

SicherheitsProfi

POST | POSTBANK | TELEKOM

Das Magazin der  BG Verkehr

Thema | 12

Mit dem Rad im Büro

Unfallschwerpunkt Betriebshof | 8

Reportage Lufthansa Technik in Hamburg | 16



Liebe Leserin, lieber Leser,

wussten Sie, dass die Behandlung und Reha eines kompliziert gebrochenen Fersenbeins rund 100.000 Euro kosten kann? Diese Zahl schicke ich vorweg, bevor ich auf die Beiträge zu sprechen komme, die Mitglieder der BG Verkehr zahlen. Unsere Fachleute stehen jedes Jahr vor der komplexen Aufgabe, die Kosten, die im Laufe eines Jahres durch Unfälle und Berufskrankheiten entstanden sind, möglichst risikogerecht auf unsere rund 200.000 Mitgliedsunternehmen zu verteilen.

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

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

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

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Impressum

Herausgeber:

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

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka, Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:

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

Gestaltung/Herstellung:

mdsCreative GmbH
Alte Jakobstraße 105, 10969 Berlin

Druckerei und Verlag:

apm alpha print medien AG
Kleyerstraße 3, 64295 Darmstadt

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



08



16



12

© gettyimages/Bloomberg, BG Verkehr/Hans-Karl Ase/ Christoph Papsch

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	
Unfallmeldungen	04
Meldungen	
Infos, Nachrichten und Neuigkeiten	15

Sicher & gesund

Unfallschwerpunkt Betriebschef	
Wie lassen sich Unfälle vermeiden?	08
Brandschutz	
Vorbeugen ist besser als löschen	10

Mit dem Fahrrad im Büro	
Telekom sorgt für mehr Bewegung	12

Neue Medien im Angebot	
Arbeitsschutz leicht gemacht	14

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

Sommerfahrplan	
Tipps für die Arbeit an heißen Tagen	22

Schimmelpilze	
Gefahren und Vorbeugemaßnahmen	24

Hilfe, wo bin ich?	
Selbstortung im Straßenverkehr	26

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen	27
Berufskrankheiten	
Reform der Rechtsprechung geplant	28

Service

Prävention aktuell	
Dr. Jörg Hedtmann zum Thema Gleichstellung	30
Kontaktübersicht	
So erreichen Sie die BG Verkehr	31
Editorial/Impressum	2

Unfallversicherungsschutz bei Pflege

Auch wer Angehörige pflegt, steht grundsätzlich unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Mit dem zweiten Pflegestärkungsgesetz vom 1. Januar 2017 haben sich jedoch einige Voraussetzungen geändert. So muss für die pflegebedürftige Person mindestens Pflegegrad zwei festgestellt sein und die Pflegeperson muss wöchentlich wenigstens zehn Stunden pflegen. Versichert sind nur solche Tätigkeiten, für die im Gutachten der Pflegeversicherung ein Bedarf festgestellt wurde.

+ www.dguv.de

Neue Reportagen aus dem Unfallkrankenhaus Berlin



© Unfallkrankenhaus Berlin

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

+ www.rbb-online.de



Mehr Arbeitsunfälle, weniger Todesfälle

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

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

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

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

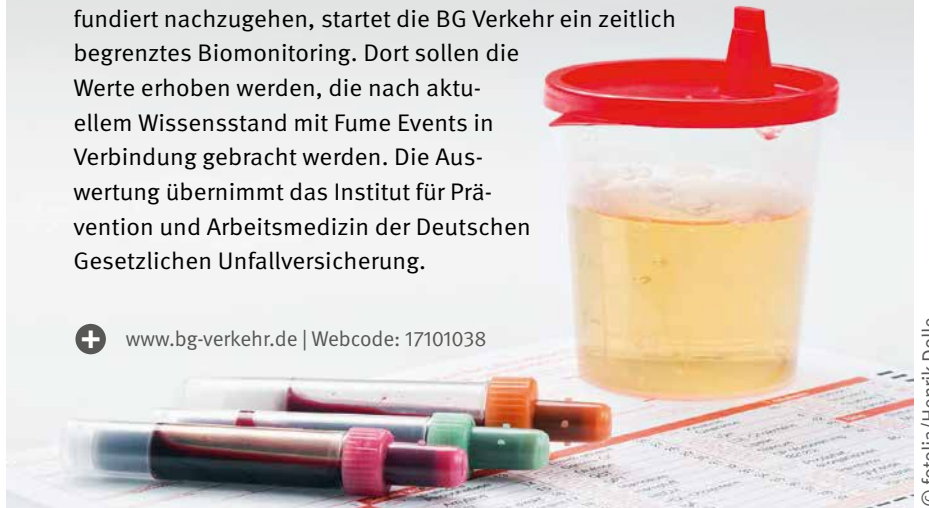


© gettyimages/Bloomberg/Kontributor

BG Verkehr startet Biomonitoring

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

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



© fotolia/Henrik Dolle

Spiegel-Einstellplanen für Lkw

Im Straßenverkehr sind Unfälle beim Rechtsabbiegen von Lkw eine große Gefahr. Um die Spiegel für eine optimale Sicht des Fahrers einzustellen, hat die BG Verkehr Planen entwickelt, mit deren Hilfe die Spiegel richtig eingestellt werden können. Zahlreiche



© BG Verkehr/Günter Heider

Betriebe haben einen solchen Planensatz bereits für den Einsatz im Betrieb produzieren lassen oder eine Fläche zum Spiegeleinstellen fest auf dem Firmengelände aufgebracht. Aufgrund der großen Nachfrage hat die BG Verkehr Anleitungen zur Einrichtung eines Spiegel-Einstellplatzes, zur Herstellung der Planen und zur Benutzung erstellt. Informationen dazu und die PDF-Dateien zum Herunterladen finden Sie auf der Internetseite der BG Verkehr.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 16530711

80 Prozent der Erwerbstätigen schlafen schlecht

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

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



© Thinkstock.de/iStock/Haltpoint

Die vier häufigsten Fahrfehler

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

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

+ www.bester-beifahrer.de



„German Road Safety“ ausgezeichnet

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

+ www.germanroadsafety.de

Weniger Verkehrstote

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

Verkehrstote



Verkehrsunfälle



Vorgemerkt

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

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

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



© fotolia/AlexanderRaths

Ist Ihr Impfschutz aktuell?

Nicht nur vor einer Reise in exotische Gegenden ist es ratsam, den Impfschutz zu prüfen. Die Bundesärztekammer weist darauf hin, dass Impfungen gegen Wundstarrkrampf (Tetanus), Diphtherie und eventuell auch Kinderlähmung (Polio) zum Standard gehören. Ein gültiger Impfschutz kann auch für Personen wichtig werden, die mit fremden Haustieren oder mit Zecken in Kontakt kommen. Angeraten sind Impfungen gegen Tollwut und Frühsommer-Meningoenzephalitis (FSME). Impfungen, die mehrere Injektionen erfordern, beispielsweise gegen Hepatitis B oder FSME, sollten auf alle Fälle vervollständigt werden. Ansonsten ist der Schutz nicht komplett aufgebaut oder hält nicht lange genug.



© IAG/Stephan Floß

Besuch aus Bangladesch

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

Förderprogramm Elektromobilität

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

+ www.bmvi.de



© fotolia/ThomBal

Aktuelle Unfallmeldungen

Fahrrad gerät ins Rutschen

Eine Zustellerin war bei Regen mit ihrem E-Bike auf einem Radweg längs einer Allee unterwegs. Um die Straße zu überqueren, bremste sie ab. Dabei geriet das Fahrrad auf den nassen Blättern ins Rutschen und kippte auf die Seite. Die Zustellerin stürzte und zog sich Prellungen mit Blutergüssen am Knie und am Brustkorb sowie eine Verstauchung der Hand zu.



© Thinkstock.de//Stock/mauro_grigollo

Auf der Treppe

Eine Mitarbeiterin aus der Verwaltung sollte einen Stapel mit Sitzungsunterlagen zu einem Kollegen bringen. Dessen Büro befand sich ein Stockwerk tiefer. Die Mitarbeiterin griff die Unterlagen mit beiden Händen und nahm die Treppe, ohne den Handlauf zu benutzen, da sie keine Hand mehr frei hatte. Auf den glatten Stufen rutschte sie aus und fiel rückwärts zu Boden. Dabei zog sie sich eine Verletzung der Lendenwirbelsäule zu.

Ausgerutscht

Mit einem Paket in der Hand stieg ein Zusteller rückwärts aus dem Transporter aus. Dabei rutschte er von der Trittfläche ab, stürzte mit dem rechten Knie auf die Kante des Trittbretts und anschließend auf die Straße. Die Folge: eine schwere Prellung.



Unfallschwerpunkt Betriebshof

Auf Betriebshöfen besteht wegen der intensiven Nutzung der Verkehrsflächen durch Fahrzeuge und Fußgänger eine nicht zu unterschätzende Unfallgefahr.

Gefährliche Situationen und Unfälle können durch gute Absprachen reduziert werden. Die grundlegenden Fragen für die Zusammenarbeit auf dem Betriebshof sind normalerweise durch organisatorische und technische Vorgaben verbindlich geregelt:

- ▶ Maximal 30 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit auf dem Betriebsgelände
- ▶ klare Trennung von Fahrzeug- und Personenverkehr
- ▶ Arbeitsanweisungen zum Einweisen, Andocken und Abziehen der Lkw von der Docking Station

Warum gibt es trotzdem Störungen, Sachschäden oder Unfälle mit schweren Verletzungen? Obwohl eigentlich alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die sicherheitsrelevanten Informationen kennen, führen Unachtsamkeit und Bequemlichkeit dazu, wichtige Regeln außer Acht zu lassen. Dann sind zum Beispiel ausgewiesene Verkehrs- und Rettungswege, selbst Notausgänge mit Waren verstellt. Wege werden so eingengt, dass Stolperstellen entstehen oder sich Fußgänger und Stapler in die Quere kommen. Mitarbeiter sprechen sich nicht ausreichend miteinander ab, die Koordination von Arbeiten in sich überschneidenden Bereichen fehlt. Stress bei der Abfertigung oder beim Umschlag von Transportgut ist oft der Grund dafür, dass es zu Fehlern im Ablauf kommt, die gefahrbringende Situationen für die am Ladeprozess beteiligten Personen erzeugen. Zum Beispiel

konzentriert sich ein Fahrer nur auf die aufzunehmende Last und übersieht dabei einen Fußgänger. Kritische Situationen entstehen auch, wenn der Fahrer seinen Lkw schon von der Rampe abzieht, obwohl sich noch Ladepersonal oder Stapler im Lkw oder auf dem Überladeblech befinden.

Kommunikation und Koordination

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

Weil die Zeit fehlt, sprechen Führungskräfte oft nur über die unmittelbar geschäftstragenden Themen, seltener über Fragen des Arbeitsschutzes. Torben Wahler*, Fachkraft für Arbeitssicherheit in einer Spedition, beschreibt die Situation: „Die regelmäßigen technischen Prüfungen, die Unterweisung von Mitarbeitern und die Organisation der Ersten Hilfe sind ja in aller Regel installiert. Ein Mindestmaß an technischer Sicherheit und Gesundheitsschutz ist durch die Zusammenarbeit zwischen Sicherheitsbeauftragten, Sifas, Betriebsarzt und Aufsichtspersonen der BG Verkehr gegeben. Aber im Alltag mangelt es dann oft daran, nicht sicherheitsgerechtes Verhalten von Mitarbeitern konsequent



Auf dem Betriebshof sollte jeder Warnkleidung tragen.

© Links: gettyimages/Bloomberg; rechts: BG Verkehr/ AFP-Asel photo-asel



Was Fahrer wissen müssen

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

abzustellen, Improvisationen zu unterbinden und vor allem auch betriebsfremde Personen in die Anweisungen zu den Betriebsabläufen einzubeziehen. Genau da liegt meiner Ansicht nach das größte Problem: Wir dürfen die typische Betriebsblindheit nicht zulassen!“

Ein großer Teil der Unfälle auf Betriebshöfen wird durch Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit verursacht. Besonders gefährdet sind Fußgänger. Da tritt plötzlich ein Kollege hinter einem abgestellten Wechselbehälter auf die Fahrbahn. Hinzu kommt eine Vielzahl an Beinaheunfällen, gefährlichen Situationen, bei denen ein Unfall gerade noch verhindert werden konnte. Die Geschwindigkeit den besonderen Verhältnissen auf Betriebshöfen anzupassen, ist deshalb unerlässlich. Ganz besonders gilt das bei Nässe, Glätte, Dunkelheit, schlechter Sicht und hohem Verkehrsaufkommen. Da hilft nur: Tempo runter – Aufmerksamkeit rauf.

Der ideale Betriebsablauf

Grundsätzlich muss auf dem Betriebshof eine Warnweste getragen werden. Bewegen sich Personen auf dem Betriebshof, nutzen sie ausschließlich die ausgewiesenen Fußwege und Fußgängerüberwege und begeben sich niemals hinter ein rückwärts rangierendes Fahrzeug.

Das **Ladepersonal** hat den Lkw zur Be- und Entladung übernommen, bindet die Ladefläche sicher an die Rampe/das Tor an, beachtet Gefahrenbereiche um das Fahrzeug, koordiniert den Verkehr von

Flurförderzeugen, sorgt für die richtige Lastverteilung (in Absprache mit dem Fahrer), beseitigt die Verbindung von Rampe und Ladefläche, teilt dem Fahrer mit, wenn die Ladearbeiten abgeschlossen sind, übergibt das Fahrzeug zum Abziehen an den Fahrer.

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

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

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

Jens Becker

Referent für Straßenverkehr bei der BG Verkehr

*Name von der Redaktion geändert.

Vorbeugen ist besser als löschen

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

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

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

Eigenschaften, vom jeweiligen Aggregatzustand – fest, flüssig oder gasförmig – und von den Umgebungseinflüssen.

Glut löscht man durch Kühlen, Flammen werden erstickt.

Brandlehre und Brandverhütung

Brände werden in fünf Klassen eingeteilt. Feste Stoffe (Brandklasse A) verbrennen entweder nur mit Glut- oder mit Glut- und Flammenbildung, während flüssige beziehungsweise flüssig werdende Stoffe (Brandklasse B) und Gase (Brandklasse C) nur mit Flammenbildung verbrennen. Das ist wichtig zu wissen, denn es gilt die Faustregel: Glut muss gekühlt und Flammen müssen erstickt werden! Metallbrände der Brandklasse D

verbrennen mit einer Temperatur von mehr als 2.000 °C und sind von Laien sehr schwer zu löschen. Auch schwer zu löschen sind „Fritteusenbrände“ und ähnliche Fettbrände (Brandklasse F), weil sie schon in der Entstehung circa 400 °C heiß sind. Solche Brände sind extrem gefährlich. Sie müssen unbedingt durch gute Präventionsarbeit verhindert werden.

Feuerlöscher und Löschmittel

Feuerlöscher ist nicht gleich Feuerlöscher – man unterscheidet grundsätzlich Dauerdrucklöscher, die bereits unter Druck stehen, und Aufladelöscher, die vor dem Einsatz aktiviert werden. Gefüllt sind sie mit Wasser, Schaum, Kohlendioxid oder Pulver. Welcher Löscher für welche Brände geeignet ist, zeigt das Brandklassensymbol auf dem Typenschild. Ein Wasserlöscher eignet sich zum Beispiel nur für Brände der



Gesetzliche Vorgaben zum Brandschutz:

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

DGUV Information 205-003 (bisher: BGI 847) „Aufgaben, Qualifikation und Ausbildung von Brandschutzbeauftragten“/DGUV Information 205-001 (bisher: BGI 560) „Arbeitssicherheit durch vorbeugenden Brandschutz“
<http://publikationen.dguv.de>





BEISPIELE FÜR TYPISCHE ZÜNDQUELLEN

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

Brandschutzklassen

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



Brandklasse A, während ein Pulverlöscher für die Brandklassen A, B und C geeignet ist. Daneben gibt es noch behelfsmäßige Löschmittel wie Löschdecken, Sand und jede Art von Naturfaserdecken, mit denen man kleine Flächenbrände abdecken kann. Wichtig: Sollten Personen Feuer gefangen haben, werden in erster Linie die vorhandenen Feuerlöscher eingesetzt, denn das

Löschen von Personen mit einer Löschdecke oder Ähnlichem ist sowohl für das Opfer als auch für den Retter sehr gefährlich.

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

Brandschutz im Unternehmen

Alle Beschäftigten müssen mindestens einmal jährlich in Sachen Brandschutz unterwiesen werden. Themen: Brandgefahren im Arbeitsbereich, Einrichtungen zum Brandschutz (Feuerlöscher, Wandhydranten et cetera) sowie Verhalten im Gefahrenfall. Darüber hinaus muss der Arbeitgeber eine ausreichende Anzahl von Brandschutz Helfern benennen, die sich durch fachkundige Unterweisung und praktische

Übungen mit dem Umgang mit Feuerlösch-einrichtungen vertraut gemacht haben. Als Faustregel für die Anzahl formuliert die Technische Regel für Arbeitsstätten: „Die notwendige Anzahl von Brandschutzhel-fern ergibt sich aus der Gefährdungsbe-urteilung. Ein Anteil von fünf Prozent der Beschäftigten ist in der Regel ausreichend. Eine größere Anzahl von Brandschutz-helfern kann beispielsweise bei erhöhter Brandgefährdung, der Anwesenheit vieler Personen, Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie großer räumlicher Ausdehnung der Arbeitsstätte erforderlich sein. Bei der Anzahl der Brandschutz Helfer sind auch Schichtbetrieb und Abwesenheit einzelner Beschäftigter, zum Beispiel Fortbildung, Ferien, Krankheit und Personalwechsel, zu berücksichtigen.“ Im Unterschied zum „ein-fachen“ Brandschutz Helfer ist der Brand-schutzbeauftragte eine Person mit nach-gewiesener Fachkunde, die entweder als Selbstständiger oder betriebsgebunden im vorbeugenden Brandschutz arbeitet.

Ingo Tappert

Seminarleiter der BG Verkehr



© fotolia/Gerhard Seybert

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



Mit dem Rad im Büro

Am Schreibtisch sitzen und trotzdem radeln? An einigen Standorten der Telekom ist das neuerdings möglich.

Angelika Gorczyca (li.) und Birgit Heinrichs (re.) schätzen die Möglichkeit, sich bei ihrer Arbeit zu bewegen.

Ein kurzer Gang zum Essen in die Kantine, ein paar Schritte über den Flur zu den Kollegen – viel Bewegung kommt für Schreibtischarbeiter an einem klassischen Arbeitstag nicht zusammen. Diese Inaktivität ist oft Ursache für Muskel-Skelett- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen. In der Bonner Telekomzentrale und im neuen Konzernhaus in Hamburg sowie in vielen Niederlassungen der Deutschen Telekom Technik können die Beschäftigten deshalb nun an ihrem Schreibtisch Rad fahren. 500 Deskbikes, die aussehen wie Heimtrainer, stehen hier zur Verfügung. Im Rahmen des Wettbewerbs „Deutscher Unternehmenspreis Gesundheit 2017“ vom Dachverband der Betriebskrankenkassen erhielt das Konzept im Mai den Sonderpreis für innovative betriebliche Gesundheitsförderung.

„Klar, am Anfang wurde etwas geguckt, aber für meine Kollegen ist das mittlerweile völlig normal“, sagt Birgit Heinrichs aus der Bonner Zentrale. Sie schätzt die Möglichkeit, bei der Arbeit körperlich aktiv zu sein und fährt nun zwei- bis dreimal pro Woche an ihrem Schreibtisch Rad. Die 52-Jährige, die auch in ihrer Freizeit regelmäßig Sport treibt, sagt: „Ich brauche die Bewegung, wenn ich längere Zeit sitze.“

„Meine Kollegen nutzen die Deskbikes voller Begeisterung. Einige möchten am liebsten gar nicht mehr absteigen.“

Die Einstellung muss stimmen

Die Testphase ließ die Telekom von Experten der BG Verkehr, des Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung und der Deutschen Sporthochschule Köln begleiten. Arbeitswissenschaftlerin Dr. Gabriele Winter von der BG Verkehr beriet zu ergonomischen Aspekten beim Einsatz der Deskbikes.

Führt das Sitzen auf dem Bike am Schreibtisch nicht zwangsläufig zu verkrampften Haltungen?

Nein, wichtig ist die individuelle Einstellung des Deskbikes auf den jeweiligen Nutzer. Stimmt erst mal die Sitzhöhe, dann kann die Tischhöhe an die gerade auszuführende Tätigkeit angepasst werden. Höhenverstellbare Arbeitstische, an denen sitzend wie auch stehend gearbeitet werden kann, sind also ein Muss. Außerdem sollten die Beschäftigten das Deskbike natürlich nicht den ganzen Tag nutzen. Sinnvoll sind zum Beispiel drei Einsätze à zehn bis 15 Minuten täglich.

Welche Arbeiten kann man gut beim Radfahren erledigen?

Deskbikes lassen sich gut bei täglich anfallenden Routinearbeiten einsetzen, wie zum Beispiel E-Mails checken, recherchieren, Berichte sichten, Präsentationen vorbereiten oder auch Arbeitsbesprechungen durchführen sowie telefonieren. Letztendlich ist der Gebrauch des Gerätes freiwillig und interessierte Beschäftigte sollten erst einmal ausprobieren, bei welchen Tätigkeiten der Einsatz des Gerätes für sie selbst am besten passt.

Wie steht es mit der Unfallgefahr?

Das Deskbike wurde bereits während einer Pilotphase auf mögliche Unfallgefahren überprüft. Hierbei standen die Stabilität des Gerätes während der Nutzung und auch die Bewegungsmöglichkeiten für einen sicheren Positionswechsel im Vordergrund. Im Falle einer möglichen Gefahr muss ein Mitarbeiter schnell absteigen können, ohne dass es zur Behinderung kommt.

Mehrmals pro Woche tritt Karim Cheranti in die Pedale.



© BG Verkehr/Christoph Papsch

Für den 26-Jährigen Karim Cheranti wirkt sich das Fahrradfahren auch mental positiv aus: „Der Denkfluss wird durch die Bewegung optimiert.“ Ein- bis zweimal täglich rollt sich Angelika Gorczyca für rund 20 Minuten eines der Bikes unter ihren Schreibtisch. „Mein Wohlbefinden hat sich verbessert, da ich nun weiß, dass ich mich am Tag etwas bewegt habe.“ Das bestätigt ihr Kollege Michael Venohr: „Ob das eher eine Kopfsache ist oder sich in Sachen Herz-Kreislauf wirklich was tut – wer weiß. Ich habe einfach am Ende des Tages das Gefühl, mich etwas mehr als früher bewegt zu haben.“ Und da kommt einiges zusammen: „Ich versuche, das Deskbike zweimal pro Woche zu benutzen. Dann radele ich dreimal 20 Minuten. In den 20 Minuten komme ich auf etwa fünf Kilometer, also 15 Kilometer am Tag“, so Michael Venohr.

Gleichzeitig Rad fahren und am Computer arbeiten, geht das überhaupt? „Ja, das klappt, sollte aber vorher geübt werden. Mir fällt das gleichzeitige Lesen einfacher als das Schreiben“, so Karim Cheranti. „Tippen während des Fahrens geht zwar, fällt mir aber eher schwer“, findet auch Michael Venohr und ergänzt: „Ich nutze das Deskbike zum Beispiel gerne bei Telefonkonferenzen mit Headset am Ohr.“ Anders Birgit Heinrichs: „Ich kann wunderbar beim Radeln schreiben und zum Beispiel E-Mails beantworten, das ist überhaupt kein Problem. Am Anfang fühlt es sich etwas seltsam an, aber man gewöhnt sich sehr schnell daran.“ „Solange man in Ruhe und entspannt fährt, klappt das Schreiben am Computer ganz gut“, findet auch Angelika Gorczyca. „Wenn man schneller fährt und vielleicht sogar ins Schwitzen kommt, stört das allerdings beim Tippen.“ (ba)



Ohne großen Aufwand lässt sich das Deskbike an den Arbeitsplatz rollen.

© BG Verkehr/Christoph Papsch



Auf einen Blick

- ▶ **Wo steht's?** Die Pflicht zur Unterweisung ist im Arbeitsschutzgesetz festgeschrieben. Dort heißt es in § 12: „Der Arbeitgeber hat die Beschäftigten über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit während ihrer Arbeitszeit ausreichend und angemessen zu unterweisen.“
- ▶ **Wann wird unterwiesen?** Bei Neueinstellungen, veränderten Aufgabenbereichen, neuen Arbeitsmitteln oder -verfahren, bei besonderen Vorkommnissen wie Unfällen oder Berufskrankheiten, zur Auffrischung.
- ▶ **Wie oft wird unterwiesen?** Regelmäßig, mindestens einmal jährlich – abhängig von der Gefährdung.
- ▶ **Wie wird unterwiesen?** Arbeitsplatz- und aufgabenbezogen, in verständlicher Form und Sprache. Die Dokumentation (Formblatt mit Unterweisungsthema, Datum und Unterschriften der Teilnehmer) nicht vergessen.
- ▶ **Wer unterweist?** Der Unternehmer oder direkte Vorgesetzte. Unterstützen können der Betriebsarzt oder eine Fachkraft für Arbeitssicherheit.

Unterweisen leicht gemacht

Die Unterweisung von Beschäftigten ist im Unternehmen eine gesetzlich geregelte Pflicht.

Gründe für Unterweisungen gibt es genug. Sie können dazu beitragen, reibungslose Arbeitsabläufe zu schaffen, Unfälle zu vermeiden und Kosten für den Betrieb zu reduzieren. Die BG Verkehr unterstützt ihre Mitgliedsbetriebe hierbei mit dem Startpaket „Unterweisen leicht gemacht“. Das Paket enthält eine Begleitbroschüre und Unterweisungskarten zu den allgemeinen Themen Pflichten der Beschäftigten im Arbeitsschutz, Erste Hilfe, Brandschutz, Alkohol, Drogen, Medikamente sowie Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung.

Die Broschüre geht auf Rechtsgrundlagen ein, gibt Tipps für die Planung und Durchführung einer gelungenen Unterweisung sowie Hinweise zum Einsatz der beigelegten Themenkarten.

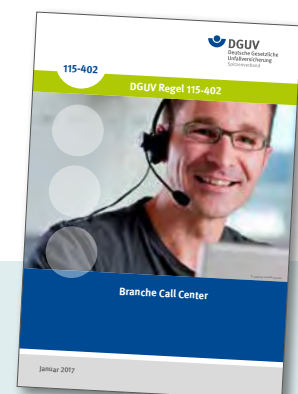
⊕ „Unterweisen leicht gemacht – Startpaket“:
(Unterweisungskarten und Broschüre)
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Gesund im Call Center

Eine neue Publikation gibt Tipps.

Die neue Branchenregel der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) gibt viele praktische Anregungen für Arbeitsschutzmaßnahmen in Call Centern. Behandelt werden Themen wie Arbeitsorganisation, Akustik, Ergonomie, Flächennutzung, Klima und Hygiene am Arbeitsplatz. Die Best-Practice-Beispiele, Tipps und

Hinweise können auch für andere Berufe – mit oder ohne Kundenkontakt – hilfreich sein. Zudem werden Anforderungen aus der Arbeitsstättenverordnung und der DGUV-Information „Bildschirm- und Büroarbeitsplätze“ konkretisiert und auf die spezifischen Themen der Branche „Call Center“ abgestimmt.



⊕ **Branche Call Center:**
(DGUV Regel 115-402)
<http://publikationen.dguv.de>

Mehr Unfälle bei Wärme

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

60 Grad aufheizen. Um die Sonneneinstrahlung so gering wie möglich zu halten, sollte man schattige Abstellplätze bevorzugen und die Windschutzscheibe möglichst mit einem Sonnenschutz abdecken.

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



© Thinkstock.de/iStock/IPGGutenbergUKLtd

Test: Ab 2019 fahren Oberleitungs-Lkw

Wer in den kommenden Monaten auf der A 1 zwischen Reinfeld und Lübeck oder auf der A 5 zwischen Darmstadt-Nord und dem Frankfurter Flughafen unterwegs ist, wird Zeuge einer ungewöhnlichen Baumaßnahme: Die beiden jeweils sechs Kilometer langen Autobahnabschnitte werden elektrifiziert und erhalten bis Ende 2018 Oberleitungen für Elektro-Lkw.



© Siemens AG

Entlang der Strecke werden Strommasten aufgestellt. Auf der Oberleitungsstrecke laden die Lkw so viel Energie auf, dass sie die dreifache Distanz abseits der Autobahn elektrisch fahren können. Vier Speditionen wollen insgesamt zehn Elektrofahrzeuge auf der Strecke fahren lassen.

Fahren mit Medikamenten?

Fast 20 Prozent aller Medikamente wirken sich negativ auf die Fahrtüchtigkeit aus. Sie schränken die Leistungsfähigkeit ein und machen müde. Experten gehen davon aus, dass bei vielen Verkehrsunfällen Arzneimittel im Spiel sind. Zu diesen Arzneimitteln zählen nicht nur Psychopharmaka, sondern beispielsweise auch einige Schmerzmittel und Antiallergiepräparate. Fahrer, die Medikamente einnehmen, sollten Nebenwirkungen mit ihrem Arzt oder Apotheker abklären.



© fotolia/animaflo

Vorsicht bei Schäden am Radweg

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

Die Verantwortung im Blick

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



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

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

MG

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

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



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

„Wir sind uns unserer Verantwortung stets bewusst“

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

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



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



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

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

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

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

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

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



Ausgebaute Sessel in der Sitzwerkstatt.



Lufthansa Technik ...

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



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

Nach der eigentlichen Ursache suchen

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

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

Text: Dorothee Pehlke
Fotos: Christoph Papsch

Sommerfahrplan

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



Persönliche Schutzausrüstung

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



Genug trinken

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

Beim Fahren sind Flipflops tabu

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



Hitzefrei?

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



Bei Hitzschlag sofort reagieren

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

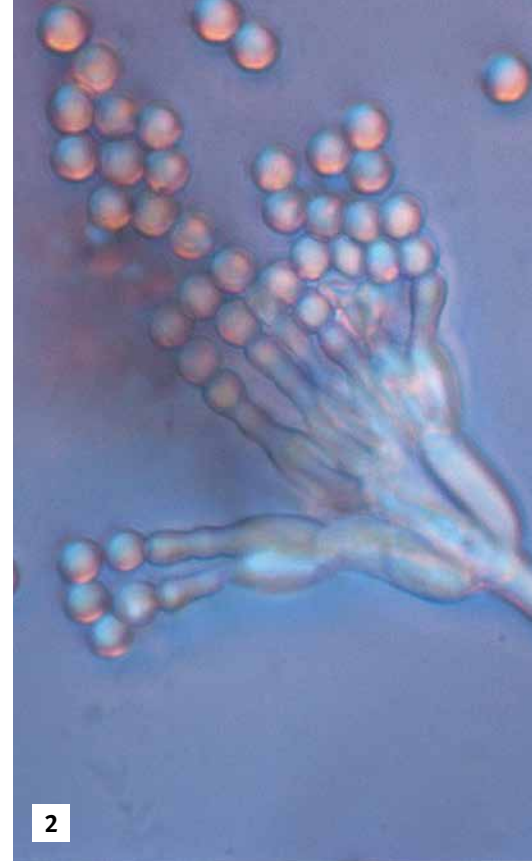
Immer mit Hautschutz

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

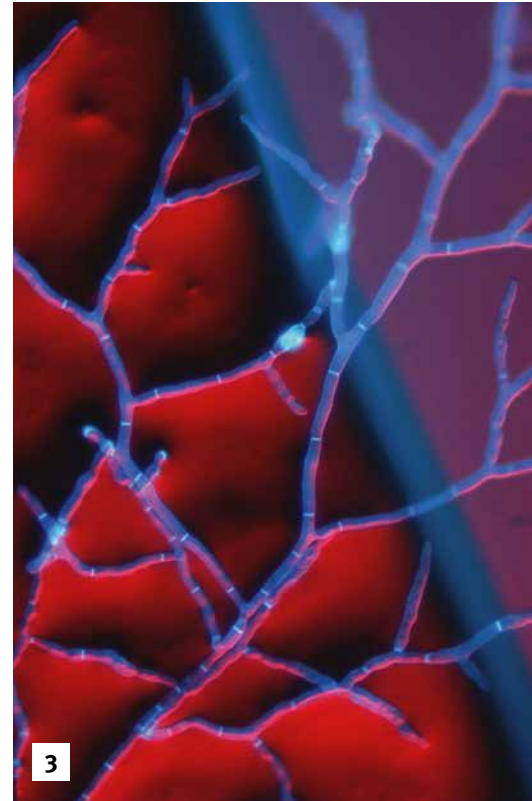


Schimmelpilze sind überall

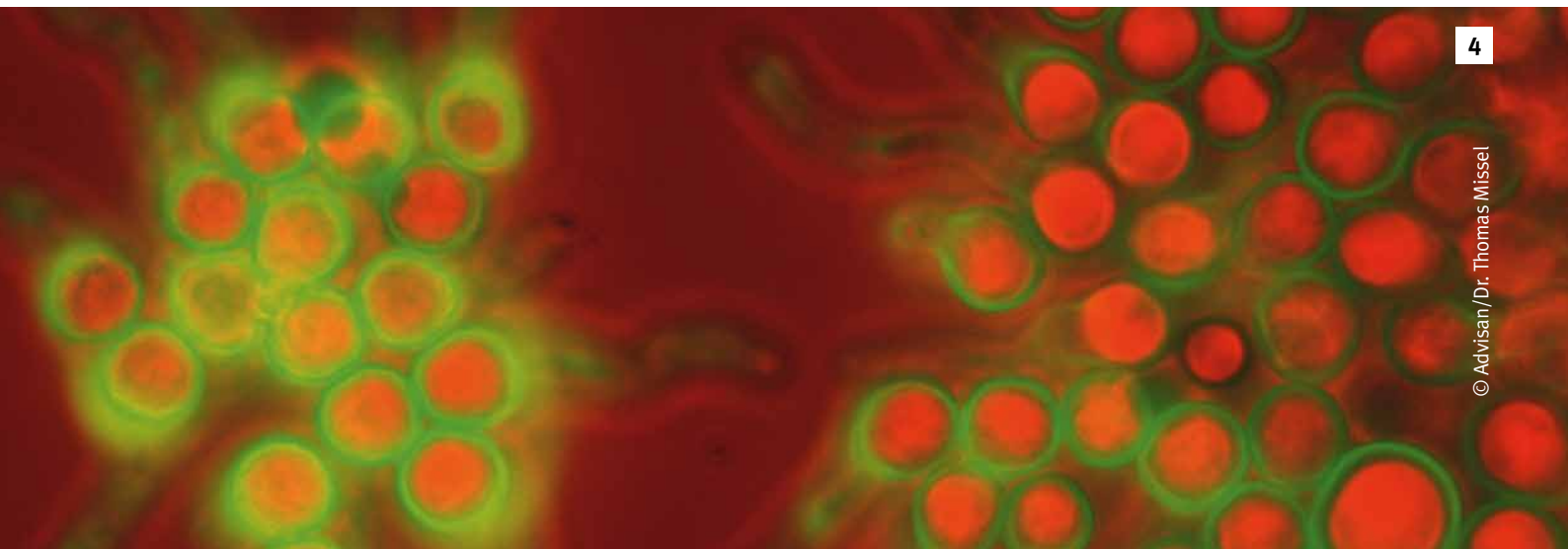
Wenn es im Sommer warm und feucht wird, vermehren sich Schimmelpilze besonders gut. Ist das gefährlich?



2



3



4

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

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

Unter welchen Umständen wachsen Schimmelpilze am besten?

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

Und ab welcher Konzentration sind Schimmelpilzsporen für uns gefährlich?

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

Es gibt Schimmelpilzspürhunde – was halten Sie davon?

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

Wann müssen die Führungsverantwortlichen im Betrieb reagieren?

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

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

INTERVIEW MIT ...

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



Beispiele für Maßnahmen am Arbeitsplatz

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

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

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

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

Hilfe, wo bin ich?



Auf dem Weg in den Urlaub – und plötzlich bleibt der Wagen liegen. Der Pannendienst ist dank Handy meist leicht zu erreichen. Aber wohin soll er bestellt werden?

Schwierig ist die Orientierung in einer fremden Umgebung vor allem außerhalb von Ortschaften, wenn keine Hinweisschilder in Sicht sind. Der ADAC gibt Hilfestellung, wie sich auch in der Aufregung die Position bestimmen lässt. Denn falls weder Navigationsgeräte noch Smartphones zur Verfügung stehen, helfen meistens die Stationszeichen weiter. Es gibt sie auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie Autobahnen. Diese Zeichen geben uns drei wichtige Informationen, nämlich die Straßenummer und -kategorie, die Abschnittsnummer und die Kilometerangabe (Station) innerhalb des Abschnitts. Stationszeichen stehen jeweils im Abstand von 500 Metern am rechten Straßenrand. Auf Autobahnen ist es immer wichtig, neben der Nummer der Autobahn auch die Fahrtrichtung (Fernziel) anzugeben, damit die Rettungskräfte wissen, wohin sie fahren sollen.

Sehr hilfreich sind nach wie vor die Notrufsäulen: Wenn man von dort aus anruft, werden die Daten zum Standort des Telefons automatisch an die Rettungsleitstelle übermittelt. Das ist zum Beispiel eine große Hilfe, falls der Anrufer unter Schock steht. Alle zwei Kilometer finden sich die orangen Säulen in beiden Richtungen an der Autobahn. Ob man die nächste Säule besser in oder gegen die Fahrtrichtung sucht, erkennt man an den kleinen weißen Pfeilen auf den Leitpfosten, denn sie zeigen in Richtung der nächstgelegenen Notrufsäule.

Auch Navigationsgeräte sind eine gute Orientierungshilfe, denn die meisten haben eine Selbstortungsfunktion. Sie ist allerdings nicht immer auf Anhieb zu finden. Je nach Anbieter verbirgt sie sich unter „Einstellungen“, „Anwendungen“, „Extras“ oder „Hilfe“.

Wer sich mit seinem Smartphone die Position anzeigen lassen will, muss eine geeignete App installieren, die es im App-Store gibt (zum Beispiel unter Stichworten wie „GPS Info“ oder „Navigation“). Wichtig ist, dass die ausgewählte App die Koordinaten des aktuellen Standorts anzeigen kann. Der ADAC weist darauf hin, dass manche Notruf-Apps die Möglichkeit bieten, den aktuellen Standort in einer SMS oder E-Mail zu übermitteln. Aber nur wenige Notrufzentralen unterstützen diese Funktion. Deshalb sollte man die Koordinaten auch auslesen und telefonisch weitergeben können. Anwendern wird geraten, sich auf jeden Fall rechtzeitig in aller Ruhe mit der App vertraut zu machen.

Wenn keine Navigationsgeräte oder Smartphones zur Verfügung stehen, helfen meistens Stationszeichen.

Einige Autohersteller bieten eCall-Funktionen an, die nach einem Unfall (mit Airbagauslösung) oder nach manueller Anforderung (SOS-Taste) eine Sprachverbindung über Mobilfunk aufbauen. Zusätzlich senden sie die Koordinaten des aktuellen Standorts an die Notrufzentrale des Herstellers. Ein EU-weit funktionierendes eCall-System, das die europaweit gültige Notrufnummer 112 anruft, ist ab April 2018 für alle Neufahrzeuge vorgeschrieben (EU eCall). (ba)

⊕ Die ADAC-Fachinformation Selbstortung bei Pannen oder Unfällen mit weiteren Hinweisen unter: www.adac.de

Das gibt Orientierung



Notrufsäule

Die Notrufsäulen stehen an beiden Richtungsfahrbahnen der Autobahn im Abstand von 2.000 Metern.



Stationszeichen

Sie sind meist aus weißem Kunststoff, die Form unterscheidet sich nach Bundesländern.



Navigationsgeräte

Die meisten Navigationsgeräte sind mit einer Selbstortungsfunktion ausgestattet.



Smartphone

Achten Sie darauf, dass die Ortungsfunktion in den Einstellungen freigegeben ist.



eCall-Funktion

Die Notrufzentrale des Herstellers verständigt bei Bedarf die zuständige Rettungsleitstelle.

Ihre Frage:

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

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:



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

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

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

© fotolia/Antonioguilllem

Pause ist nicht immer Erholung



© Thinkstock.de/iStock/DragonImages

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

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

+ www.iga-info.de

Digitaler Lohnnachweis erfolgreich gestartet

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

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

Das Berufskrankheitenrecht weiterentwickeln

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

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

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

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

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

1. Ursachen besser ermitteln

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

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



Radiologische Untersuchung
im Unfallkrankenhaus Berlin.



© ukb/Jan Pauls

2. Unterlassungszwang abschaffen

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

3. Rückwirkung regeln

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

4. Mehr Transparenz

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

Klaus-Dieter Witt

Leiter der Abteilung
Berufskrankheiten der BG Verkehr

BERUFSKRANKHEITEN BEI DER BG VERKEHR

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

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

WEISSBUCH BERUFSKRANKHEITEN

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

 www.dguv.de
Webcode: 1038560

Gleichstellung?

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

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



© BG Verkehr/Ralf Höhne

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention

Auf Nummer Sicher gehen




© gettyimages/PeopleImages

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

Unser Web-Tipp: Medienkatalog

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

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

So erreichen Sie die BG Verkehr

Hauptverwaltung

Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0
E-Mail: info@bg-verkehr.de
mitglieder@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de
+ www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

SicherheitsProfi Branchenausgaben

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

Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi



Die Hauptverwaltung der
BG Verkehr in
Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

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

Außenstelle Duisburg

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

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

Europaplatz 2
72072 Tübingen
Tel.: 07071 933-0
E-Mail: tuebingen@bg-verkehr.de



© Thinkstock.de/iStock/goir/furtaev

Leserbriefe

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

redaktion@sicherheitsprofi.de

Ein Klick und Sie wissen mehr

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

Anmeldung unter:
www.bg-verkehr.de