

Die neue BGV A2 „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ ist am 1. Februar 2005 in Kraft getreten. Zu diesem Stichtag sind auch die BGV A6 „Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ und die BGV A7 „Betriebsärzte“ außer Kraft getreten.

Wegen der Einführung der neuen BGV A2 hat die bisherige mit dieser Ordnungsnummer „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ mit Wirkung zum 1. Januar 2005 die neue Ordnungsnummer BGV A3 erhalten. Inhaltlich hat sie sich nicht geändert. Weitere Informationen zu Gesetzen und Vorschriften findet man online unter [www.bgfe.de\\_Prävention\\_Gesetze/Vorschriften](http://www.bgfe.de_Prävention_Gesetze/Vorschriften).

## Zurückgezogene Unfallverhütungsvorschriften

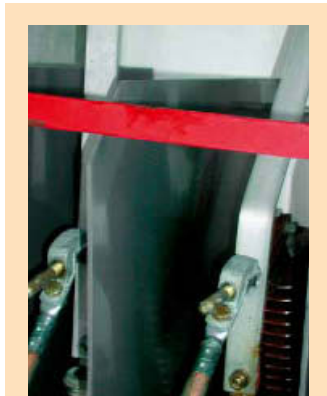
- BGV B 6 „Gase“
- BGV C 8 „Gesundheitsdienst“
- BGV C 12 „Silos“
- BGV C 15 „Kohlenstaubanlagen“
- BGV C 26 „Bild- und Filmwiedergabe“
- BGV D 1 „Schweißen, Schneiden und verwandte Verfahren“
- BGV D 2 „Arbeiten an Gasleitungen“
- BGV D 4 „Kälteanlagen, Wärmepumpen und Kühleinrichtungen“
- BGV D 11 „Tragbare Schusswaffen“
- BGV D 12 „Schleif- und Bürstwerkzeuge“
- BGV D 15 „Arbeiten mit Flüssigkeitsstrahlern“
- BGV D 16 „Heiz-, Flamm- und Schmelzgeräte für Bau- und Montagearbeiten“
- BGV D 17 „Verpackungs- und Verpackungshilfsmaschinen“
- BGV D 24 „Trockner für Beschichtungsstoffe“
- BGV D 25 „Verarbeiten von Beschichtungsstoffen“
- BGV D 26 „Strahlarbeiten“.

## Aus dem Unfallgeschehen Tödlicher Stromschlag beim Reinigen einer 20 kV-Trennplatte

### Arbeitsauftrag

Ein EVU hatte eine Gruppe von Monteuren mit dem Wechseln von NH-Leisten beauftragt. Die Arbeiten sollten im freigeschalteten Zustand durchgeführt werden. Die EVU-Mitarbeiter hatten deshalb schon die betroffenen Haushalte mit Handzetteln über die bevorstehende Abschaltung informiert.

Auch am Unfalltag war ein Team mit zwei Monteuren zusammen mit einem Auszubildenden an einer Trafostation mit den Arbeiten beschäftigt.



1 Schmachaupuren an der Trennplatte, die der Monteur unter Spannung entfernen wollte

### Unfallhergang

Die Monteure schalteten zu Arbeitsbeginn die Niederspannungs- und Hochspannungsseite der Trafostation frei und begannen mit dem Ausbau der acht dort befindlichen NH-Leisten. Beim Einbau der neuen stellten sie fest, dass der Platz für die letzten zwei NH-Leisten nicht ausreichte. Vom Bauhof wurden deshalb zwei Leisten geringerer Baubreite geordert. Die Arbeiten konnten somit bis zum Eintreffen der Leisten nicht fortgesetzt werden. Der Aufsichtführende beauftragte die Mitarbeiter deshalb mit Aufräumungsarbeiten.

Daraufhin öffnete ein Monteur die Tür zur Mittelspannungsseite mit der Begründung, dass sonst nicht ausreichende Sicht bestehen würde. Er stellte fest, dass an den Trennplatten zwischen den Phasen „Schmachaupuren“ (Bild 1) waren. Er schickte den Auszubildenden nach einem Lappen. Bei dem Versuch, die Platten zu reinigen, kam er zu nah an unter Spannung stehende Teile und löste einen Überschlag aus. Da es nicht gelang, ihn aus dem Stromkreis zu befreien, fuhr der Kollege zur nächsten Station und schaltete die Anlage frei. Trotz sofort eingeleiteter Rettungsmaßnahmen verstarb der Monteur infolge der Körperdurchströmung.

### Unfallanalyse

Als Elektrofachkraft hätte dem Monteur die Gefahr, in die er sich beim Eingriff in die 20-kV-Station begab, bewusst sein müssen. Unfallursache war eindeutig eine Unterschreitung der Sicherheitsabstände zu unter Spannung stehenden Teilen (§ 7 BGV A3). Dem ging überdies eine Handlung voraus, für die kein Arbeitsauftrag vorlag.

J. Jühling

## Fahrzeugeinrichtung: Eine lohnende Investition

Regale, Fächer und Schübe im Transporter ermöglichen es dem Elektromeister, besser Ordnung zu halten und Suchzeiten zu minimieren. Die Hersteller der Blechschränke behaupten sogar: Die Einrichtung amortisiert sich bereits durch eingesparte Zeit für unnötiges Suchen.

### Nutzen abwägen

**Einspareffekte.** Die drei Großen der Branche – Bott, Modul-System und Sortimo (Bilder 1 – 3) – sind sich in diesem Punkt einig: Wer an 200 Arbeitstagen pro Tag nur 20 Minuten für unnötiges Suchen nach Werkzeug, Klemmen und Kleinteilen einspart, macht im Jahr rund 1000 Euro gut. Das ist noch konservativ gerechnet, wenn man dabei einen angenommenen Stundensatz von 15 Euro zugrunde legt.

Wer auch immer diese Musterrechnung als erster aufgestellt hat – Fakt ist: Sie stimmt.

**Qualität hat ihren Preis.** Es ist auch richtig, dass spezifische Fahrzeugeinbauten immer teurer werden – jedoch auch besser und haltbarer. Das stellen auch andere Anbieter von Fahrzeugeinrichtungen unter Be-

weis wie z. B. Scheu (Bild 4) und Bösenberg (Bild 5).

Dieser Qualitätsfaktor wird oftmals gar nicht in der Kostenrechnung berücksichtigt.

Franz Stegherr, Leiter Produktmanagement bei Sortimo, bestätigt: „Wir haben Kunden, die wechseln alle drei Jahre das Fahrzeug – aber nicht die Einrichtung. Die Fahrzeugeinrichtung lebt drei Mal so lange wie das Servicefahrzeug. In neun Jahren verschleißt also drei Fahrzeuge, aber nur eine Einrichtung...“. Immerhin kostet die Einrichtung für einen Stadtlieferwagen rund 2000 Euro, eine durchschnittliche Ausrüstung für den VW-T5 wird mit etwa 3000 Euro fakturiert. Der perfekte Ausbau für einen 3,5-Tonner à la Sprinter oder LT kann mit 5-6000 Euro ins Kontor schlagen. Dafür kann man schon etwas verlangen.



1 Bott – Spezialist für doppelte Böden



2 Modul-System – idealen Zugang bieten Aufbauschränke für Pick-Ups



4 Scheu – preiswert und anpassungsfähige Module mit Profi-Line-Ausbau in Metall