestalteten Arbeitsplätzen, Hintergrundlärm, geringer Kontrolle über die eigene Arbeit, hohem Zeitdruck und vielfältigen psychischen und emotionalen Anforderungen ausgesetzt. Aus dieser Belastung können so unter-

schiedliche Gesundheitsprobleme wie Muskel-Skelett-Erkrankungen, Krampfader, Hals-, Nasen- und Stimmbandbeschwerden oder Stresssymptome wie Müdigkeit oder Burnout erwachsen.

Ausführliche Informationen stehen nur in englischer Sprache zur Verfügung.

<http://riskobservatory.osha.eu.int>





# Besser leben mit Schichtarbeit

**S**chichtarbeit belastet, das wissen fast alle betroffenen Arbeitnehmer. Typischerweise wird nicht nur der gewohnte Wach-Schlaf-Rhythmus durchbrochen, auch soziale Kontakte in Familie, Partnerschaft und Freundeskreis, die Freizeitgestaltung sowie die Ernährungsgewohnheiten müssen den Arbeitszeiten angepasst werden. Viele Beschäftigte fühlen sich körperlich oder seelisch überfordert und leiden schließlich unter Stress. Optimierte Schichtpläne und eine den individuellen Bedürfnissen angepasste Lebensführung tragen viel dazu bei, solche Belastungen abzubauen.

Alle Körperfunktionen des Menschen unterliegen einer Tages- und Nachtperiodik mit gro-

ßen Schwankungen der Leistungsfähigkeit – wissenschaftlich als circadiane Rhythmik bezeichnet – die biologisch verankert ist und sich nicht umprogrammieren lässt. Schichtarbeit ist und bleibt deshalb eine höhere Belastung für den Organismus als reine Tagesarbeit, die die Perioden höchster Leistungsfähigkeit des Körpers nutzen kann. Trotzdem können Schichtarbeitende die eigene Lebensqualität erhöhen, indem sie

- ▶ alle Faktoren ermitteln, die sie persönlich besonders belasten, z. B. die fehlende Möglichkeit, mit den eigenen Kindern Freizeitaktivitäten zu genießen,
- ▶ alle Möglichkeiten prüfen, durch bessere Lebensplanung individuelle Bedürfnisse trotz

Schichtarbeit zu befriedigen,

- ▶ Ernährungsgewohnheiten anpassen,
- ▶ Entspannungstechniken erlernen, um auch tagsüber schlafen zu können,
- ▶ am Arbeitsplatz alle vorgeschriebenen Pausen einhalten, um Unfällen aufgrund niedrigerer Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit vorzubeugen,
- ▶ am Arbeitsplatz offen sind, neue Schichtplanmodelle auszuprobieren.



Der BKK Bundesverband hat eine Broschüre mit Tipps und Checklisten zusammengestellt.

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

Suche „Schichtarbeit“

# Runter mit dem Druck

## Herz-Kreislauf-Erkrankungen vorbeugen

**E**twa zwanzig Millionen Deutsche leiden unter Bluthochdruck – oft ohne es zu wissen. Die häufig unterschätzte Krankheit aber gilt als eine der Ursachen für Herz-Kreislauf-Probleme und erhöht zudem das Risiko, einen Schlaganfall zu erleiden.

Zur Prävention sowie zur Behandlung von leichterem Bluthochdruck ist regelmäßiger Aus-

dauersport – Walking, Laufen oder Radfahren – besonders wirkungsvoll. Dieser kann auch sinnvoll im Unternehmen organisiert werden, am besten kombiniert mit einer Unterweisung in weiteren Verhaltensmaßnahmen wie bewusster Ernährung, Stressvermeidung sowie Entspannungstechniken. Eine ärztliche Untersuchung aller Beschäftigten über 35 Jahre vor Aufnahme des Trainings ist ratsam. Stark erhöhter Blutdruck sollte zudem immer vom Arzt behandelt werden.

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

Suche „Herz-Kreislauf-Erkrankungen“

[www.hochdruckliga.info](http://www.hochdruckliga.info)

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

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

Suche „Ernährung“, „Entspannung“

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

Menü „Herz-Kreislauf-Erkrankungen“ „Risikotest“



# Hebe- und Tragehilfen richtig einsetzen

**S**chweres Heben und Tragen gehört in vielen Berufen zum Alltag. Um Knie und Rücken langfristig vor Überbeanspruchung zu schützen, sollten betroffene Arbeitnehmer die optimale Körperhaltung für hohe Belastungen kennen und zudem so oft wie möglich Hilfen in Anspruch nehmen. Hebe- und Tragehilfen wie Magnete, Klemmen, Zangen, Sauggriffe, Gurte und Karren schonen die Gesundheit und erleichtern die Arbeit.

Wenn schwere Güter transportiert oder zum Transport vorbereitet werden, sollte man den Ablauf immer im Voraus planen.

- ▶ Bereitstellen von persönlichen Schutzausrüstungen wie Schulterpolstern, Handschuhen, Sicherheitsschuhen etc.,
- ▶ Absprachen über den Ablauf, wenn mehrere Personen beteiligt sind.

### Schritt 2: Ausführung

- ▶ Ausgangsstellung einnehmen: die Last mit gespreizten Beinen und gestrecktem, geradem Rücken in der Hocke aufnehmen,
- ▶ Ruckartige Bewegungen oder ein Verdrehen der Wirbelsäule beim Umsetzen und Bewegen der Last vermeiden,
- ▶ Lasten nie ruckartig anheben oder gar auffangen,
- ▶ Die Last mit gestrecktem Rücken in der Hocke absetzen.

Informationen vom Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG).

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

Suche „Hebe Tragehilfen“

### Schritt 1: Arbeitsvorbereitung

- ▶ Prüfen, wie viele Personen zum Bewegen bzw. Heben der Last erforderlich sind,
- ▶ Prüfen, ob und welche Hebehilfen eingesetzt werden können,
- ▶ Prüfung und ggf. Vorbereitung der späteren Absetzstelle,

## KURZMELDUNGEN

### Leitfäden zum betrieblichen Umweltschutz

Die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg hat eine Übersicht zu Leitfäden zum nachhaltigen Wirtschaften/Umweltmanagement zum Download zusammengestellt. Die Tabelle listet nicht nur Publikationen,

sondern benennt auch inhaltliche Ausrichtung und Bezugsquelle bzw. Link. Über eine Filterfunktion kann man zudem branchenspezifisch suchen.

► [www.lfu.baden-wuerttemberg.de](http://www.lfu.baden-wuerttemberg.de)

Themen „betrieblicher Umweltschutz/nachhaltiges Wirtschaften, Arbeitshilfen“.

### Hygienemängel bei Wasserspendern

Ob in Kaufhäusern, Arztpraxen, Apotheken oder am Arbeitsplatz – Wasserspender werden immer beliebter. Das Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR) hat untersucht, wie hygienisch die praktischen Alltagsshelfer sind. Das Ergebnis: Ein Drittel aller untersuchten Wasser-

proben war mit Keimen belastet. Lange Standzeiten, Sonneneinstrahlung oder mangelnde Reinigung der Behälter können dazu führen, dass sich im Wasser, in den Zapfvorrichtungen und im Abfüllsystem Bakterien vermehren.

► [www.bfr.bund.de](http://www.bfr.bund.de)

Suche „Wasserspender“

## So lernt man, Arbeit „durchzustehen“

**E**rkrankungen des Muskel-Skelett-Apparates stehen bei den Ursachen der Arbeitsunfähigkeit weit vorne. Besonders betroffen sind Beschäftigte in sogenannten Stehberufen – in Deutschland einige hunderttausend Arbeitnehmer.

Obwohl zur Prävention von Gesundheitsbeschwerden in erster Linie der Stehanteil während des Arbeitstages verringert werden sollte, liegt die optimale Lösung

nicht in einer bloßen Verlagerung auf sitzende Tätigkeiten. Gesucht sind Konzepte, so die Experten, die Arbeit „bewegender“ machen und die Beschäftigten aus Zwangshaltungen befreien.

*Schnelle Entspannung für die Füße zwischen durch*

Neben einer aufrechten, aber lockeren Haltung tragen diese Tipps zu leichterem Dauerstehen bei:

- Stellen Sie Ihre Füße so schulterbreit auf, dass die Fußspitzen leicht nach außen zeigen,
- Strecken Sie die Knie nicht durch, sondern lassen Sie sie locker,
- Halten Sie den Kopf aufrecht und lassen Sie Schultern und Arme möglichst locker hängen,
- Regelmäßige Gymnastik stärkt die Haltemuskulatur und vermindert Beschwerden.

Weitere Informationen dazu in einer Broschüre der Initiative Neue Qualität der Arbeit.

► [www.inqa.de](http://www.inqa.de)

Publikationen „S“ „Stehend k.o. – wenn Arbeit durchgestanden werden muss“

## Unfallursache: Maschinenergonomie mangelhaft

**Z**ahlreiche betriebliche Unfälle treten beim Bedienen vermeintlich fehlerfreier Maschinen auf. Eine verbesserte Maschinenergonomie könnte, so Experten, die Unfallzahlen senken und arbeitsbedingte Belastungen der Arbeitnehmer reduzieren. Das Berufsgenossenschaftliche Institut für Arbeitsschutz (BGIA) hat deshalb eine Checkliste erarbeitet, die die wichtigsten Kriterien zur ergonomischen Maschinengestaltung aus mehr als 28 Einzel-

normen und -richtlinien enthält. Für Maschinenbauer erarbeitet, eignet sich die Publikation auch für Unternehmen, die sich vor einer Neuanschaffung ein umfassendes Bild von der optimalen Gestaltung von Metallbearbeitungsmaschinen, auf die hier der Schwerpunkt gelegt wurde, machen wollen.

► [www.hvbg.de/bgja](http://www.hvbg.de/bgja)

„Angebote“ Checkliste Maschinenergonomie

## Am Info-Telefon der BAuA sind knifflige Fragen willkommen

„Informationszentrum der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, was kann ich für Sie tun?“, schallt es freundlich in die Mikrofone. Acht geschulte Mitarbeiter befriedigen hier den Wissensdurst von Unternehmen und Sicherheitsfachkräften, aber auch von Lehrern, Auszubildenden und Privatpersonen. Im Informationszentrum der Hotline ist das Wissen von mehr als 200 Expertinnen und Experten abrufbereit. Als besonderen Service bietet man themenbezogene Expertenhotlines zu aktuellen Fragen wie „Worauf achten bei elektrischem Weihnachts-

schmuck?“ oder „Sicher und gesund durch die Sommerhitze“ an. Dabei stehen die Fachleute der Bundesanstalt den Anrufern persönlich Rede und Antwort.

*Pascal Frai*

Montag bis Freitag zwischen 8.00 Uhr und 16.30 Uhr  
Service-Telefon: 0180 / 321 4 321 (0,09 Euro je Minute aus dem nationalen Festnetz der Deutschen Telekom AG).  
Fax: 0180 / 321 8 321  
E-Mail: [infozentrum@baua.bund.de](mailto:infozentrum@baua.bund.de)

► [www.baua.de](http://www.baua.de)

## IMPRESSUM

**SiBe-Report** – Informationen für Sicherheitsbeauftragte Nr. 2/2006  
Der **SiBe-Report** erscheint quartalsweise. Nachdruck oder Vervielfältigung nur mit Zustimmung der Redaktion und Quellenangabe.  
Inhaber und Verleger: Bayer. GUVV/Bayer. LUK  
Verantwortlich: Direktor Dr. Hans-Christian Titze  
Redaktion: Sabine Kurz, freie Journalistin München, Ulrike Renner-Helfmann, Referat Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Redaktionsbeirat: Sieglinde Ludwig, Michael von Farkas  
Anschrift: Bayer. GUVV, Ungererstr. 71, 80805 München  
Bildnachweis: Picture-Alliance S. 1; BKK S. 3; DAK S. 4  
Gestaltung und Druck: Mediengruppe Universal, München

► Ihr Draht zur SiBe-Redaktion: [SiBe@bayerguvv.de](mailto:SiBe@bayerguvv.de)

# Sicherheit im Verkehr –

## Aufgabe für die Landesverkehrswacht in Bayern

**Verkehrssicherheit ist ein Thema, dem sich in Bayern im Besonderen die Landesverkehrswacht widmet. Wir fragen Günter Fuchs, den Vizepräsidenten der Landesverkehrswacht (LVW), zum Aufgabenspektrum und den Plänen seiner Organisation.**

**UV aktuell:** Wo liegen die Schwerpunktaktivitäten der LVW?

**Fuchs:** Die Bayerischen Verkehrswachen engagieren sich für mehr Verkehrssicherheit für alle Altersgruppen. Die schulische Verkehrserziehung und die Verkehrssicherheitsarbeit für junge Fahrer liegt den Verkehrswachen seit jeher besonders am Herzen. Die Arbeitsschwerpunkte orientieren sich immer auch an der Unfallentwicklung und nehmen Bezug auf aktuelle Ereignisse und Notwendigkeiten. Für 2006 werden

- ▶ die Förderung des „Begleiteten Fahrens mit 17“,
  - ▶ die Intensivierung der schulischen Verkehrserziehung in den höheren Jahrgangsstufen und
  - ▶ der Ausbau der Verkehrssicherheitsarbeit an Berufsschulen
- besondere Schwerpunkte der Landesverkehrswacht sein.

**UV aktuell:** Was sagt die Unfallstatistik?

**Fuchs:** Die öffentlichen Verkehrsmittel sind besonders sicher. Die meisten Verkehrsteilnehmer kommen im Pkw zu Tode (über 56 %), die Motorräder, Mokicks etc. folgen mit großem Abstand (17,2 %) vor den Fußgängern (12,5 %) und Radfahrern (7,8 %).

**UV aktuell:** Welche Rolle spielt das Alter der Verkehrsteilnehmer im Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen?

**Fuchs:** Je nach Alter werden unterschiedliche Arten der Verkehrsteilnahme aktu-



ell. Dies spiegelt sich auch in den Unfallzahlen wider. Die jüngeren Kinder sind viel als Fußgänger unterwegs. Rad fahren ist für die 9–15-Jährigen besonders wichtig. Ab 18 beginnt die starke Nutzung von Kraftfahrzeugen. Einen besonders tragisch hohen Anteil bei den Verkehrstoten und Verletzten haben die jungen Fahrer. Sie verunglücken dreimal mehr als es ihrem Bevölkerungsanteil von 8 % entspricht. Die Verkehrswachen engagieren sich daher für diese Altersgruppe besonders. Auffallend ist, dass in den letzten Jahren die älteren Verkehrsteilnehmer steigende Unfallzahlen aufweisen.

**UV aktuell:** Was sind die häufigsten Unfallursachen?

**Fuchs:** Hauptunfallursachen, vor allem bei schweren Unfällen, sind Geschwindigkeit und Alkohol/Drogen im Straßenverkehr: Bei rund 25 % der Verkehrstoten war die zu hohe Geschwindigkeit, bei 15 % Alkohol bzw. Drogen Unfallursache. Besonders tragisch ist auch, dass 36 % der getöteten Fahrzeuginsassen keinen Sicherheitsgurt trugen bzw. dessen Benutzung nicht sicher war.

**UV aktuell:** Seit mehr als fünf Jahrzehnten ist die LVW Bayern ein unersetzlicher Partner in der Verkehrsunfallprävention.

Mit welchen Maßnahmen kann verkehrssicheres Verhalten aller am Verkehr Beteiligten erreicht und gefördert werden?

**Fuchs:** Wichtig hierfür sind kontinuierliche, nachhaltige Maßnahmen für alle Altersgruppen. Neben der Einbindung aller Verkehrsteilnehmer in die Präventionsarbeit müssen natürlich noch weitere Faktoren berücksichtigt werden, so z. B. die Fahrzeugtechnik oder die Verkehrswegführung und sichere Schulwege.

In Bayern sind wir im Bereich der Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit relativ gut aufgestellt, da es hier viele gute Programme gibt. In den Volksschulen wird mit verbindlichen Lernzielangaben qualifizierte Grundlagenarbeit geleistet. Moderne Lehr- und Lernmittel der LVW unterstützen Lehrer und Schüler dabei. Etwa 160 Fachberater koordinieren unter Beteiligung des Bayer. GUVV die Fortbildungs- und Beratungstätigkeit vor Ort. Über 400 Verkehrserzieher der Polizei begleiten in den mehr als 310 Jugendverkehrsschulen alle Viertklässler auf dem Weg zum sicheren Rad fahren. Schulwegdienste sorgen für sichere Schulwege. Verschiedene Angebote helfen beim sicheren Einstieg in den motorisierten Verkehr. Für all diese Maßnahmen ist die Verkehrswacht ständiger Unterstützer und Begleiter und dies nicht nur im finanziellen Bereich. Hinzu kommen weitere Maßnahmen für verschiedene Zielgruppen, wie z. B. unser Fahrfertigkeitstraining „Könner durch Erfahrung“ für junge Fahrer und unser Programm für ältere Verkehrsteilnehmer. All diese Maßnahmen bewirken ein verkehrssicheres Verhalten. Es ist besonders wichtig, dass sie erhalten, verlässlich fortgeführt und weiter ausgebaut werden.

**UV aktuell:** Die LVW Bayern wird von vielen Partnern bei ihrer Verkehrssicherheitsarbeit unterstützt. Wie wichtig ist

diese Unterstützung und wie bewerten Sie dieses Engagement?

**Fuchs:** Je mehr Geld wir zur Verfügung haben, umso mehr können wir in die Verkehrssicherheitsarbeit investieren. Wir wollen auf keinen unserer Sponsoren verzichten, da noch sehr viel zu tun ist. Für uns ist aber Partnerschaft nicht gleichbedeutend mit materieller Unterstützung. Uns geht es vor allem um die Fachkompetenz. Als Partner zu nennen sind hier z. B. die Polizei, der Bayer, GUVV, BMW, TÜV, Fahrlehrer, Versicherungen, Geldinstitute. Wichtig ist uns, dass wir gemeinsam gute Ergebnisse für die jeweiligen Zielgruppen erreichen. Wenn wir nun in Bayern mit dem Bayer, GUVV einen wichtigen Partner und Sponsor an unserer Seite haben, so ist dies eine ideale Kombination, die natürlich auch in der gemeinsamen Aufga-

benstellung, der Unfallverhütung, begründet liegt.

**UV aktuell:** Was erhofft sich die LVW Bayern im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit für die Zukunft?

**Fuchs:** Bei der Vielzahl unserer Aufgaben sind erhebliche Finanzmittel erforderlich. Daher wünschen wir uns, dass endlich erkannt wird, dass die Verkehrswachten ihre ehrenamtliche Tätigkeit im Interesse aller Verkehrsteilnehmer ausüben und den Staat unterstützen und entlasten. Wir hoffen, dass

- ▶ vermehrt Sponsoren aus allen Bereichen der Wirtschaft gewonnen werden, die Verkehrssicherheitsarbeit als Gemeinschaftsaufgabe sehen und dafür bereit sind, eine solide finanzielle Grundlage zu schaffen,

- ▶ mehr kreative junge Menschen sich in den Dienst der guten Sache stellen und unsere Arbeit mittragen,
- ▶ in vertiefter Kooperation von Schule, Polizei und Bayer. GUVV die hohe Qualität der bayerischen Verkehrssicherheitsarbeit fortgesetzt wird,
- ▶ alle Verkehrsteilnehmer zu mehr Rücksichtnahme und Partnerschaft im Straßenverkehr heranreifen,
- ▶ ältere Verkehrsteilnehmer mehr Fortbildungsbereitschaft zu Themen der Verkehrssicherheit zeigen und
- ▶ wir eines Tages verkünden können, dass die Zahl der jährlichen Verkehrstoten in Deutschland unter 1000 liegt.

Wir danken Herrn Fuchs für das Gespräch.

*Die Fragen stellte Sieglinde Ludwig,  
Leiterin des Geschäftsbereichs Prävention  
beim Bayer. GUVV*

## Verkehrserziehung bei Menschen mit Behinderungen

# Mobilität ist ein Stück Lebensqualität

**Verkehrserziehung in der Schule (beispielsweise die Radfahrprüfung) ist ein wichtiges Anliegen und wird von der gesetzlichen Unfallversicherung mit verschiedenen Maßnahmen unterstützt. Was bedeutet aber Verkehrserziehung bei Menschen mit Behinderung in Förderschulen? Gerade hier gibt es speziellen Bedarf, besonders bei Schülerinnen und Schülern mit Beeinträchtigungen. Gestaffelt nach der individuellen Leistungsfähigkeit steht hier am Ende vielleicht nicht die Radfahrprüfung – aber auch ein „Fußgängerschein“ oder die Fähigkeit, öffentliche Verkehrsmittel nutzen zu können bringt mehr Mobilität für Menschen mit Behinderungen und damit mehr Lebensqualität.**

### Grundlagen der Verkehrserziehung

Der alltägliche Umgang mit Menschen mit Behinderungen und deren Integration normalisiert sich immer mehr in allen Lebensbereichen. Zu einer gelungenen

Integration gehört Mobilität. Gerade dazu kann die Verkehrserziehung einen großen Beitrag leisten, werden doch speziell hierbei sogenannte „Regiekompetenzen“ durch Selbstbestimmung und Selbständigkeit entwickelt und gefördert. Verkehrsteilnehmer sind – ganz unabhängig von irgendeiner Form der Beeinträchtigung – grundsätzlich immer durch die Teilnahme am Verkehr gefährdet. Mobilität bedeutet Chancen, birgt aber auch Risiken. Verkehrserziehung bei Menschen mit Behinderungen ist eine Möglichkeit, mit der dieses Risiko reduziert werden und damit die Chancen für die Teilhabe am sozialen Leben verbessert werden kann.

Von der Akademie Dillingen – Seminar Bayern – wurden Konzepte entwickelt, wie die Grundkompetenzen durch Verkehrserziehung gefördert oder ausgebildet werden können. Insbesondere wurden Ansätze für eine fächerübergreifende

Verkehrserziehung ausgearbeitet, die darauf zielen, Verkehrserziehung nicht losgelöst zu betrachten, sondern als Teil der Gesamterziehung und damit als Teil der Pädagogik. Trotzdem wird ihre Bedeutung nicht immer erkannt, d. h. Chancen, die sich bieten, werden nicht genutzt. Fakt ist jedoch: Verkehrserziehung ist unentbehrlich – gerade auch im Bereich der Förderschulen bei Menschen mit Behinderungen.

### Verkehrserziehung bei Menschen mit Behinderungen

Bereitet die Teilnahme am immer komplexer werdenden Straßenverkehr uns „uneingeschränkten“ Menschen oft schon teilweise erhebliche Schwierigkeiten, um wieviel mehr ist es dann für Menschen mit Beeinträchtigungen notwendig, darauf vorbereitet zu werden. Der Straßenverkehr ist eine komplexe Lern- und Lebenssituation. Auf dieser Grundlage basieren die Konzepte zur Verkehrser-



ziehung. So sind die Wahrnehmung und Reaktionsfähigkeit, aber auch soziale Kompetenzen zentrale Themen. Denken Sie nur an Ihre eigenen Beinahe-Unfälle, weil man jemanden nicht oder erst sehr spät gesehen hat ...

Nun muss also ausgehend von den individuellen Leistungsvoraussetzungen und den bereits vorhandenen Kompetenzen und Qualifikationen ein individuell abgestimmtes Training in der Verkehrserziehung durchgeführt werden, das den Teilnehmer in die Lage versetzt, aktiv am Verkehr teilzunehmen.

Dass dies nicht nur von der Schule geleistet werden kann, ist durchaus nachvollziehbar – Kooperationen sind gefragt. Die Zusammenarbeit aller an der Sicherheits- und Verkehrserziehung Beteiligten ist unabdingbar. Ein regelmäßiges Training unter Anleitung der Eltern kann eine gewisse Nachhaltigkeit sichern.

#### **Nicht alle sind gleich**

Die Differenzierung der Förderschulen nach unterschiedlichem Förderbedarf macht bereits deutlich, dass je nach Beeinträchtigung sehr unterschiedliche Kompetenzen entwickelt oder ausgeprägt sind. Dadurch sind individuell abgestimmte Methoden für die unterschied-

lichen Kompetenzförderungen nötig. Außerdem bedingen die unterschiedlichen Lernmöglichkeiten ebenfalls eine große Methodenvielfalt.

Studien belegen, dass Lernen am Nachhaltigsten erfolgt, wenn sich Konzentrationsphasen mit Entspannungs- oder Bewegungsphasen abwechseln – und dies trifft noch viel mehr auf Menschen mit Behinderungen zu. Kurze Konzentrationsphasen erfordern demnach abwechslungsreiche Methoden; stundenlanges, monotones Wiederholen ist sicherlich nicht zielführend. Die hohe, vorhandene Ablenkungsbereitschaft erfordert zudem eine auf das Notwendigste reduzierte Theorie und viele praktische Übungen. Darin verbirgt sich auch eine weitere Gefahr. Ein „Bustraining“ mit jemandem durchzuführen, der nie alleine mit dem Bus ins Kino fahren wird, bedeutet für denjenigen zum einen u. U. eine Überforderung und Demotivation und hat zum anderen mit seiner Lebensrealität nichts zu tun. Das bedeutet, das Ziel, die Übung, die Methode müssen auf den Einzelnen abgestimmt werden. Unabhängig vom individuellen Bedarf gilt aber zuerst das System der kleinen Schritte, die dann anschließend kombiniert werden. Je anschaulicher und praxisnäher die einzelnen Schritte sind, desto besser ist

auch der Lernerfolg, wobei auch hier das Motto gilt: „Übung macht den Meister“ – wiederholen ist Pflicht!

Das beste Training nützt jedoch relativ wenig, wenn wir selbst durch falsches Verhalten das Erlernte in Frage stellen – hier sind wir alle als positives Vorbild (z. B. als Radfahrer mit Helm) gefragt.

#### **Die Zeichen der Zeit**

Die angeführten Punkte haben deutlich gemacht, dass auf dem Gebiet der Verkehrserziehung bei Menschen mit Behinderungen durchaus Handlungsbedarf besteht. 2003 war das Jahr der Menschen mit Behinderungen. Dies war der Anstoß für den Bayer. GUVV bzw. die Bayer. LUK, erstmals ein Seminar für Fachberater für Verkehrserziehung und Unfallverhütung sowie für Verkehrslehrer von Förderschulen zu diesem Thema durchzuführen. Im ersten Teil wurden überwiegend die Grundlagen erörtert und Materialien vorgestellt, die eine praxisnahe Verkehrserziehung je nach Förderschwerpunkt erleichtern und verbessern sollen. Als Beispiel sei hier das Handbuch „Verkehrserziehung bei Menschen mit Behinderungen“ exemplarisch genannt, welches inzwischen auch von unserem Hause nachgedruckt wird. Als Ergebnis dieser Auftaktveranstaltung wurde von der Akademie für Lehrerfortbildung und Personalführung in Zusammenarbeit mit unserem Haus der Akademiebericht „Verkehrserziehung für Schülerinnen und Schüler mit besonderem Förderbedarf“ erstellt – bis dato gab es keine derartigen Unterlagen für diesen Bereich.

Nachdem nun eine gewisse Materialsammlung vorhanden war, sollte das theoretische Wissen in die Praxis umgesetzt werden.

#### **Praxis statt Theorie**

Aus diesem Grund wurde im Jahr 2005 ein erweiterter Praxistag für Verkehrslehrer und Sicherheitsbeauftragte, unterteilt nach Förderschwerpunkten geistige Entwicklung und körperlich motorische Entwicklung, sowie Förderschwerpunkt Lernen, ins Leben gerufen. Ziel war es,

den Teilnehmern in unterschiedlichen Stationen eigene Praxiserfahrungen zu vermitteln. Der Schwerpunkt lag auf den praktischen Übungen, die Theorie war auf das Notwendigste verkürzt.

So standen neben Erster Hilfe am Kind, ein Rollertraining (heute: „Kickboard“), Fahren mit Spezialfahrrädern (u. a. Dreirad, Tandem, Dreirad mit Rollstuhlaufnahme) und Radfahren unter Simulation von verschiedenen Beeinträchtigungen (Simulation unterschiedlicher Seheindrücke durch Spezialbrillen) auch ein Hindernis Geschicklichkeitsparcours für Rollstuhl- und Elektrorollstuhlfahrer auf dem Programm.

Den Teilnehmern konnten Berührungängste im Umgang mit verschiedenen Fortbewegungsmitteln genommen und die Sichtweise eines „Beeinträchtigten“ nahe gebracht werden. Die Übungen sollten zeigen, welche Trainingsmethoden und Hilfsmittel es gibt; das bereitgestellte Material sollte eine Grundlage für die eigene Verkehrs- und Sicherheitserziehungsarbeit bilden. Auch wenn nicht alle Bereiche abgedeckt werden konnten, bildet der Transfer des Erfahrenen auf die jeweilige Situation eine Möglichkeit, wie Verkehrserziehung bei Menschen mit Behinderungen gestaltet werden kann.

## Chancen

Welch großer Nachholbedarf in diesem Bereich immer noch herrscht, zeigt auch die Tatsache, dass Mitte Februar 2006 die erste Broschüre „Im Rollstuhl sicher unterwegs!“ im Auftrag der Verkehrswachten München und Köln erstellt und den Beteiligten übergeben wurde.

Es gibt noch viel zu tun, um Menschen mit Behinderungen wirklich zu integrieren, den Umgang mit ihnen zu normalisieren und zur Steigerung ihrer Lebensqualität beizutragen. Es gilt, unsere Umwelt für sie sicher und selbstständig „erfahrbar“ zu machen, denn: Verkehrserziehung ist ein Mehr an Mobilität und damit ein Mehr an Lebensqualität. Helfen wir ihnen dabei!

**Autor: Dipl.-Ing. (FH) Peter Schraml, Geschäftsbereich Prävention beim Bayer. GUVV**

## Neuerungen im Vorschriften- und Regelwerk Änderung der Durchführungsanweisungen zur Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Lärm“ (GUV-V B3)

**Es ist erforderlich geworden, die Durchführungsanweisungen zur Unfallverhütungsvorschrift „Lärm“ (GUV-V B3, bisher GUV 9.20) an die neuen staatlichen Rechtsvorschriften und technischen Regeln der Normungsorganisationen anzupassen.**

Insbesondere der Wegfall konkreter sicherheitstechnischer und sonstiger Anforderungen in der neuen Arbeitsstättenverordnung, auf die bisher Bezug genommen wurde, musste durch Verweise auf den Stand von Technik, Arbeitsmedizin und Hygiene sowie sonstige gesicherte arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse kompensiert werden (VDI-Richtlinien, DIN EN ISO-Normen), um das bisherige Schutzniveau weiter zu gewährleisten.

Für den Bereich der Unfallversicherungsträger (UVT) der öffentlichen Hand hat der Bundesverband der Unfallkassen (BUK) die Durchführungsanweisungen der UVV „Lärm“ vom Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG) in ihren wesentlichen Bestandteilen übernommen. Redaktionelle Anpassungen des Textes erfolgten nur dort, wo die spezifischen Bestimmungen der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand dies erforderten.

Spezifisch für den Bereich der UVT der öffentlichen Hand ist daneben die Anlage 2, in welcher der zuständige Unfallversiche-

rungsträger die Arbeitsverfahren und Arbeitsmittel bestimmt, bei denen unter Berücksichtigung der Impulshaltigkeit des Lärms persönlicher Schallschutz (Gehörschutzmittel) zu benutzen ist. Für die UVT der öffentlichen Hand lautet die Liste:

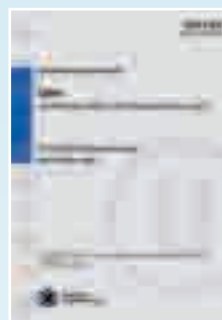
- ▶ Ankörnen
- ▶ Bolzensetzwerkzeuge
- ▶ Druckluftnagler
- ▶ Holzhackmaschinen
- ▶ Meißel-, Niet-, Richt- und Bohrhämmer
- ▶ Mülllaufgabetrichter
- ▶ Schlagschrauber
- ▶ Schüttungen an Müllsammelfahrzeugen
- ▶ Stanzen
- ▶ Transportvorgänge mit Aufprall- oder Anschlaggeräuschen

Der Vorstand des Bayer. GUVV hat die Aktualisierung der Durchführungsanweisungen zur UVV „Lärm“ (GUV-V B3) auf seiner Sitzung am 25.1.2006 beschlossen, der Vorstand der Bayerischen LUK entsprechend auf seiner Sitzung am 7.3.2006.

Die in den Durchführungsanweisungen überarbeitete Unfallverhütungsvorschrift ist ab sofort unter [www.bayerguvv.de](http://www.bayerguvv.de)

bzw. [www.bayerluk.de](http://www.bayerluk.de) erhältlich. Hier finden Sie auch eine Synopse, aus der die Änderungen gegenüber der vorherigen Version hervorgehen.

**Autorin: Sieglinde Ludwig, Leiterin des Geschäftsbereichs Prävention beim Bayer. GUVV**



## NEU ERSCHIENEN:

# Der Atemschutzgeräteträger im Feuerwehrdienst

## Verantwortung der Beteiligten und körperliche Eignung

Im Einsatz oder in der Atemschutzübungsstrecke erleiden immer wieder Feuerwehreinsatzkräfte einen Schwächeanfall oder gar einen Herzinfarkt und dies teilweise mit Todesfolge. Diese tragischen Ereignisse können zu staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen bzw. zu Nachforschungen durch den Unfallversicherungsträger führen. Im Zentrum des staatsanwaltschaftlichen Interesses steht dann die Frage, ob die Beteiligten, also unter anderem der untersuchende Arzt, aber auch der Kommandant oder der Träger der Feuerwehr, fahrlässig gehandelt haben.

Nach § 14 Unfallverhütungsvorschrift „Feuerwehren“ (GUV-V C 53) dürfen für den Feuerwehrdienst nur körperlich und fachlich geeignete Feuerwehrangehörige eingesetzt werden. Insbesondere der Atemschutzgeräteträger ist erheblichen körperlichen und auch psychischen Belastungen ausgesetzt, z. B. durch

- ▶ das Tragen des Atemschutzgerätes (Gewicht und Atemwiderstand),
- ▶ die Isolationswirkung der Schutzkleidung (Anstieg der Körperkerntemperatur),
- ▶ durch die mitzunehmenden Einsatzgeräte (Gewicht),
- ▶ extreme Einsatzsituationen (verrauchte Gebäude, Hitze, Menschenrettung usw.).

Auf Grund der besonderen Anforderungen an die körperliche Eignung von Atemschutzgeräteträgern ist es notwendig, vor der Teilnahme an Ausbildungen, Übungen, Einsätzen und Fortbildungen die körperliche Eignung festzustellen und regelmäßig zu überwachen.



### Mögliche Gewichtsbelastung des Atemschutzgeräteträgers durch mitzuführende Ausrüstungsgegenstände

Ausrüstungsgegenstand	Gewicht (kg)
Feuerwehreinsatzjacke	2,5
Feuerwehreinsatz-(über-)hose	0,5 (2,5)
Lederstiefel	2,5
Schutzhelm	1,5
Feuerwehrhaltegurt	2,5
Feuerwehrbeil	1,2
Handlampe	1,5
Funkausrüstung	0,5
Feuerwehrleine/Fluchthaube	2/1,5
Pressluftatmer + Maske	13 (16)
Schlauchtragekorb (Haspel) (oder Feuerwehraxt)	ca. 18 (oder 2,8)
<b>Gesamtgewicht</b>	<b>32–52,2</b>

Der Nachweis der körperlichen Eignung für das Tragen von schwerem Atemschutz (Pressluftatmer) erfolgt durch die spezielle arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchung nach dem berufsgenossenschaftlichen Grundsatz G 26 „Atemschutzgeräte“ für die Gerätegruppe 3 („G 26-3“).

Im Zusammenhang mit den arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen werden u. a. immer wieder folgende Fragen aufgeworfen:

- ▶ Wer trägt die Verantwortung für die arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchung?
- ▶ Welcher Arzt darf die arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchung durchführen?
- ▶ Welchen Umfang hat eine Untersuchung nach G 26-3?
- ▶ Welche Untersuchungsfristen müssen eingehalten werden?
- ▶ Wer trägt die Kosten der Untersuchungen?

Umfassende Antworten auf diese Fragen gibt die neue Broschüre „Arbeitsmedizinische Vorsorge für Atemschutzgeräteträger im Feuerwehrdienst – Informationen für Bürgermeister und Kommandanten, Atemschutzgeräteträger sowie ermächtigte Ärzte“ (GUV – X 99950). Diese Broschüre soll dazu dienen, die Beteiligten soweit zu informieren, dass sie ihre Aufgaben und ihre Verantwortung im Zusammenhang mit der arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchung nach G 26 erkennen und nachkommen können.



**Autor: Boris Reich,  
Geschäftsbereich Prävention  
beim Bayer. GUVV**

SCHNEECHAOS IN BAYERN:

# Katastrophenhelfer sind gesetzlich unfallversichert

Das Schneechaos hatte Bayern über Tage und Wochen fest im Griff. Ob in ländlichen Gebieten oder in der Stadt, fast jeder war betroffen. Schulen, Sportstätten und Veranstaltungshallen waren geschlossen, und der tägliche Weg zur Arbeit wurde für viele eine Herausforderung. Nur der unermüdliche Einsatz vieler Helfer sorgte dafür, dass die Schneeberge und Eispartien nicht mehr Schäden anrichteten. Vor allem der schwere Schnee auf den Dächern musste schnell beseitigt werden.

**Tragischer Unfall eines Feuerwehrmannes**

Dabei kam es zu einem tödlichen Unfall, über den die Presse ausführlich berichtete. Ein 27-jähriger ehrenamtlicher Feuerwehrmann verunglückte beim Sichern einer einsturzgefährdeten Halle. Der ehrenamtlich Tätige hinterließ seine hochschwängere Ehefrau. Sie und auch ihr Kind werden als Hinterbliebene finanziell von der gesetzlichen Unfallversicherung versorgt.

**Helfer sind gesetzlich unfallversichert ...**

Grundsätzlich stehen Feuerwehrleute, Katastrophenhelfer und andere Personen, die beim Schneeschaukeln Hilfe leisten und dabei verunglücken, unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Abhängig vom Auftraggeber sind die Helfer bei ihrer jeweiligen Organisation versichert. Schickt beispielsweise der Unternehmer Beschäftigte zum Schneeschaukeln auf das Dach, sind diese bei der zuständigen Berufsgenossenschaft versichert.

**... auch als Ehrenamtliche**

Bei ehrenamtlichem Einsatz, z. B. der Freiwilligen Feuerwehren und anderen Hilfeleistungsorganisationen sowie beim



chern darf nicht sorglos vorgegangen werden. Wird in Absturzhöhen von mehr als drei Metern gearbeitet, ist ein Anseilschutz unverzichtbar. Die Helfer müssen also mit Sicherheitsgeschirren ausgerüstet sein und das Sicherungsseil an einem Sicherheitsdachhaken, Kran oder zur Not auch an einem Radlader oder sonstigem festen Anschlagpunkt befestigt werden. Sind solche Anschlagpunkte nicht vorhanden, hilft nur noch das Arbeiten von einer Hebebühne oder von einem Autokran mit Fahr- oder Arbeitskorb aus. Letzteres gilt generell für das Arbeiten auf Dächern aus so genannten nicht-begehbaren Bauteilen (Welleternitplatten, Wellplatten aus Kunststoff, Glas). Ausnahmen davon

Einsatz sonstiger Personen, die Hilfe leisten, sind der Bayer. GUVV bzw. die Bayer. LUK zuständig. Sie übernehmen in diesen Fällen die Aufwendungen für die medizinische und berufliche Rehabilitation bis hin zu einer Rente bei schweren Unfällen. Bei tödlichen Unfällen erhalten auch die Hinterbliebenen Rentenleistungen. Die Kosten für diese gesetzliche Unfallversicherung trägt die öffentliche Hand. Praxisgebühren sind nicht zu zahlen. Der Arzt sollte jedoch zu Beginn der Behandlung auf die gesetzliche Unfallversicherung hingewiesen werden.

**Schutz gegen Absturz notwendig**

Bei den Schneeräumarbeiten auf Dä-

kann es im Katastropheneinsatz geben. Hier entscheidet der Einsatzleiter vor Ort, welche Maßnahmen angesichts der Gesamtgefährdungssituation getroffen werden müssen.

Der Bayer. GUVV und die Bayer. LUK stehen ihren betroffenen Mitgliedsunternehmen sowie den ehrenamtlichen Helfern mit Rat und praktischer Unterstützung zur Seite.

Fragen zum Versicherungsschutz und zu Leistungen werden unter 0 89/3 60 93-400 beantwortet. Weitere Informationen gibt es unter [www.bayerguvv.de](http://www.bayerguvv.de), bzw. [www.bayerluk.de](http://www.bayerluk.de).



## DAS AKTUELLE STICHWORT

# Unfallversicherungsschutz bei Beförderung von Schülern zu externen Schulveranstaltungen

**In letzter Zeit wurden der Bayer. GUVV und die Bayer. LUK vermehrt mit Anfragen zum Unfallversicherungsschutz bei Fahrgemeinschaften konfrontiert, die im Zusammenhang mit externen Schulveranstaltungen gebildet werden.**

Konkret geht es um die Teilnahme von Schülerinnen und Schülern im Klassenverband oder in Gruppen an Wettbewerben, Konzerten, Ausstellungen usw., aber auch generell um Schulausflüge. Je nach Lage des Ortes der externen Schulveranstaltung und dessen Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird vielfach erwogen, statt einen privaten Busunternehmer zu beauftragen auf Privat-Pkws von beteiligten Lehrern, unterstützungswilligen Eltern und ggf. volljährigen Schülern auszuweichen. Das Interesse an derartigen Lösungen, die Zeit und Kosten sparen helfen, ist durchaus nachvollziehbar. Zu klären ist aber, ob diesen Formen der Schülerbeförderung aus uv-rechtlicher Sicht Bedenken entgegenstehen.

## Freie Wahl des Verkehrsmittels

Grundsätzlich gilt zwar in der gesetzlichen Unfallversicherung die von der sozialgerichtlichen Rechtsprechung wiederholt bestätigte Aussage, dass es den Versicherten im Hinblick auf ihren Unfallschutz freisteht zu entscheiden, wie – d. h. mit welchem Verkehrsmittel – sie den Weg zum Ort ihrer versicherten Tätigkeit oder ihren Betriebsweg bzw. ihre Dienstfahrt zurücklegen; dies gilt prinzipiell auch in der Schüler-Unfallversicherung. Hier geht es allerdings nicht nur um die Frage, wie die Schüler zu einem bestimmten (Ausgangs-)Punkt einer externen Schulveranstaltung hinkommen, sondern vielmehr darum, wie bestimmte Wegstrecken im Zusammenhang mit dieser Veranstaltung gemeinschaftlich zurückgelegt werden sollen. Insofern kann der gesetzliche Unfallversicherungsschutz in derartigen Fallgestaltungen nicht losgelöst von den Feststellungen bzw. Vorgaben

beurteilt werden, die das Bayer. Staatsministerium für Unterricht und Kultus als oberster Dienstherr der Lehrer zu diesen Sachverhalten in dienst- und beamtenversorgungsrechtlicher sowie in schulrechtlicher Sicht getroffen hat.

Das Kultusministerium hat die Thematik zuletzt in seiner Bekanntmachung vom 21.2.2005 (KWM Bl. I 2005 S.113) behandelt, die seit 1.4.2005 gilt. Danach ist der Transport von Schülerinnen und Schülern im Rahmen von externen Schulveranstaltungen grundsätzlich (d. h. vorrangig) mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchzuführen. Eine Schülerbeförderung in privateigenen Pkw von Lehrern oder Eltern ist nur zulässig, wenn die Benutzung eines privaten Busses unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen würde. Dies muss der Schulleiter im Einzelfall verantwortlich prüfen und abwägen.

## Beförderung im privaten Pkw des Lehrers oder der Eltern

Trifft der Rektor eine entsprechende Entscheidung zur Durchführung der Fahrt mit Privat-Pkw, müssen alle Beteiligten im Interesse der Rechtssicherheit darauf vertrauen dürfen, dass hier eine korrekte Abwägung stattgefunden hat. Die Entscheidung ist damit auch für den UV-Träger gewissermaßen bindend. Dies bedeutet, dass ein Schüler, der im Privat-Pkw eines Lehrers oder eines begleitenden Elternteils einen Unfall erleidet, unabhängig davon, wer den Unfall verursacht hat, versichert ist. Fahrende Eltern sind als Begleitpersonen dann unfallversichert, wenn sie als Ersatzkraft für fehlendes Lehrpersonal eingesetzt und weisungsgebunden wie Beschäftigte der Schule tätig werden. Erforderlich ist ferner, dass ihnen zumindest dem Grunde nach ein Anspruch auf Erstattung ihrer Fahrtkosten eingeräumt wird. Für Lehrer als Beamte besteht im Rahmen der Schülerbeförderung nach entsprechender Abklärung mit der Schulleitung

Dienstunfallschutz nach dem Beamtenversorgungsrecht.

## Beförderung durch Mitschüler riskant

Problematisch bleibt die Mitnahme von Schülern durch volljährige Mitschüler in deren Privat-Pkw im Rahmen externer schulischer Veranstaltungen. Das Kultusministerium führt hierzu in der zitierten Bekanntmachung unmissverständlich aus, dass es eine solche – aus schulrechtlicher Sicht – nicht für zulässig hält. Bei dieser Aussage stehen zweifellos präventive und haftungsrechtliche Aspekte im Vordergrund: Das Unfallrisiko ist bei Führerscheinanfängern (und um solche geht es bei volljährigen Schülern) ungleich höher als bei erfahreneren Pkw-Lenkern. Die Lehrer und Schulleiter stehen insofern vor einer besonderen Herausforderung und Verantwortung, wenn es um die Zulassung angebotener Fahrgemeinschaften von Schülern bei Ausflugsfahrten usw. geht. Diese Verantwortung wird ihnen mit der Vorgabe des Kultusministeriums ein Stück weit abgenommen.

Der Bayer. GUVV und die Bayer. LUK können und wollen diese Vorgabe nicht mit der Feststellung relativieren, dass der Unfallversicherungsschutz bei Fahrgemeinschaften von Schülern in Privat-Pkw auf dem üblichen Weg zur Schule und nach Hause ja auch gegeben ist (vgl. oben: Wahlfreiheit bezüglich des Verkehrsmittels auch in der Schüler-UV). Denn bei den hier erörterten externen Schulveranstaltungen geht es um Risikosphären, die in den Einflussbereich und die Verantwortung der Schulen gehören und wo auch diese selbst die Sicherheitsstandards festlegen müssen. Deshalb ist bei gleichwohl erfolgenden Fahrgemeinschaften von Schülern im Rahmen von Schulveranstaltungen auch seitens der gesetzlichen Unfallversicherung ein kritischer Maßstab anzulegen.

**Autor: Michael von Farkas, Leiter des Geschäftsbereichs Rehabilitation und Entschädigung**

**SERIE:** Das wissenswerte Urteil

# Ein Sonnenbad mit tödlichen Folgen

**Das Recht der gesetzlichen Unfallversicherung erfasst die unterschiedlichsten Fragestellungen aus einer bunten Vielfalt von Lebenssachverhalten. Die Serie „Das wissenswerte Urteil“ soll anhand von exemplarisch ausgewählten Urteilen aus der höchstrichterlichen Rechtsprechung einen Eindruck von dieser Vielschichtigkeit und Lebendigkeit – aber auch der Komplexität – des Unfallversicherungsrechtes vermitteln.**

In der gesetzlichen Unfallversicherung sind Tätigkeiten von Beschäftigten für den Betrieb bzw. das Unternehmen des Arbeitgebers versichert. In dem breiten Spektrum der möglichen Verrichtungen von Arbeitnehmern, die dem jeweiligen Arbeitgeber zugute kommen, sind viele Tätigkeiten denkbar, die zum Kernbereich der versicherten Tätigkeiten zählen – aber wie bei vielen rechtlichen Begriffen weist auch der Begriff der versicherten Tätigkeit eine Randzone auf, in der anders als im Kernbereich die Zuordnung einer konkreten Verrichtung zur – noch – versicherten Tätigkeit problematisch sein kann. So wird z. B. immer dann, wenn bei einer Tätigkeit gleichzeitig auch private Belange des Arbeitnehmers mit im Spiel sind, eine Zuordnung zum versicherten Bereich fraglich, – dies natürlich umso mehr, wenn durch „private Komponenten“ eine Erhöhung der an sich versicherten Gefahr bewirkt wird.

**Grundsätzlich Versicherungsschutz auch bei gefährlichen Tätigkeiten**

Grundsätzlich hängt der Versicherungsschutz nicht vom Grad der Gefährlichkeit einer versicherten Tätigkeit ab. Der Versicherungsschutz bleibt auch erhalten, wenn es der Versicherte selbst ist, der aus betrieblichen Gründen die versicherte Betriebsgefahr erhöht. Einen Rechtssatz des Inhalts, dass der Versicherungsschutz entfällt, wenn der Versicherte sich bewusst einer erhöhten Gefahr aussetzt und dadurch zu Schaden kommt, gibt es nicht. Solange betriebsbezogene Zwecke verfolgt werden, besteht der wesentliche Zusammenhang zur Arbeit, auch wenn leichtsinniges oder unbedachtes Verhalten zu einem Unfall führt.

**Jeder muss Gefahren vermeiden**

Andererseits sind natürlich alle Versicherten schon im eigenen Interesse gehalten, allgemeine Sicherheitsregeln oder z. B. die Regeln des Straßenverkehrs zu beachten und Verhaltensweisen zu meiden, durch die sie nach „gesundem Menschenverstand“ einer unnötigen Gefahr ausgesetzt werden. Wird dieser ganz selbstverständliche Gedanke in besonders schwerem Maße missachtet, ist es nicht mehr zu rechtfertigen, ein unvernünftiges Verhalten noch unter den Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung zu stellen.

**Wer sich unvernünftig verhält, riskiert den Versicherungsschutz**

Die Grenze des Versicherungsschutzes bei Erhöhung der Gefahr wird also überschritten, wenn die selbstgeschaffene Gefahr in so hohem Grad unvernünftig war und zu einer solchen besonderen Gefährdung geführt hat, dass die versicherte Tätigkeit nicht mehr als wesentliche Bedingung für den Unfall anzusehen ist. Der nachfolgend dargestellte Fall aus der Rechtsprechung verdeutlicht, wie unvernünftig Menschen gegen ihre eigenen Sicherheitsinteressen handeln können. Das Bundessozialgericht (BSG) hatte in seinem Urteil vom 2.11.1988 (2 RU 7/88) darüber zu entscheiden, ob Versicherungsschutz bei einer Tätigkeit gegeben war, bei der sich der Betroffene selbst einer erheblichen Gefährdung ausgesetzt hatte.

**Der Sachverhalt:**

Streitig war der Anspruch der Klägerin und ihrer beiden Kinder auf Gewährung von Hinterbliebenenleistungen aus der gesetzlichen Unfallversicherung. Der Ehemann (E) der Klägerin war vom Auflieger eines Tanklastzuges auf die Autobahn gestürzt und hatte sich dabei tödliche Verletzungen zugezogen. Am Unfalltag befand sich der E im Auftrag seiner Beschäftigungsfirma mit seinem Fahrerkollegen (F) auf einer Transportfahrt auf der Autobahn. Nach einer Pause sollte F das Steuer des Tanklastzuges übernehmen. Während F noch auf einer Autobahnraststation telefonierte, kletterte E auf den Laufsteg des Tankaufliegers und legte sich dort – nur mit einer kurzen Hose bekleidet – auf seinen Schlafsack, um sich zu sonnen. Trotz wiederholter Auf-



forderung durch F, vom Laufsteg herunter zu kommen, bestand E darauf, während der Weiterfahrt oben auf dem Auflieger zu bleiben und sich zu sonnen. F setzte die Fahrt fort und hielt noch dreimal an, um den E – vergeblich – zum Einsteigen ins Fahrerhaus zu bewegen. Im Verlaufe der Fahrt stürzte der E schließlich von dem Auflieger herunter und zog sich tödliche Verletzungen zu. Eine spätere Auswertung des Fahrtenschreibers ergab, dass F auf der Autobahn mit einer Geschwindigkeit von 110 km/h gefahren war.

#### Wann endet die Rolle als Beifahrer?

Das BSG hat den Versicherungsschutz nicht bereits deshalb verneint, weil eine betriebsfremde, überwiegend persönlichen Zwecken dienende Tätigkeit des Verunglückten zum Unfall geführt habe. Zwar habe das Sonnen auf dem Tankauflieger als solches ausschließlich persönlichen Zwecken gedient und könne deshalb für sich betrachtet keinen Versicherungsschutz begründen. Weil E seine Beifahrertätigkeit jedoch nicht endgültig aufgegeben habe, sei der vorliegende Fall dadurch gekennzeichnet, dass der Verunglückte zugleich auch betriebliche Belange wahrgenommen habe, indem

er die Fahrt im Rahmen seines Auftrages fortgesetzt habe. Damit sei im Rahmen einer „gemischten Tätigkeit“ noch von einer Betriebsbezogenheit auszugehen, da insoweit nicht erforderlich sei, dass die betreffende Tätigkeit betrieblichen Zwecken überwiegend gedient habe.

#### Die Grenze für den Versicherungsschutz bei unvernünftiger Selbstgefährdung

Anders als die Vorinstanzen stellt das BSG dann jedoch maßgeblich auf den Gesichtspunkt der „selbstgeschaffenen Gefahr“ ab. Zwar sei der Begriff der „selbstgeschaffenen Gefahr“ grundsätzlich eng ausulegen; allerdings gewinne der den Versicherungsschutz ausschließende Aspekt der selbstgeschaffenen Gefahr dann an Bedeutung, wenn der Versicherte bei seiner zum Unfall führenden Tätigkeit neben betrieblichen auch private Interessen verfolge. Dies sei insbesondere bei gemischten Tätigkeiten – wie hier – zu prüfen. Lägen bei einem derartigen Geschehen der selbstgeschaffenen Gefahr betriebsfremde Motive zugrunde, so sei entsprechend der für die gesetzliche Unfallversicherung maßgebenden Kausalitätslehre entscheidend, ob die eigentliche, versicherte, Tätigkeit gleichwohl eine wesentliche

Bedingung des Unfalls gebildet habe oder ob die selbstgeschaffene Gefahr in so hohem Grad unvernünftig war und deshalb zu einer solchen besonderen Gefährdung geführt habe, dass die versicherte Tätigkeit nicht mehr als wesentliche Bedingung für den Unfall anzusehen sei.

#### Kein Schutz in der gesetzlichen Unfallversicherung

Danach habe hier die selbstgeschaffene Gefahr im Vordergrund gestanden. E wollte sich während der Weiterfahrt sonnen, so dass für seinen Aufenthalt auf dem Laufsteg des Tankaufliegers betriebsfremde Motive ausschlaggebend gewesen seien. Sein Verhalten sei auch in so hohem Maße als vernunftwidrig und gefährlich anzusehen, dass er mit einem Sturz während der Fahrt habe rechnen müssen. Demgegenüber träten die betrieblichen Umstände, insbesondere die von der überhöhten Geschwindigkeit des Tanklastzuges ausgehende Gefahr, in den Hintergrund. Dieser Verursachungsbeitrag habe nämlich erst „durch“ das leichtsinnige Verhalten des E eine erhöhte Gefährlichkeit erlangt. Da der E sich in erheblichem Maße selbst gefährdet hatte und jegliche Verkehrssicherheit missachtet hatte, bestand damit im Ergebnis kein Versicherungsschutz.

*Autor: Rainer Richter  
Leiter der Rechtsabteilung des Bayer. GUVV*

# Verbesserte Betreuung von Kindern in Tagespflege

## Fragen an die Bayerische Sozialministerin Christa Stewens

**UV aktuell:** Frau Ministerin, allgemein wird das fehlende Betreuungsangebot für unter Dreijährige dafür verantwortlich gemacht, dass die Vereinbarkeit von Familie und Erwerbstätigkeit so schwierig ist. Was können die Bürger von den neuen gesetzlichen Regelungen für die Tagespflege von Kindern erwarten?

**Stewens:** Tagespflege von Kindern zählt neben Kinderkrippe und altersgeöffnetem Kindergarten zu den wichtigsten Betreuungsformen für unter dreijährige Kinder. Tagespflege besticht durch ihre Familiennähe und die flexiblen Betreuungszeiten, die hier angeboten werden können. Tagespflege hat mit den Rechtsänderungen auf Landes- und Bundesebene allgemein eine Aufwertung erfahren, die sich für die Eltern in größerer Verlässlichkeit und Kontinuität und für die Tagesmütter in höherer Qualifikation und sozialer Absicherung auswirken.

**UV aktuell:** Welche Ziele verfolgt das neue Bayerische Kinderbildungs- und -betreuungs-gesetz (BayKiBiG)?

**Stewens:** Das neue Gesetz will mit der örtlichen Bedarfsplanung ein bedarfsgerechtes Angebot vor Ort erreichen. Vorhandene Betreuungslücken speziell für die Altersgruppe der unter Dreijährigen sollen mittelfristig geschlossen werden.

Das BayKiBiG fördert nun alle bedarfsnotwendigen Betreuungsformen einschließlich der Tagespflege auf gesetzlicher Basis und wird den Ausbau der Kinderbetreuung beschleunigen.

**UV aktuell:** Wo sind die Schnittstellen, wo die jeweiligen Besonderheiten der bayerischen Regelungen?

**Stewens:** Das Bayerische Kinderbildungs- und -betreuungs-gesetz hat eine örtliche Bedarfsplanung sowie einen gesetzlichen Förderanspruch für alle Betreuungsformen eingeführt. Ziel ist ein bedarfsgerechter Ausbau der Kindertagesbetreuung. Eine Deckelung der staatlichen Förderung gibt es dabei nicht. Mit dem BayKiBiG wird die kommunale Planungsverantwortung gestärkt; der Vorrang freier Träger und das elterliche Wunsch- und Wahlrecht zählen zu den wesentlichen Eckpunkten der Bedarfsplanung für ein maßgeschneidertes Betreuungsangebot.

**UV aktuell:** Die Vermittlung von Tagesmüttern und Tagesvätern soll durch die Kommunen bzw. Kreisverwaltungen oder durch beauftragte Tagespflegevereine geschehen. Welcher Aufwand kommt hier auf die Kommunen zu?



**Stewens:** Die Vermittlung von Tagespflege war schon bisher Aufgabe von kreisfreien Städten und Landkreisen. Aufbauend auf den vorhandenen Strukturen können die neu nach dem 8. Buch des Sozialgesetzbuchs hinzukommenden Vermittlungsfälle organisiert werden. Der

Freistaat Bayern unterstützt die Kommunen durch eine Förderung beim Aufbau der Tagespflegestruktur.

**UV aktuell:** Die Tagesmütter und Tagesväter werden nach diesem Modell überwiegend selbständig tätig sein. Welche finanzielle Unterstützung können sie erwarten?

**Stewens:** Die Förderung des Freistaates Bayern setzt voraus, dass Tagesmütter an einer 60 Schulstunden umfassenden Qualifizierung durch ein Jugendamt oder einen von ihm beauftragten freien Träger teilgenommen haben. Unter diesen Bedingungen erhalten Sie einen 20-prozentigen Qualifizierungszuschlag (63 Euro pro Kind monatlich) auf den Grundsockel des Tagespflegeentgelts (317 Euro pro Kind monatlich) und gegebenenfalls Sozialleistungen (Unfallversicherung 6,50 Euro monatlich, Altersvorsorge 39 Euro monatlich und anfallsweise Krankenversicherung ca. 120 Euro monatlich).

**UV-aktuell:** Welche Kriterien muss jemand erfüllen, um vom Jugendamt als Tagespflegeperson anerkannt zu werden?

**Stewens:** Für das Erteilen einer Pflege-erlaubnis, die bereits ab dem ersten zu betreuenden Kind beim Jugendamt von der Tagesmutter zu beantragen ist, bedarf es so genannter „vertiefter Kenntnisse“ in der Tagespflege. Darüber hinaus muss die Tagesmutter persönlich geeignet sein und



über kindgerechte Räumlichkeiten verfügen. Will das Jugendamt die Kosten der Tagesmutter über die staatliche und kommunale Förderung nach dem Bayerischen Kinderbildungs- und -betreuungsgesetz refinanziert bekommen, muss die Tagesmutter eine Qualifikation von mindestens 60 Schulstunden (bis 31.8.2008) und mindestens 100 Schulstunden (ab 1.9.2008) absolvieren.

**UV-aktuell:** Welche Fortbildungsangebote gibt es für Tagesmütter und Tagesväter?

**Stewens:** Neben den Qualifikationen zur Tagespflegeperson müssen die Tagespflegepersonen jährlich zu mindestens 15 Stunden an Fortbildung bereit sein. Diese Fortbildungsangebote werden ebenso wie die Qualifikationsangebote von den Jugendämtern selbst oder von einem von diesem beauftragten freien Träger durchgeführt.

**UV-aktuell:** Wie wird die Durchführung der Tagespflege von den Behörden kontrolliert?

**Stewens:** Die Jugendämter kontrollieren über die Erteilung der Pflegeerlaubnis ab dem ersten zu betreuenden Kind die Auswahl der Pflegepersonen und die Räume. Tagesmütter, die durch staatliche und kommunale Mittel nach dem Bayerischen Kinderbildungs- und -betreuungsgesetz eine Förderung erfahren, verpflichten sich auch, unangemeldete Kontrollen durch die Jugendämter zuzulassen.

**UV-aktuell:** Wie erfahren Eltern etwas über das neue Angebot und welche Beratungsaufgaben haben die Jugendämter?

**Stewens:** Eltern erfahren über das neue Angebot in erster Linie über ihre Jugendämter und Gemeinden, die bei einer Anfrage nach einem Betreuungsplatz auf das Angebot an Tagespflegeplätzen in ihrem Bereich hinweisen.

Frau Ministerin, wir bedanken uns für dieses Gespräch.

**Die Fragen stellte Ulrike Renner-Helfmann,  
Redaktion UV aktuell**

## NEU ERSCHIENEN

# Unfallversicherungsschutz für Kinder in Tagespflege

## Informationen für Tagesmütter und -väter

**Um den „Tagespflegepersonen“, so der amtliche Begriff, über den Umfang und die Ausgestaltung des neuen Unfallversicherungsschutzes für die von ihnen betreuten Kinder zu informieren, hat die Bayer. LUK eine neue Broschüre herausgegeben. In ihr ist praxisnah alles Wissenswertes zusammengefasst.**

### Unfallversicherungsschutz für Kinder in Tagespflege

Informationen für Tagesmütter und -väter



Die Tagesmütter werden über das Wesen und den Umfang des gesetzlichen Unfallversicherungsschutzes genauso informiert, wie

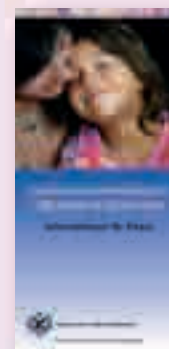
über die Haftung bei Unfällen und wann und wie sie eine Unfallanzeige erstellen müssen. Um ihnen diese Arbeit zu erleichtern, sind der Broschüre Formulare für die Unfallanzeige beigeheftet.

Zusätzlich erhalten die Tagesmütter Hinweise zu Broschüren und Internetadressen zu Fragen der Unfallprävention.

Die Broschüren werden gemeinsam mit dem Bayer. Sozialministerium über die Jugendämter an die Tagesmütter versandt. Gleichzeitig erhalten die Tagesmütter ein Faltblatt zum gleichen Thema, das sich an die Eltern richtet.

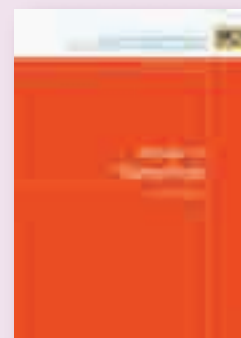
### Unfallversicherungsschutz für Kinder in Tagespflege

Informationen für Eltern



Auch die Eltern müssen informiert sein, in welchen Situationen – auf dem Weg und bei der Tagesmutter – ihre Kinder unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung stehen, und dies natürlich nur, wenn die Tagesmutter vom Jugendamt vermittelt ist (§23 SGB VIII).

### Kinder in Tagespflege. Handreichung 2005



Diese Broschüre ist beim Bayerischen Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Frauen kostenlos erhältlich – per E-Mail über [direkt@bayern.de](mailto:direkt@bayern.de) oder über Tel.-Nr. 0 18 01/20 10 10

NEU ERSCHIENEN:

## Faltblatt für die Anmeldung von Haushaltshilfen

Wie Unfallversicherung aktuell in der letzten Ausgabe berichtete, ist seit 1. Januar 2006 der Beitragseinzug zur gesetzlichen Unfallversicherung für Haushaltshilfen, Babysitter oder beispielsweise Gartenhelfer in das sogenannte Haushaltsscheckverfahren der Minijob-Zentrale integriert.

### Anmeldung bei der Minijob-Zentrale

Der Arbeitgeber meldet seine Hilfe bei der Minijob-Zentrale an, wenn sie regelmäßig nicht mehr als 400 Euro im Monat verdient oder nur kurzfristig beschäftigt ist. Die Minijob-Zentrale zieht dann automatisch die Beiträge zur Unfallversicherung in Höhe von 1,6 Prozent der Lohnsumme ein. Ohne dass der Arbeitgeber weiter aktiv werden muss, leitet die Minijob-Zentrale diese an

die jeweiligen Unfallversicherungsträger weiter. Hier in Bayern ist das nach wie vor der Bayerische Gemeindeunfallversicherungsverband (mit Ausnahme der Landeshauptstadt München). Die Entschädigung bei Arbeits- und Berufskrankheiten erfolgt durch den zuständigen Unfallversicherungsträger.

### Hier muss der Arbeitgeber selbst aktiv werden

Verdient die Haushaltshilfe mehr als 400 Euro im Monat, muss sie der Arbeitgeber wie bisher direkt beim zuständigen Unfallversicherungsträger, also beim Bayer. GUVV, anmelden. Der Jahresbeitrag beträgt 86 Euro bei mehr als zehn Wochenstunden, bei einer geringeren Wochenarbeitszeit 43 Euro.



### Aktualisiertes Info-Faltblatt

Über die Neuerungen und die unbürokratische Anmeldung beim Bayerischen Gemeindeunfallversicherungsverband informiert das überarbeitete Faltblatt „Haushaltshilfen – Erst anmelden, dann putzen“. Es ist erhältlich

beim Bayerischen Gemeindeunfallversicherungsverband, Ungererstr. 71, 80805 München, Telefon: 0 89 / 3 60 93-432 oder im Internet unter [www.bayer-guvv.de](http://www.bayer-guvv.de).

**Autorin:**  
Ursula Stiel, UV aktuell

## Egon Smolic aus der Selbstverwaltung der Bayer. LUK verabschiedet

Angekündigt wurde die Ehrung von Egon Smolic bereits im Sommer letzten Jahres beim Abschied der Mitglieder der Selbstverwaltungsgremien, die nach der 10. Sozialversicherungswahl ausgeschieden sind (UV aktuell berichtete in Nr. 4/2005).

In der Sitzung der Vertreterversammlung im Dezember 2005 wurde nun noch Herr

Egon Smolic nach 25 Jahren ehrenamtlicher Tätigkeit in der Selbstverwaltung der Bayer. LUK (früher StAfU) verabschiedet.

Der Vorsitzende der Vertreterversammlung, Vitus Höfelschweiger, würdigte das verdienstvolle Wirken von Herrn Smolic, der sich beharrlich und sehr erfolgreich für die Belange der Versicherten eingesetzt hat.

Herr Smolic war Mitglied in der Vertreterver-

sammlung, Gründungsmitglied des Ausschusses für Unfallverhütung/Prävention (jetzt Präventionsausschuss), Mitglied des Rentenausschusses und – über 10 Jahre lang – auch Mitglied des Vorstandes der Bayer. LUK. Das weitgefächerte Aufgabenspektrum der Prävention und die Umsetzung des Arbeitssicherheitsgesetzes (ASiG) waren ihm besondere Anliegen. Wichtig war ihm u. a. auch das Thema Benchmarking, der Vergleich der Kennzahlen der UV-Träger untereinander.

Der Vorsitzende der Vertreterversammlung überreichte Herrn Smolic eine Urkunde der Bayer. LUK als Zeichen des Dankes und der Anerkennung. Herr Smolic feierte kurz danach den 65. Geburtstag – herzliche Gratulation!

**Autorin:** Elisabeth Thurnhuber-Spachmann



Von links nach rechts: Geschäftsführer Dr. Hans-Christian Titze, Vorsitzender der Vertreterversammlung Vitus Höfelschweiger, altern. Vorstandsvorsitzender Norbert Flach, Egon Smolic, Vorstandsvorsitzender Wilhelm Hüllmantel, altern. Vorsitzende der Vertreterversammlung Ragna Zeit-Wolfrum

# Beim Leser beliebt: „Unfallversicherung aktuell“ und „SiBe-Report“

20 Jahre „Unfallversicherung aktuell“ und ein Jahr „SiBe-Report“ in einer Auflage von fast 14.000 Exemplaren: Anlass genug, um unsere Leser nach ihrer Meinung zu fragen. Die Rückmeldungen waren erfreulich positiv.

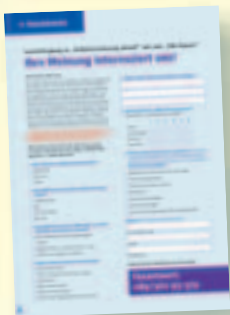
## „Unfallversicherung aktuell“ und „SiBe-Report“ kommen gut an

Das Urteil ist eindeutig: Beide Publikationen werden von den Lesern geschätzt. Rund 97 Prozent bewerten „Unfallversicherung aktuell“ mit „sehr gut“ oder „gut“. Überzeugen konnte *Unfallversicherung aktuell* außerdem als praxisbezogen, informativ, aktuell und kompetent. Insgesamt: eine Eins vor dem Komma. Entsprechend wird es von nahezu allen regelmäßig gelesen (95 Prozent).

Sehr gute Noten erhält auch der neue „SiBe-Report“ mit seinen Verweisen zum Nachlesen im Internet – 89 Prozent der Leser halten ihn für sehr nützlich bzw. nützlich.

## Arbeits- und Gesundheitsschutz sind Topthemen

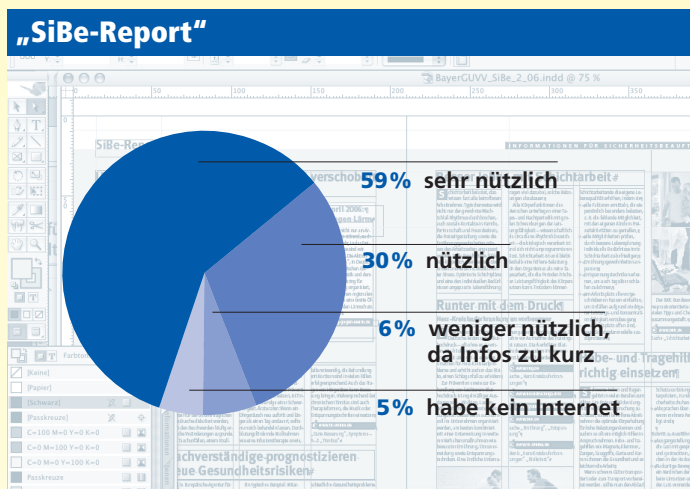
Beliebt sind vor allem Informationen zu sicherem Arbeiten und Präventionsprojekten sowie dem Gesundheitsschutz. Dementsprechend liegt hier der Schwerpunkt der Themenvorschläge. Die Leser wünschen sich weitere Informationen zur Unterweisung von Arbeitnehmern, aber auch mehr zur Unfallvermeidung. Die Vorschläge reichen vom Brandschutz im Büro über Checklisten bis hin zu Gefährdungsbeurteilungen. Außerdem ist der Wunsch nach Themenschwerpunkten wie Rettungsdienst, Feuerwehr oder zum Beispiel Kindergärten vorhanden.



Die Redaktion dankt allen Lesern, die bei der Umfrage mitgemacht haben. Ihre Anregungen werden – soweit möglich – berücksichtigt.

Natürlich können Sie uns auch weiterhin „die Meinung sagen“: Schicken Sie Vorschläge, Ideen oder Kritik bitte an [oea@bayerguvv.de](mailto:oea@bayerguvv.de) oder Bayer. GUVV, Referat Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Ungererstr. 71, 80805 München.

Autorin: Ursula Stiel, UV aktuell



## Besonders interessante Themen sind ... (Mehrfachnennung möglich)





**Wir kümmern uns um den sicheren Schulweg Ihrer Kinder.  
Ihre gesetzliche Schülerunfallversicherung**

Infos unter 089 /3 60 93-0 oder unter [www.bayerguvv.de](http://www.bayerguvv.de)



**Bayerischer Gemeindeunfallversicherungsverband  
Bayerische Landesunfallkasse**