23. MÄRZ 2007 AUSGABE 2

SICHERHEITS PARTNER

Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen · www.bgf.de

Asbest

Nicht umkippen

Die BGF präsentiert auf der bauma 2007 einen neuen Film für Kipperfahrer 7

Qualifiziert

Handbücher zur Aus- und Weiterbildung von Omnibusfahrern zur neuen BKrFQV 14

Sicherheits Partner

INFORMATIONEN

3 Sicherheit im Taxigewerbe
Seminartermine 2007 in Berlin

5 Lkw-Fahrer sind versichert
Entfernen von Dachlasten auf Lkw

PRÄVENTION

6 Keine Geschwindigkeits-begrenzung
45. Verkehrsgerichtstag in Goslar

7 Nur nicht umkippen
BGF ist auf der führenden Messe der Bauwirtschaft dabei

TITELTHEMA ASBEST

8 Asbest ist noch lange nicht vergessen
Schutzmaßnahmen bei Abbruch- und Sanierungsarbeiten

10 Schutz durch Vorsorge
Asbestvorsorge im Betrieb

11 Zerstörerische Fasern
Asbestbedingte Berufskrankheiten nehmen zu

PRÄVENTION

12 Gefährliche Nebensache
Arbeitsunfälle im Bereich von Be- und Entladestellen

14 Qualifiziert
Sicherheit und Gesundheitsschutz für Omnibusfahrer

RUBRIKEN

3 Impressum
4 Adressenverzeichnis der BGF
16 Faxabruf

Trauer um Hermann Lück

Vorstands-mitglied Hermann Lück.

Hermann Lück ist am 4. März 2007 im 62. Lebensjahr verstorben. Er war seit 2005 Mitglied des Vorstandes der BGF und als Vertreter der Arbeitgeber im geschäftsführenden Ausschuss des Vorstandes und Fachausschüssen der BGF tätig. Auf der Ebene des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften hatte Lück den Vorsitz des Rechnungsprüfungsausschusses der Mitgliederversammlung übernommen.
Lück, der sich Zeit seines Berufslebens in der Gewerbepolitik engagierte, bekleidete mehrere Ehrenämter im Transportgewerbe sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene. Als langjähriges Mitglied der IHK zu Essen war ihm die Förderung der Aus- und Weiterbildung ein besonderes Anliegen. Sein Fachwissen brachte er unter anderem als Vorsitzender der Prüfungsausschüsse für Speditionskaufleute und Verkehrsfachwirte ein.
Die BGF verliert mit Hermann Lück ein engagiertes Mitglied der Selbstverwaltung. In der aktuellen Reformdiskussion hat er sich sehr erfolgreich für die Interessen der Berufsgenossenschaften und des Transportgewerbes eingesetzt. Vorstand, Vertreterversammlung und Mitarbeiter empfinden den plötzlichen Tod als großen Verlust für die BGF.

EuroCombi: Praxistest für den Arbeitssicherheitsausschuss

Am 1. und 2. März tagten in Hamburg die Mitglieder der Arbeitssicherheitsausschüsse der BGF. Auf der Tagesordnung stand auch die Vorführung des EuroCombi in zwei Varianten: ein Motorwagen mit Dolly und Sattelanhänger (60 t) und eine Sattelzugmaschine mit Sattelanhänger und Starrdeichselanhänger (48 t).
Die Ausschussmitglieder informierten sich über EuroCombis anhand verschiedener standardisierter Fahraufgaben für Fahrer und Fahrzeug. Erfahrene Fahrer zeigten das Rückwärtsfahren und Versetzen an der Rampe, Ab- und Ankuppeln bzw. Ab- und Aufsatteln, Umkehren durch Rückwärtsfahren nach links und den BO-Kraft-Kreis. Die Testfahrten fanden unter Alltagsbedingungen auf dem Betriebshof des Mitgliedsunternehmens CEVA Logistics statt. Im Anschluss wurden die Gefährdungsfaktoren dargestellt und von den Sitzungsteilnehmern diskutiert.

Sicherheit im Taxigewerbe

Taxifahrer fahren täglich viele Kilometer. Dabei sind sie verschiedenen Belastungen ausgesetzt: Stress, Zeitdruck, ständiges Sitzen und ungünstige Arbeitszeiten. Zusätzlich müssen die Fahrerinnen und Fahrer mit den unterschiedlichsten Kunden umgehen. Nicht immer bleiben diese freundlich. Brenzlige Situationen wie Pöbeleien, Vandalismus und die Gefahr von Überfällen erzeugen bei den Fahrerinnen und Fahrern Gefühle der Unsicherheit und Angst.
Deshalb bietet die BGF Seminare für Taxifahrer an. Das Ziel: ein stressfreieres, gesünderes Umgehen mit den Alltagsbelastungen beim Taxifahren. Das Seminar „Sicherheit im Taxigewerbe“:

- informiert, wie sich Taxifahrerinnen und Fahrer im Verkehr sicher bewegen
- gibt Tipps und zeigt praktische Übungen zum Verhalten bei Konflikten mit Fahrgästen (Deeskalation/Gewaltprävention)
- zeigt Wege auf, wie die Folgen von Langzeitbelastungen wie langes Sitzen, falsche Ernährung, Ermüdung oder Stress minimiert werden können.

Haben Sie Interesse an einem Seminar in Ihrer Region? Dann wenden Sie sich bitte an den Technischen Aufsichtsdienst in Ihrer Bezirksverwaltung. *BGF*

Für Taxifahrer in Berlin sind 2007 folgende Seminare vorgesehen:

Grundlagenseminar:	21.	und	22.05.07
Weiterführungsseminar:	23.	und	24.05.07
Praxisseminar:	22.	und	23.10.07
Weiterführungsseminar:	24.	und	25.10.07

Ansprechpartner für die Seminare in Berlin ist Thomas Bier: Tel.: 030/ 25997-140.

Müde? Pause statt Energy-Drinks!

Sorgen Energy-Drinks für einen Energieschub? Nicht bei langen Autofahrten! Zu diesem Ergebnis kommt Eva Schnabel vom Institut für Psychologie der Uni Würzburg in ihrer Diplomarbeit.
Die beiden Hauptbestandteile der üblichen Energy-Drinks sind Koffein und Dextrose. Eva Schnabel hat untersucht, welche Auswirkungen diese Substanzen bei einer langen, monotonen Autofahrt haben. Die Testfahrer bekamen am späten Abend oder in der Nacht Getränke, die Koffein und Dextrose in verschiedenen Konzentrationen enthielten. Dann absolvierten sie ihre Fahrten im Fahrsimulator. Jeder Proband musste drei Mal zwei Stunden lang fahren, unterbrochen von je einer halbstündigen Pause.
Dabei zeigte sich: Fahrer, die geringe Mengen Koffein zu sich genommen hatten, ermüdeten weniger schnell und konnten besser die Spur halten. Wurde das Koffein aber mit Dextrose kombiniert, fielen diese positiven Effekte weg – und zwar umso stärker, je mehr Dextrose die Getränke enthielten. Als die Forscher wiederum die Koffein-Dosis erhöhten, hob das die negative Wirkung der Dextrose teilweise auf. Bei den Experimenten am Würzburger Fahrsimulator wurde auch deutlich, wie wichtig Pausen für die Leistungsfähigkeit sind: Nach jeder halbstündigen Unterbrechung der Fahrt waren die Probanden wieder genauso wach wie zu Beginn des Versuchs.
Mit ihrer Diplomarbeit erreichte Eva Schnabel den zweiten Platz im Wettbewerb um die Förderpreise „Sicherheit im Straßenverkehr” der Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege. Derzeit arbeitet die Psychologin an einem Forschungsprojekt der Universität Würzburg mit, das von der Europäischen Union finanziert wird. Analysiert wird das Fahrverhalten unter dem Einfluss von Drogen, Alkohol und Medikamenten.

KURZINFOS

ERSTE HILFE

Maßnahmen vereinfacht

In allen Unternehmen, vom Kleinbetrieb bis zum Großunternehmen, sind die Beschäftigten über Maßnahmen der Ersten Hilfe zu informieren. Dazu wird häufig der berufsgenossenschaftliche Aushang „Erste Hilfe” (BG-Information 510) verwendet. Der Aushang wird zurzeit ebenso wie die BG-Information „Anleitung zur Ersten Hilfe” (BGI 503) und das „Handbuch zur Ersten Hilfe” (BGI 829) an die neuen „Empfehlungen der Bundesärztekammer zur Reanimation 2006” angepasst. Die Erste-Hilfe-Maßnahmen wurden entsprechend den Empfehlungen vereinfacht. Über das Thema berichten wir im nächsten SicherheitsPartner.

JUGENDAKTION

Erster Preis

Im Rahmen einer kleinen Feier wurde am 19. Januar 2007 in Dresden der erste Preis der BG/DVR-Jugendaktion 2006 verliehen. Die Gewinnerin ist Susan Rost aus Altenburg in Thüringen. Die junge Zahnarzthelferin nahm einen neuen Mazda 2 entgegen. Der kleine rote Flitzer ist Teil des ersten Preises, eines SAFE-NET PLUS Fahrtrainings. Die 21-Jährige kann den Kleinwagen ein Jahr kostenlos fahren inklusive Fahrzeugversicherung und 10.000 km Fahrleistung.
Die gemeinsame Jugendaktion der gewerblichen Berufsgenossenschaften und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) stand mit dem Motto „Die Partner“ im Zeichen eines partnerschaftlichen und fairen Fahrverhaltens. Unfälle im Straßenverkehr sind bei den 18- bis 24-Jährigen nach wie vor die Todesursache Nummer eins. Wie in den Vorjahren nutzte die Jugendaktion die Berufsschulen in ganz Deutschland als Plattform. Berufsschullehrer wurden mit Unterrichtsmaterial zum Thema ausgestattet. Rund 5.800 Jugendliche beteiligten sich online oder per Post an dem Preisausschreiben.

VERKEHRSSICHERHEIT

Infos online

Ab sofort stellt der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften in seiner Präventions-Rubrik Informationen zum Thema Verkehrssicherheit online. Dort finden Sie Wissenswertes zu Arbeits- und Wegeunfällen sowie zur Verkehrssicherheit im Betrieb. Die Adresse: www.hvbg.de

REFORMDISKUSSION

GUTACHTEN

Verkörperschaftung verfassungswidrig

Die von Bund und Ländern geplante Umwandlung des zukünftigen Spitzenverbandes der gesetzlichen Unfallversicherung in eine Körperschaft öffentlichen Rechts ist verfassungswidrig.

Zu diesem Ergebnis kommt das Gutachten von Professor Friedrich Schnapp (Ruhr-Universität Bochum), das dem Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG) und dem Bundesverband der Unfallkassen (BUK) vorliegt. Problematisch im Hinblick auf Verkörperschaftung ist vor allem die so genannte Mischverwaltung. Das Grundgesetz verbietet es, dass eine Körperschaft auf Bundesebene zugleich verbindliche Entscheidungen für Körperschaften auf Landesebene trifft. Hiervon betroffen sind die Unfallversicherungsträger der Länder und Kommunen.

Nach einem Beschluss der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen wird angestrebt, die Spitzenverbände zu einem neuen Verein zu fusionieren. Die Vereinslösung findet auch die Zustimmung von Arbeitgebern und Gewerkschaften. Beide hatten die Verkörperschaftung in der Vergangenheit mehrfach kritisiert, weil sie in der staatlichen Einmischung eine Gefahr für das Engagement der Unternehmen und Versicherten in der Prävention sehen. Bund und Länder verhandeln am kommenden Donnerstag über die Reform der Organisation der Unfallversicherung. Ein Arbeitsentwurf zum Leistungsrecht wird für das Frühjahr erwartet. *HVBG*

Crashtests mit Tierdummys

Jedes Jahr kracht es rund 210.000-mal, wenn ein Wildtier in ein Auto läuft. Im Jahr 2005 wurden dabei 2.700 Autoinsassen verletzt, 14 sogar getötet. Wie gefährlich ein Wildunfall mit dem Auto werden kann, hat DEKRA jetzt in einer Versuchsreihe untersucht. Dabei setzten die Sachverständigen erstmals Tierdummys in Originalform, -größe und -gewicht ein.

Bereits bei Tempo 50 entstanden bei Zusammenstößen gängiger Pkw mit den 25 bis 90 Kilo schweren Tierattrappen Schäden von mehreren Tausend Euro bis hin zum Totalschaden. Für die Insassen richtig gefährlich werden kann es bei Kollisionen mit größeren Tieren, deren Schwerpunkt höher liegt, wie etwa bei Hirschen. So wurde beim Crash mit 50 km/h der 70 Kilo schwere Hirschdummy vor dem Auto auf Höhe der Windschutzscheibe geschleudert. Bei sehr hohen Geschwindigkeiten kann ein solches Tier im Extremfall durch die Scheibe in den Innenraum geschleudert werden und die Insassen schwer verletzen.

Die Sachverständigen raten daher dringend, auf Strecken, die mit Verkehrszeichen für Wildwechsel gekennzeichnet sind, langsamer zu fahren. Gerät ein Tier in den Leuchtkegel der Scheinwerfer, sollte man sofort abbremsen, das Licht abblenden und durch Hupen versuchen, das Tier zu verscheuchen. Springt es überraschend auf die Fahrbahn, heißt es in der Regel voll bremsen, Lenkrad festhalten und nicht verreißen.

Ein Ausweichen kommt nur dann in Frage, wenn der Fahrer genügend Zeit für eine kontrollierte Reaktion hat und dadurch den Gegenverkehr, folgende Fahrzeuge und sich selbst nicht in Gefahr bringt. Vor Kleintieren sollte man nicht ausweichen. War eine Kollision nicht zu vermeiden, gilt grundsätzlich: Unfallstelle sichern und die Polizei verständigen. Der Schaden wird von der Versicherung auf Grundlage des Polizeiprotokolls oder einer Wildbescheinigung des Försters reguliert. Haare und Blut sind dabei Beweismittel. Sie sollten fotografiert und nicht abgewischt werden. *DEKRA*

SO ERREICHEN SIE DIE BGF

Standort	Anschrift		Standort	Anschrift	
Hauptverwaltung Hamburg Ottenser Hauptstraße 54 22765 Hamburg	Tel.: Fax: E-Mail:	0 40/39 80 -0 0 40/39 80 -16 66 info@bgf.de	**Bezirksverwaltung Dresden** Hofmühlenstraße 4 01187 Dresden	Tel.: Fax: E-Mail:	03 51/42 36 - 50 03 51/42 36 - 581 bv-dre@bgf.de
Bezirksverwaltung Hamburg Ottenser Hauptstraße 54 22765 Hamburg	Tel.: Fax: E-Mail:	0 40/39 80 -0 0 40/39 80 -26 99 bv-hbg@bgf.de	**Bezirksverwaltung Wuppertal** Aue 96 42103 Wuppertal	Tel.: Fax: E-Mail:	02 02/38 95 - 0 02 02/38 95 - 400 bv-wup@bgf.de
Bezirksverwaltung Hannover Walderseestraße 5 30163 Hannover	Tel.: Fax: E-Mail:	05 11/39 95 - 6 05 11/39 95 - 700 bv-han@bgf.de	**Bezirksverwaltung Wiesbaden** Wiesbadener Straße 70 65197 Wiesbaden	Tel.: Fax: E-Mail:	06 11/94 13 - 0 06 11/94 13 - 106 bv-wie@bgf.de
Bezirksverwaltung Berlin Axel-Springer-Straße 52 10969 Berlin	Tel.: Fax: E-Mail:	0 30/2 59 97 - 0 0 30/2 59 97 - 299 bv-ber@bgf.de	**Bezirksverwaltung München** Deisenhofener Straße 74 81539 München	Tel.: Fax: E-Mail:	0 89/6 23 02 - 0 0 89/6 23 02 - 100 bv-mue@bgf.de

Lkw-Fahrer sind versichert

Lkw-Fahrer sind bei Arbeitsunfällen, die beim Entfernen der Dachlasten auf ihrem Lkw eintreten, bei der BGF versichert!

In einer Sendung des Privatsenders SAT 1 wurde über „Eisbildung auf Lkw-Dächern“ berichtet und nach der Berichterstattung behauptet, dass die BGF Lkw-Fahrern untersage, oben auf die Plane zu klettern und das Eis herunterzufegen. Über 1 Meter 50 Höhe hätte ein Lastwagenfahrer nichts zu suchen. Wer trotzdem höher klettern und dabei verunglücken würde, dem zahle die Versicherung keinen Cent.

Diese Behauptung sorgte für Verunsicherung, ist aber nicht richtig: Entfernt ein Lkw-Fahrer während seiner beruflichen Tätigkeit Schnee und Eis von der Plane seines Fahrzeuges und erleidet er dabei einen Unfall, entschädigt die BGF solche Unfälle im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrags. Es dürfte für jeden nachvollziehbar sein, dass allen – dem Fahrer, dessen Arbeitgeber und der BGF – sehr daran liegt, Unfälle bei der Eisentfernung vom Dach zu verhüten.

Das Betreten der Dächer ist nicht zwingend erforderlich und aus Sicherheitsgründen nicht anzuraten, da die Planen in der Regel nicht stabil genug und die Gefahr des Absturzes sehr groß ist. Solche Stürze aus größerer Höhe sind für die Betroffenen oft mit schweren Folgen bis hin zum tödlichen Ausgang verbunden. Beim Entfernen der Dachlasten rät die BGF deshalb zu großer Vorsicht und umsichtigem Handeln.

So handeln Sie richtig

Sofern möglich, sollte Schnee und Eis vor Beginn der Fahrt von innen durch Hochstoßen der Dachplane entfernt werden. Ist dies wegen der Beladung nicht möglich, empfehlen wir, die Ablagerungen von der Seite her herabzuschieben. Dazu sollte eine ausreichend lange Leiter genutzt werden, die durch einen Leitergurt gegen Wegrutschen gesichert ist. Noch besser ist es, Gerüste zu nutzen, die das gefahrlose Entfernen der Dachlasten erlauben. Die BGF unterstützt Initiativen zum Aufstellen derartiger Gerüste z. B. auf Autohöfen und hat bereits vor einigen Jahren die Entwicklung eines solchen Gerüstes bei einem Ideenwettbewerb prämiert. *BGF*

Fahren ohne Schuhe nicht erlaubt!

Wer fährt, braucht festes Schuhwerk

Für Berufskraftfahrer ist die UVV „Fahrzeuge” anzuwenden.

Ein Artikel mit der Überschrift „Ganz legal: Brummifahrer in Socken“ in einer bayerischen Tageszeitung, führte zu Nachfragen bei der BGF: Ist das Fahren ohne Schuhwerk tatsächlich erlaubt? In dem Artikel heißt es, das Oberlandesgericht Bamberg habe einem Lastwagenfahrer Recht gegeben, der gegen einen Bußgeldbescheid Einspruch eingelegt hatte. In dem Bescheid wurde ihm das Fahren ohne Schuhe, nur in Socken, zur Last gelegt. Die zuständigen Richter stellten fest, dass „das Fahren am Steuer eines Kraftwagens ohne Schuhe weder nach § 23 Straßenverkehrsordnung noch nach anderen Gesetzen bußgeldbewehrt” sei (Entscheidung des OLG Bamberg vom 15.11.2006, 2Ss OWi 577/06).

Für Berufskraftfahrer und Mitarbeiter, die für ihren Arbeitgeber in einem dienstlich oder geschäftlich genutzten Fahrzeug unterwegs sind, trifft diese Entscheidung nicht zu. Für sie ist die Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge” (BGV D29) anzuwenden. Nach deren Paragraf 44 (2) muss der Fahrzeugführer zum sicheren Führen des Fahrzeuges den Fuß umschließendes Schuhwerk tragen. Es müssen also mindestens Sandalen mit Fersenriemen sein. Auch das Fahren ohne Schuhe ist nicht erlaubt.

Der Paragraf 44 wurde aus gutem Grund in die Unfallverhütungsvorschrift aufgenommen. Das Unfallgeschehen zeigt deutlich, dass offene Schuhe für Fahrer ungeeignet sind. Nicht nur beim Fahren, auch beim Besteigen und Verlassen von Fahrzeugen und hochgelegenen Arbeitsplätzen entsteht durch sie eine besondere Gefährdung.

Die Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften sind verbindliche autonome Rechtsnormen mit Gesetzescharakter. Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen bestimmte separat aufgeführte Bestimmungen aus diesen Vorschriften verstößt, handelt ordnungswidrig.

Die BGV D29 gilt für alle Personen, die den Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften unterliegen, also Unternehmer und Beschäftigte, soweit sie beruflich für das Unternehmen tätig sind. Sind Verstöße als Ordnungswidrigkeit aufgeführt, können sie mit einem Bußgeld geahndet werden. Zum eigenen Schutz der Versicherten, aber auch im Sinne der Verkehrssicherheit wird von dieser Ahndungsmöglichkeit beim Verstoß gegen das Tragen von geeignetem Schuhwerk auch Gebrauch gemacht. *BGF*

Keine Geschwindigkeitsbegrenzung

Einige Empfehlungen der Experten auf dem 45. Verkehrsgerichtstag sind auch für Mitgliedsunternehmen der BGF von Interesse.

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT) ist eine jährlich stattfindende Konferenz für Straßenverkehrsrecht von bundesweiter Relevanz. Er fand in diesem Jahr vom 24. bis 26. Januar 2007 in Goslar statt. Experten für Verkehrsrecht, Verkehrssicherheit, Fahrzeug- und Verkehrstechnik aus Forschung, Lehre und Praxis befassen sich dort mit allen Bereichen der Verkehrswissenschaft, wobei der Schwerpunkt bei der Rechtsprechung in Verkehrssachen liegt. Auch in diesem Jahr diskutierten mehr als 1.500 Teilnehmer in acht Arbeitskreisen aktuelle Themen.

Auf dem Verkehrsgerichtstag steht alljährlich der Verkehr im Mittelpunkt der Expertengespräche

Geschwindigkeit als Unfallursache

Die Zahl der Verkehrstoten auf bundesdeutschen Straßen sinkt – bei steigendem Fahraufkommen, die Zahl schwerer Unfälle mit Personenschäden ist jedoch nach wie vor hoch. Obwohl bei schweren Unfällen die Geschwindigkeit als Unfallursache die größte Rolle spielt, hat sich der Arbeitskreis mit knapper Mehrheit gegen eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen ausgesprochen.

Grund dafür ist, dass das Risiko, bei einem Unfall auf der Autobahn getötet zu werden, über viermal geringer ist als auf Landstraßen. Für Landstraßen empfiehlt der Arbeitskreis deshalb vor allem bauliche Maßnahmen wie zum Beispiel Kreisverkehre und eine höhere Kontrolldichte an Unfallhäufungsstellen.Zu den auf Autobahnen empfohlene Maßnahmen zählen Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung, um die Geschwindigkeit zum Beispiel bei hohem Verkehrsaufkommen und schlechter Witterung zu regeln.

Höhere Geldbußen

Der Arbeitskreis empfiehlt eine differenzierte Anhebung der Geldbußen für schwere Verkehrsverstöße, die Hauptunfallursachen darstellen. Das sind insbesondere Rotlicht-, Abstands- und deutliche Geschwindigkeitsverstöße sowie Alkohol- und Drogenfahrten. Damit soll auch dem Umstand Rechnung getragen werden, dass seit 1990 die Bußgeldsätze im Wesentlichen unverändert geblieben sind und Deutschland im Verhältnis zu anderen EU-Staaten ein sehr geringes Bußgeldniveau hat.

Zündsperre – ein neuer Weg zur Alkoholprävention?

Interlock ist die Bezeichnung für eine atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperre. Sie verhindert das Fahren unter Alkoholeinfluss. Gegen eine generelle Verpflichtung aller Fahrzeughalter zum Einbau von Alkohol-Interlocks sprechen aus Sicht der Verkehrsexperten rechtliche Belange. Der freiwillige Einbau von Alkohol-Interlocks bei betrieblich genutzten Fahrzeugen wird jedoch als sinnvoll erachtet, vor allem bei der gewerblichen Personenbeförderung, bei Gefahrguttransporten sowie im Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr.

Baustellen auf Autobahnen

Baustellen auf Autobahnen bringen ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko mit sich, wobei der Lkw-Verkehr erheblich zum Unfallgeschehen beiträgt. Hier sollen nach Ansicht der Verkehrsexperten am Beginn der so genannten Zulaufstrecke rechtzeitig Überholverbote für Lkw angeordnet und eine konsequente G eschwindigkeitsüberwachung eingerichtet werden. Die Mitglieder des Arbeitskreises waren sich zudem einig, dass alle Verantwortlichen gefordert sind, durch größtmögliche Verkürzung der Bauzeit die Beeinträchtigungen auf das unumgängliche Maß zu reduzieren.

Auswertung von Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse

In Kraftfahrzeugen speichern heute untereinander vernetzte elektronische Steuergeräte eine Vielzahl von Daten, die auch zur Klärung von Unfallursachen genutzt werden können. Die Betriebsanleitung des Kraftfahrzeugs solle deutlich darüber aufklären, welche relevanten Daten in den verschiedenen Steuergeräten gespeichert werden und unter welchen Voraussetzungen die Speicherung erfolgt. Der Arbeitskreis sprach sich für den gesetzlich vorgeschriebenen Serieneinbau eines Speichermoduls für unfallrelevante Daten („Unfallrekorder“) aus.

Dr. Klaus Ruff

Nicht selten kippen Fahrzeuge beim Kippen selbst um.

Nur nicht umkippen

Vom 23. bis 29. April findet die bauma, die führende Messe der Bau- und Bergbauindustrie, in München statt. Besuchen Sie die BGF auf dem Treffpunkt Arbeitssicherheit.

Kipperfahrzeuge sind dazu gedacht, die beförderte Ladung durch Kippen der Mulden oder Brücken zu entladen. Leider kippen die Fahrzeuge dabei nicht selten auch selbst um. Der BGF werden aus den Mitgliedsbetrieben jedes Jahr mehrere tödliche Arbeitsunfälle und eine beträchtliche Anzahl von Arbeitsunfällen mit schweren Verletzungsfolgen gemeldet, die auf das Umstürzen von Kipperfahrzeugen zurückzuführen sind.

Das veranlasste die BGF, die Ursachen für die Unfälle zu analysieren und auszuwerten. Mittlerweile liegen Erkenntnisse aus über 50 Unfällen vor. Dabei zeigte sich, dass selbst erfahrenen Fahrern grundlegende Kenntnisse über sicheres Kippen, wie zum Beispiel Bodengegebenheiten, Windeinflüsse oder Fahrzeugstellungen, fehlten. In einigen Fällen wurde außerdem auch Verbesserungspotenzial für die Standsicherheit der Fahrzeuge erkannt.

Fachkenntnisse erhöhen

Um den Kenntnisstand der Fahrer aufzufrischen oder zu erhöhen, hat die BGF Informationsangebote entwickelt. Dazu gehört ein Leitfaden für Fahrer. Der Leitfaden ist als BG-Information 5064 unter dem Titel „Nur nicht umkippen“ erschienen und auf der Messe erhältlich.

Zur Unterweisung in den Betrieben wurde das Seminarprogramm „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Lkw“ um einen Baustein erweitert. Wer Interesse hat, kann ab sofort diese praxisnahe Unterweisung buchen. Moderatoren bietet die BGF über das Internet an. Ergänzt wird das Programm durch einen neuen Film für Kipperfahrer. Auch hier steht im Mittelpunkt, was zu tun ist, damit der Kipper nicht kippt.

Premiere auf der bauma

Wer sich für die Medien der BGF interessiert, sollte den Treffpunkt Arbeitssicherheit auf der bauma in München besuchen. Die BGF bietet Unternehmern, Vorgesetzten und Fahrern aus der Branche Informationen über den sicheren Betrieb von Kipperfahrzeugen und stellt den neuen Film vor. Unter dem Leitthema „Sicherheit beim Umgang mit Fahrzeugen” sind im Messezelt auch die Steinbruchs-BG, die BG Metall Süd und Partner aus der Industrie dabei. Gemeinsam wird zu Themen rund um Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz informiert.

Den Besuchern wird es im Messezelt sicher nicht langweilig werden. Mehrmals am Tag wird den Besuchern ein buntes Programm aus Information und Präsentation mit kleinen Showelementen geboten. Vor dem Zelt wird das Thema Kippen auch ganz praktisch erfahrbar. Die Besucher können erleben, wie wichtig es ist, beim Abkippen von Material den Sicherheitsgurt anzulegen – selbst in einem stehenden Fahrzeug. Als „Testfahrzeug” steht der Überschlagsimulator von BGF und DVR bereit.

Dreharbeiten zu dem neuen Film der BGF: Mehr über die Produktion erfahren Sie auf der bauma und im nächsten SicherheitsPartner.

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Dann kommen Sie im Treffpunkt Arbeitssicherheit vorbei: Kompetente Gesprächspartner, interessante Informationen, brandneues Material und die Erfahrung eines umkippenden Lkw erwarten Sie. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Günter Heider

Asbest ist noch lange nicht vergessen

Auch heute gibt es noch viele Produkte, die Asbest enthalten. Bei Abbruch- und Sanierungsarbeiten sind umfangreiche Schutzmaßnahmen erforderlich.

Asbest ist doch längst erledigt – sollte man meinen. Dem ist jedoch nicht so. Wer seine Umwelt aufmerksam wahrnimmt, dem fallen immer wieder Dächer, Blumenkästen oder auch Fassadenplatten auf, die aus Asbestzement hergestellt wurden.

Warum aber sind diese asbesthaltigen Bauelemente noch immer anzutreffen? Tatsächlich existiert seit 1993 ein Verbot des Inverkehrbringens von Asbest und asbesthaltigen Materialien. Vorhandene, verbaute Bauelemente, die Asbest enthalten, brauchen jedoch nicht entfernt zu werden. So enthält Asbestzement zwar einen Asbestanteil von 10 bis 15 Prozent. Mit einer Dichte von mindestens 1.400 kg/m³ sind die lungengängigen Asbestfasern darin jedoch relativ fest gebunden.

Asbestfasern in gefährlicher Menge sind in der Atemluft erfahrungsgemäß vor allem dann zu erwarten, wenn asbesthaltige Bauelemente unsachgemäß behandelt (entfernt) und Asbestzementprodukte geschliffen, gebohrt, gestrahlt oder auf andere Art bearbeitet werden. Sanierungsarbeiten an Asbestzementprodukten sind deshalb nur durch Fachbetriebe durchzuführen. Arbeiten an Produkten, die „weichgebundenen Asbest" enthalten, dürfen nur „zugelassene Fachbetriebe" ausführen.

Besonders gefährlich: Weichasbest

Mit einem Asbestanteil von 25 bis 40 Prozent ist bei Weichasbest jede Erschütterung mit einer möglichen Freisetzung gesundheitsschädlicher Fasern verbunden. Hier steht nicht der Sanierungsverzicht zur Diskussion, sondern die Frage, wie schnell eine Sanierung erforderlich ist.

Weichgebundener Asbest fand zum Beispiel in Spritzbelägen, Geweben, Gipsen, Putz, Leichtbauplatten, Wand- und Bodenbelägen Verwendung. Die Prüfung der Sanierungsdringlichkeit erfolgt durch einen Asbestsachverständigen anhand der „Richtlinie für die Bewertung und Sanierung schwachgebundener Asbestprodukte in Gebäuden" (Asbestrichtlinie).

Strenge Anforderungen an Sanierung

Grundlage für die Durchführung von Sanierungsmaßnahmen asbesthaltiger Produkte ist die Technische Regel für Gefahrstoffe Nr. 519: „Asbest-Abbruch-Sanierungs- oder Instandhaltungsarbeiten" im Folgenden kurz „TRGS 519" genannt.

Die strengen Anforderungen, die die TRGS 519 an Asbestsanierer stellt, werden verständlich, wenn man sich die Zahl der Toten vor Augen führt, die bisher einer durch Asbest verursachten Berufskrankheit zum Opfer gefallen sind. Um die Einhaltung der strengen Maßnahmen der TRGS 519 durch die Sanierungsunternehmer kontrollieren und bei Bedarf beratend eingreifen zu können, verlangt die TRGS 519 mindestens 14 Tage vor Sanierungsbeginn die Meldung des Umganges mit asbesthaltigem Gefahrstoff an die zuständige Berufsgenossenschaft und das zuständige Amt für Arbeitsschutz.

Von besonderer Bedeutung ist aus nahe liegenden Gründen die Angabe der kompletten Adresse des Sanierungsortes sowie Beginn und Dauer der Sanierung. Die Meldung umfasst aber noch weitere Angaben:

- Art und Menge des asbesthaltigen Gefahrstoffes
- durchzuführende Tätigkeit
- Schutzmaßnahmen
- Ergebnis der Ersatzstoffprüfung
- Zahl der Arbeitnehmer
- Ausmaß der zu erwartenden Asbestfaserkonzentration im Arbeitsbereich

Gut gesichert demontieren Mitarbeiter Wellasbestzementplatten. Die festgebundenen asbesthaltigen Abfälle werden in reißfester Folie staubdicht verpackt und auf eine dafür zugelassene Deponie gebracht.

- Verfahren der Abfallbehandlung
- Zulassung (nur bei Sanierungsarbeiten an Produkten, die schwach gebundenen Asbest enthalten)
- personelle und sicherheitstechnische Ausstattung für die angezeigte Maßnahme
- Aufsichtführender, Gerätesachkundiger (der Aufsichtsführende und der stellvertretende Aufsichtführende müssen „Sachkundige“ im Sinne der TRGS 519 sein).
- Der Anzeige des beabsichtigten Umganges mit asbesthaltigen Gefahrstoffen ist ein „Arbeitsplan“ beizufügen.

Die Gefahr ernst nehmen

Leider, das Thema Asbest ist noch nicht erledigt. Wer auch immer Umgang mit Asbest-Altlasten hat, sollte deshalb alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen ergreifen. Zum eigenen Schutz und zum Schutz der Mitarbeiter!

Über lastverteilende Laufstege erreichen die Mitarbeiter die Wellasbestzementplatten.

Vorsorgeuntersuchungen bei Asbeststaubgefährdung

Asbestfaserbedingte Erkrankungen treten oft erst Jahre nach Beendigung des Umgangs mit diesem gefährlichen Stoff auf. Die Versicherten werden deshalb über das Berufsleben hinaus arbeitsmedizinisch betreut. Diese so genannten nachgehenden arbeitsmedizinischen Untersuchungen dienen dem frühzeitigen Erkennen asbestfaserbedingter Erkrankungen.

Zentrale Erfassungsstelle

Für die Organisation und Überwachung der Vorsorgeuntersuchungen haben die gesetzlichen Unfallversicherungsträger die „Zentrale Erfassungsstelle asbeststaubgefährdeter Arbeitnehmer“ (ZAs) eingerichtet. Sie wird von der Textil- und Bekleidungs-Berufsgenossenschaft im Auftrag geführt. Die ZAs führt ein Register aller Personen, die bei ihrer gewerblichen Tätigkeit asbeststaubgefährdet tätig sind oder waren. Zurzeit sind 510.000 Arbeitnehmer registriert, davon werden 305.000 regelmäßig betreut. Die Koordination der Vorsorgeuntersuchungen übernehmen zunächst jedoch die Berufsgenossenschaften.

Regelmäßig Untersuchungen während der Beschäftigung

Die TRGS 519 legt fest, dass Arbeitnehmer beim Überschreiten der Asbestfaserkonzentration von 15.000 Fasern je Kubikmeter Luft am Arbeitsplatz in regelmäßigen Abständen arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen unterzogen werden müssen. Hinweise dazu gibt die Unfallverhütungsvorschrift „Arbeitsmedizinische Vorsorge“ (BGV A 4, bisherige VBG 100). Mitgliedsunternehmen der BGF, die Mitarbeiter im asbestexponierten Bereich beschäftigen, erhalten auf Anforderung spezielle Untersuchungsbögen (G 01.2). Diese Untersuchungsbögen nehmen die Mitarbeiter ausgefüllt zur Vorsorgeuntersuchung mit. Nach der Untersuchung sendet der Arzt die Unterlagen zurück an die BGF, die für ihre Versicherten die weitere Koordination der Termine übernimmt. Rechtzeitig zum nächsten Untersuchungstermin erhält der Betrieb von der BGF fertig vorbereitete Untersuchungsbögen.

Vorsorge nach Beschäftigungsende

Mitarbeitern in asbestexponiertem Bereich wird angeboten, die Vorsorgeuntersuchungen auch dann fortzusetzen, wenn sie keinen Umgang mehr mit asbesthaltigem Material haben. Das gilt auch für die Zeit nach der Berentung. Die Teilnahme an diesen Untersuchungen ist freiwillig und für den Versicherten kostenlos. Die Kosten der Untersuchungen einschließlich Reisekosten und eventueller Verdienstausfall werden von der Berufsgenossenschaft übernommen. Die Koordination übernimmmt in diesem Fall die ZAs, die auch die Betroffenen direkt anschreibt.

ASBEST

Informationen, Formulare, Ansprechpartner

Informationen zur Zentralen Erfassungsstelle asbeststaubgefährdeter Arbeitnehmer (ZAs), Untersuchungsformulare zur Asbestvorsorge, Zustimmungserklärung und Abmeldebogen finden Sie unter www.textil- bg de/ZAs/index_zas.htm im Internet. Telefonisch erreichen Sie die ZAs unter 0821/3159-0.

Technische Regeln sind über den Carl Heymanns Verlag KG (www.heymanns. com) zu beziehen. Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin bietet die Schriften unter www.baua.de zum Herunterladen an.

Ansprechpartner bei der BGF zu allen Fragen der Asbestvorsorge sind Gabriele Althaus 040/3980-1918, galthaus@bgf.de) und Dipl.-Ing. Klaus-Eckart Sinner (040/3980-1911, ksinner@bgf.de).

Bei technischen Fragen wenden Sie sich bitte an den Technischen Aufsichtsdienst in den Bezirksverwaltungen.

Schutz durch Vorsorge

Betriebliche Organisation der Asbestvorsorge: Informationen für Arbeitgeber zu den Vorsorgeuntersuchungen ihrer Mitarbeiter.

Was ist bei Erstuntersuchungen zu beachten?

Die Vorbereitung der Untersuchungsformulare bei der Erstuntersuchung neuer Mitarbeiter gehört zur betrieblichen Organisation der Asbestvorsorge. Der Betrieb trägt in die Formulare die persönlichen Daten wie Rentenversicherungsnummer und Privatanschrift und Angaben zur Tätigkeit des Betroffenen ein. Fehlen diese Daten, gibt es Nachfragen durch die BGF.

Was passiert, wenn ein Mitarbeiter nicht abgemeldet wird?

Wenn ein Mitarbeiter keinen Asbestkontakt mehr hat oder nicht mehr im unternehmen arbeitet, muss er bei der BGF aus der Arbestüberwachung abgemeldet werden. Das wird schon mal vergessen. Jedem Unternehmer, der in der Asbestsanierung tätig ist, sollte jedoch bewusst sein, dass seine Mitarbeiter aufgrund der gefährdenden Tätigkeit auch noch Jahre später an einem durch Asbest verursachten Lungen- oder Kehlkopfkrebs erkranken könnten. Meldet der Betrieb Mitarbeiter bei der BGF nicht ab, finden keine nachgehenden Untersuchungen statt. Asbestbedingte Veränderungen könnten dann nicht frühzeitig erkannt werden. Auch die Abmeldung ist also wichtig!

Wie lassen sich Doppeluntersuchungen vermeiden?

Es kommt vor, dass ein Mitarbeiter, der Kontakt mit Asbest hat und deshalb über den Betrieb arbeitsmedizinisch betreut wird, doppelt untersucht wird. Das kann daran liegen, dass der Mitarbeiter früher in einem anderen Betrieb Kontakt mit Asbest hatte und bei der ZAs für nachgehende Untersuchungen (NgU) registriert ist. Für diese Untersuchungen wird der Betroffene direkt angeschrieben. Wird erneut eine asbeststaubgefährdende Tätigkeit aufgenommen, liegt die Zuständigkeit für Vorsorgeuntersuchungen jedoch wieder beim Arbeitgeber. Der Unternehmer muss deshalb mit neuen Mitarbeitern abklären, ob diese bereits über die ZAs arbeitsmedizinisch betreut werden. Falls ja, reicht eine Mitteilung an die BGF. Sie stoppt die Untersuchungen bei der ZAs. Veranlasst der Betrieb, dass der Arzt die Untersuchungsformulare der Erst- und Nachuntersuchungen seiner Mitarbeiter direkt an die BGF sendet, können Doppeluntersuchungen ebenfalls frühzeitig registriert und verhindert werden.

Welche Vorteile hat es, wenn die Asbestvorsorge-Untersuchungen bei der BGF registriert sind?

Erhält die BGF die Untersuchungsformulare der Ärzte, leitet sie die Formulare nach der Erfassung an die ZAs weiter. Die ZAs registriert den nächsten Untersuchungstermin und sendet dem Betrieb automatisch rechtzeitig zum nächsten Termin die bereits ausgefüllten Formulare für die zu untersuchenden Mitarbeiter zu. So weiß der Unternehmer, dass die Vorsorge läuft und wird gleichzeitig an die Untersuchung erinnert. Ist der Versicherte zwischenzeitlich ausgeschieden oder hat keinen Kontakt mehr mit Asbest, reicht ein Abmeldebogen an die BGF. Der Versicherte wird weiter untersucht, die Kosten trägt dann die BGF. Erhält der Unternehmer die Unterlagen nicht, wurde die letzte Untersuchung vermutlich nicht registriert. In diesem Fall bitte der BGF Bescheid geben!

Was ist, wenn ein Mitarbeiter bei der Untersuchung das Röntgen verweigert?

Röntgenbilder der Lunge sind wesentlicher Bestandteil der Asbestvorsorge-Untersuchung und Voraussetzung für den Abschluß der arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchung. Der Betroffene kann natürlich nicht zum Röntgen gezwungen werden. Ohne fristgerechte Untersuchung darf der Unternehmer diesen Mitarbeiter jedoch nicht im gefährdenden Bereich einsetzen.

Kann sich ein Mitarbeiter wegen früherer Gefährdung in einem anderen Betrieb nachträglich zur Vorsorge anmelden?

Ja, das kann er. In solchen Fällen muss er sich direkt an die ZAs wenden. Von dort aus wird dann die zuständige Berufsgenossenschaft eingeschaltet und es werden nachgehende Untersuchungen veranlasst.

Was ist mit keramischen Fasern?

Mitarbeiter, die im Rahmen ihrer Tätigkeit keramischen Fasern ausgesetzt sind, unterliegen in gleicher Weise der arbeitsmedizinischen Vorsorge-Pflicht wie bei Asbest und sind der Berufsgenossenschaft zu melden. Alle Informationen dieses Artikels beziehen sich also auch auf G 1.3-Untersuchungen. Seit der neuesten Auflage des Untersuchungsbogens „Mineralischer Staub“ können neben der Vorsorgeuntersuchung bei Quarz- und Asbest-Exposition auch Vorsorgeuntersuchungen bei Exposition gegenüber keramischen Fasern (G 1.3) dokumentiert werden.

Wellasbestzementplatten werden vor der Demontage mit Faserbindemittel besprüht.

Wer kommt für die Kosten auf?

Solange der Betroffene im Betrieb noch Asbestkontakt hat, also bei Erst- und Nachuntersuchungen, trägt in der Regel der Arbeitgeber die Kosten. Die Kosten der nachgehenden Untersuchung trägt die BGF inklusive der Reisekosten und eventuell entgangener Entgelte.

Zerstörerische Fasern

Asbestbedingte Erkrankungen führen zu umfangreicher Ermittlungsarbeit. Die Betroffenen werden von der BGF intensiv betreut.

Asbest erfreute sich aufgrund seiner Nicht-Brennbarkeit einige Jahrzehnte großer Beliebtheit. In mehr als 3.000 Produkten fand das Mineral Verwendung. Eingesetzt wurde es vor allem im Baugewerbe und in der Metallverarbeitung. Mitarbeiter aus diesen Gewerbezweigen sind deshalb in besonderem Maße von Berufskrankheiten betroffen, die im Zusammenhang mit Asbest stehen. Aber auch bei der BGF gehen Anzeigen auf Verdacht asbestbedingter Erkrankungen ein.

Drei Erkrankungsbilder anerkannt

Asbest entfaltet seine gesundheitsschädigende Wirkung erst dann, wenn es bearbeitet wird. Das Mineral zerfällt bei der Bearbeitung in kleinste Fasern, die nach dem Einatmen in die Lunge wandern und dort im Gewebe stecken bleiben. Der Körper erkennt diese Fasern als Fremdkörper. Er ummantelt sie mit Gewebe und versucht, den fremden Stoff aufzulösen. Asbest lässt sich jedoch nicht auflösen, das Lungengewebe vernarbt. Ein unumkehrbarer Prozess, der viele Jahre dauert und zu einer Atemnot führen kann, die Asbestose genannt wird.

Neben der Asbestose sind zwei weitere schwere Erkrankungsbilder auf Asbest zurückzuführen und als Berufskrankheit anerkannt: Lungen- oder Kehlkopfkrebs und durch Asbest verursachte Mesotheliome (Krebserkrankungen des Rippenfells, des Bauchfells oder des Herzbeutels).

Das Feststellungsverfahren

Die Bearbeitung der gemeldeten Berufskrankheiten und die Betreuung der Betroffenen liegt bei der BGF in der Hand von speziell ausgebildeten Mitarbeitern. Sie arbeiten in der Berufskrankheiten-Abteilung, die der Bezirksverwaltung Hamburg angegliedert ist.

Eine Anzeige auf Verdacht einer Berufskrankheit kann jeder bei der Berufsgenossenschaft einreichen. Sinnvoll ist es jedoch, zunächst mit dem behandelnden Arzt zu sprechen und ihn zu bitten, dies zu tun. Zur Prüfung, ob eine Berufskrankheit vorliegt, sind die Berufsgenossenschaften verpflichtet. Erhält die BGF eine Verdachtsanzeige, wendet sie sich zunächst an die Versicherten selbst und holt Informationen über die Arbeitsvorgeschichte sowie alle Angaben zu der Erkrankung ein. Die Daten werden durch Befunde der behandelnden Ärzte ergänzt.

Lungenfunktionsprüfung in der Berufsgenossenschaftlichen Klinik für Berufskrankheiten Falkenstein.

Die langen Zeiten, die zwischen der Asbesteinwirkung und dem Ausbruch einer Erkrankung vergehen, führen bei der Bearbeitung der Verfahren zu sehr umfangreicher Ermittlungsarbeit. Über Jahrzehnte wird zurückverfolgt, ob und in welchem Umfang der Versicherte beruflichen Asbesteinwirkungen ausgesetzt war. In den meisten Fällen werden die Arbeitsbedingungen in einem persönlichen Gespräch geklärt und der Technische Aufsichtsdienst führt ergänzend dazu technische Ermittlungen im Betrieb durch, sofern diese noch bestehen. Die seit 1972 bei der Zentralstelle für Asbeststaubgefährdete Arbeitnehmer gesammelten Daten vereinfachen heute in vielen Fällen das Ermittlungsverfahren.

Wird die Erkrankung als Berufskrankheit anerkannt, übernimmt die BGF alle notwendigen Leistungen. Die Betroffenen werden von besonders geschulten Mitarbeitern betreut. Diese stehen in regelmäßigem Kontakt mit den Betroffenen und ihren Familien und sorgen für eine umfassende medizinische Versorgung und regelmäßige Kontrolluntersuchungen. Und auch die Fäden der finanziellen Absicherung laufen hier zusammen: Verletztengeld und Rentenleistungen, Übernahme von Pflegeleistungen, Zuzahlungen und Reisekosten, Heilmittelversorgung und Abrechnungen mit den Krankenkassen liegen in den Händen der Mitarbeiter der BGF.

H. Nauheimer, G. Althaus und U. Krohne

Asbesterkrankungen nehmen zu

2005 verzeichneten die Berufsgenossenschaften bundesweit 1.540 Todesfälle durch Asbest. Besonders betroffen sind dabei Mitarbeiter im Metall- und Baugewerbe. 2005 starben jedoch auch 24 Versicherte der BGF an den Folgen einer asbestbedingten Erkrankung. Weltweit sind es laut Internationaler Arbeitsorganisation (ILO) bis zu 100.000 Opfer jährlich.

In den 60-er und 70- er Jahren wurde mit Asbest relativ sorglos umgegangen. Die Erkrankungen treten in der Regel jedoch erst Jahrzehnte nach der Einwirkung auf. Die Berufsgenossenschaften rechnen deshalb bis 2015 mit einer jährlichen Zunahme asbestverursachter Berufskrankheiten. Um die Erkrankungen möglichst frühzeitig feststellen zu können, wurde ein umfassendes Vorsorgeprogramm für Arbeitnehmer geschaffen.

Gefährliche Nebensache

Mehr als ein Drittel aller Arbeitsunfälle ereignen sich im Bereich der Be- und Entladestellen von Fahrzeugen. Das zeigen Unfallberichte und Unfallanalysen der BGF.

Das Be- und Entladen von Fahrzeugen gehört zum Alltag in den Mitgliedsbetrieben der BGF. Dabei sind die eingesetzten Hilfsmittel so unterschiedlich wie die Ladegüter selbst. Zum Einsatz kommen Ladebrücken, Ladebordwände, Krane, Gabelstapler und andere technische Hilfsmittel.
In der Regel übernimmt geschultes Personal das Be- und Entladen der Fahrzeuge. Dann wird die Arbeit effizient abgewickelt und es kommen technisch einwandfreie Maschinen und Geräte zum Einsatz. Fehlt die Schulung oder wird verlangt, dass der Lkw-Fahrer beim Be- und Entladen mit anpackt, steigt die Unfallgefahr. Zunehmende Arbeitsdichte erhöht die Unfallgefahr zusätzlich.

Medien der BGF zum sicheren Be- und Entladen. Ein Bestellformular finden Sie auf Seite 16.

Gefahrenquelle: Be- und Entladen

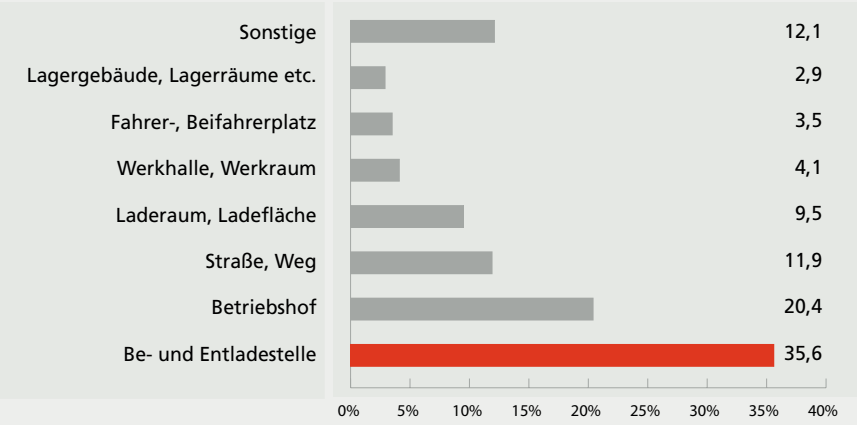
Obwohl Lkw-Fahrer den größten Teil der Arbeitszeit hinter dem Steuer sitzen, ereignen sich etwa 90 Prozent aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle nicht im Straßenverkehr. Auch bei den besonders schweren Arbeitsunfällen mit tödlichem Ausgang sind es noch 25 bis 30 Prozent. Die nebenstehende Tabelle zeigt, in welchem Bereich die meisten meldepflichtigen Unfälle zu verzeichnen sind: Mit rund 35 Prozent sind es die Be- und Entladestellen.
Auf der gegenüberliegenden Seite sind zwei typische Arbeitsunfälle beschrieben, die den jeweiligen Fahrer das Leben kosteten. Dass es sich in beiden Fällen um die Verladung von Spanplatten handelte, ist eher zufällig, genauso hätten sich diese Unfälle auch mit anderen Ladegütern ereignen können. Entscheidend bei diesen Unfällen ist: Es wurden Fehler gemacht! Fehler, die vermeidbar waren.
Das Be- und Entladen von Fahrzeugen ist ein Unfallschwerpunkt und verlangt besondere Aufmerksamkeit. Durch den nicht bestimmungsgemäßen Einsatz von Maschinen und Geräten entstehen zusätzliche Risiken. Stark gefährdet sind die beim Be- und Entladen beteiligten Personen, besonders aber das Fahrpersonal.

Koordinieren, anweisen, auswählen

Sofern das Be- und Entladen von Mitarbeitern verschiedener Firmen durchgeführt wird, sind die Arbeitsverfahren zu koordinieren und von einem Aufsichtführenden, zum Beispiel dem Lagermeister, zu überwachen. Es ist vom Betrieb festzulegen, welche Personen weisungsbefugt sind. Dadurch können Abstimmungsprobleme vermieden und Unfälle verhindert werden.
Beim regelmäßigen Transport von gleichen oder ähnlichen Gütern ist das Erstellen von Ladeanweisungen sinnvoll und ratsam. Sicherheitsfachkräfte können die Führungskräfte in den Betrieben bei der Erarbeitung von Ladeanweisungen unterstützen. Damit erhalten alle beteiligten Mitarbeiter die notwendigen Anweisungen für die korrekte Sicherung der Ladung. Durch eine klare und verständliche Ladeanweisung kann zudem zügig und Kosten sparend be- und entladen werden.
Technische Arbeitsmittel müssen entsprechend ihrem späteren Verwendungszweck richtig ausgewählt werden. Ein Gabelstapler mit zu geringer Tragfähigkeit oder Zurrgurte mit Spitzhaken ohne Hakenfallen können zu gefährlichen Situationen führen. Die Bereitstellung geeigneter technischer Arbeitsmittel ist eine grundlegende Unternehmerpflicht.

Markus Tischendorf

Meldepflichtige Arbeitsunfälle im Güterkraftverkehr (GWZ 550) nach Arbeitsbereichen 2005 in Prozent



Unfallschilderung 1: Ohne Ausbildung und ungeschult

Am Unfalltag sollte ein Lkw-Fahrer Spanplatten zum Kunden ausliefern. Dort angekommen, zog er die Schiebeplane seines Sattelaufliegers zur Seite und entfernte die Einsteckbretter des Aufbaus. Der Staplerfahrer des Fremdbetriebes begann sofort, die gebündelten Spanplatten zu entladen und fing mit den kleineren Paketen mit jeweils 20 Spanplatten an. Danach sollten die großen Pakete folgen. Die großen Pakete bestanden aus jeweils 40 Spanplatten und waren mehrfach mit Einwegbändern umreift. Bei dem Versuch, das erste große Paket von der Ladefläche zu nehmen, rutschten die Spanplatten wegen Überladung von den Gabelzinken ab. Der Lkw-Fahrer stand direkt neben dem Stapler und wurde von dem Paket getroffen. Er erlag noch am Unfallort seinen schweren Kopfverletzungen.

Überladen: Die zu schweren Spanplattenpakete rutschten von den Gabelzinken ab.

Bei der Unfalluntersuchung ergaben sich gravierende Sicherheitsdefizite: Die zulässige Tragfähigkeit des Gabelstaplers und seine physikalischen Eigenschaften waren dem Staplerfahrer nicht bekannt. Eine Ausbildung zum Führen eines Flurförderzeuges hatte er nicht.

Bei der Aufnahme der großen Pakete wurde die Nenntragfähigkeit des Gabelstaplers um etwa 30 Prozent überschritten. Das führte dazu, dass sich der Stapler nach vorne neigte und die Spanplatten verlor. Eines der Transportbänder zur Umreifung der Spanplatten war schon vor der Lastaufnahme defekt und begünstigte zussätzlich das Herabfallen der Spanplatten. Eine Sichtkontrolle vor Aufnahme der Last führte der Staplerfahrer nicht durch. Der Lkw-Fahrer hielt sich während der Entladung im unmittelbaren Gefahrbereich des Gabelstaplers auf. Vermutlich hob er zum Unfallzeitpunkt die verwendeten Zurrgurte vom Boden auf.

Unfallschilderung 2: Fehlende Ladekenntnisse

Der zweite Fall: Bei der Beladung des Lkw mit Spanplatten wurden zwei Pakete Spanplatten in Fahrzeuglängsrichtung nebeneinander gestapelt. Danach gab es auf der Fahrerseite noch eine Ladelücke. Um das Frachtvolumen des Fahrzeuges komplett auszunutzen, wurde ein weiteres Paket Spanplatten hochkant geladen. Um ein Herunterfallen bereits bei der Beladung zu vermeiden, wurde mithilfe eines Gabelstaplers das kippgefährdete Spanplattenpaket so lange in Position gehalten, bis der Fahrer es mit zwei Zurrgurten gesichert hatte. Dies stellte sich später als tödliche Gefahr heraus.

Die Entladung beim Kunden sollte in umgekehrter Reihenfolge erfolgen. Der Fahrer löste zunächst den ersten Zurrgurt, vermutlich im Glauben, der zweite Gurt würde das kippgefährdete Paket halten. Weil sich der Spitzhaken des zweiten Zurrgurtes jedoch nicht mehr in der Zurröse des Fahrzeuges befand, kippte die Ladung vom Lkw und erschlug den Fahrer.

Ungeeignete Zurrgurte: Die Ladung kippte vom Lkw.

Die Unfalluntersuchung stellte erhebliche Mängel in der Arbeitsweise fest: Die Hochkant-Verladung der Spanplatten war unzulässig. Eine geeignete Ladeanweisung sowie entsprechende Schulungsnachweise des Ladepersonals lagen nicht vor. Der Gabelstapler wurde zweckentfremdet eingesetzt, da er zum Halten der kippgefährdeten Ladung missbraucht wurde.

Darüber hinaus wurden ungeeignete Zurrgurte eingesetzt. Die Endbeschläge der Zurrgurte waren als Spitzhaken ohne Sicherung („Hakenfalle“) ausgeführt. Daher konnte sich der zweite Zurrgurt unbemerkt aus der Zurröse des Fahrzeuges aushaken. Und schließlich wurden die gemeinsamen Ladearbeiten nicht von einem Aufsichtführenden koordiniert und beaufsichtigt.

Qualifiziert

Das neue Gesetz zur Qualifikation von Berufskraftfahrern fordert Kenntnisse in Sachen Sicherheit und Gesundheitsschutz. BGF und BG BAHNEN bieten an: Zielgenaue und praxisgerechte Ausbildung für Ausbilder in Omnibusbetrieben.

Zukünftig erforderlich: Befähigungsnachweis und Weiterbildung für Busfahrer.

Wer heute als Berufskraftfahrer arbeitet, hat keinen leichten Job – unabhängig davon, ob er einen Lkw, einen Linienbus oder einen Reisebus lenkt. Die Aufgaben und die Anforderungen an die Fahrer sind vielschichtiger geworden und die Verantwortung der Fahrer ist gewachsen.
Um den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden, wurde auf der Ebene der Europäischen Union 2003 eine Richtlinie (EG-Richtlinie 2003/59/EG) mit dem Ziel erlassen, die Qualität des Kraftfahrerberufs durch Qualifikation zu sichern. Erstmalig wurden dadurch in der EU einheitliche Standards zur Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern festgeschrieben. Am 1. Oktober 2006 wurde mit dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) und der entsprechenden Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV) die EU-Richtlinie in nationales Recht umgesetzt.

Wir bieten Omnibusbetrieben zur Qualifizierung der Fahrer die passenden Inhalte

Stichtage und Bestandsschutz

Durch die neuen Regelungen sind zukünftig alle Kraftfahrer des Personen- und Güterkraftverkehrs verpflichtet, neben dem Führerschein einen so genannten Befähigungsnachweis zu erwerben. Diese Befähigung muss in einer Prüfung vor der zuständigen Industrie- und Handelskammer nachgewiesen werden, nachdem die dafür erforderlichen Qualifikationen in einer Ausbildung erworben wurden. Zur Ausübung der gewerblichen Tätigkeit als Berufskraftfahrer ist damit zukünftig der Besitz der entsprechenden Fahrerlaubnis und des Befähigungsnachweises Voraussetzung.

Allerdings hat der Gesetzgeber für die Branchen Personenbeförderung und Gütertransport jeweils unterschiedliche Stichtage festgelegt, ab wann diese Bestimmungen anzuwenden sind: Für die Personenbeförderung gilt diese Regelung ab dem 10. September 2008, für den Güterkraftverkehr ab dem 10. September 2009. Aber: Alle Berufskraftfahrer, die ihren Führerschein vor dem jeweiligen Stichtag erworben haben, besitzen Bestandsschutz.

35 Stunden Weiterbildung

Unabhängig davon, ob man seinen Führerschein vor oder nach dem jeweilig festgelegten Stichtag erworben hat, sieht der Gesetzgeber für alle Berufskraftfahrer eine regelmäßige Weiterbildung von 35 Stunden in einem Zeitraum von fünf Jahren vor. Die Weiterbildung ist Voraussetzung für die Verlängerung des Befähigungsnachweises für jeweils weitere fünf Jahre.

Lernziele der neuen Verordnung

Der BKrFQV ist in der Anlage 1 eine Liste mit den Kenntnisbereichen beigefügt. Die dort genannten Ziele sind an die Berufskraftfahrer zu vermitteln. Sechs der Ziele betreffen den Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz und werden von der BGF und der BG BAHNEN abgedeckt:

1.5 Fähigkeit zur Gewährleistung der Sicherheit und des Komforts der Fahrgäste
1.6 Fähigkeit zur Gewährleistung der Sicherheit der Ladung unter Anwendung der Sicherheitsvorschriften
3.1 Bewusstseinsbildung für Risiken des Straßenverkehrs und Arbeitsunfälle
3.3 Fähigkeit, Gesundheitsschäden vorzubeugen
3.4 Sensibilisierung für die Bedeutung einer guten körperlichen und geistigen Verfassung
3.5 Fähigkeit zur richtigen Einschätzung der Lage bei Notfällen

Kenntnisbereiche der Aus- und Weiterbildung

Die Anlage 1 der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung enthält eine Liste der Kenntnisbereiche, die im Rahmen der Aus- und Weiterbildung zu vermitteln sind. In diesen Bereichen sind konkrete Lernziele für die Fahrer benannt. Einige der Lernziele betreffen die Bereiche Sicherheit und Gesundheitsschutz. Dazu gehört zum Beispiel die Bewusstseinsbildung für Risiken des Straßenverkehrs und Arbeitsunfälle, die Fähigkeit, Gesundheitsschäden vorzubeugen oder die Sensibilisierung für die Bedeutung guter körperlicher und geistiger Verfassung. Dies sind Lernziele, die in die Kompetenz der Berufsgenossenschaften fallen.

Die Moderationsmethodik bindet Teilnehmer aktiv in den Lernprozess ein

Die Moderationsordner enthalten alle Unterlagen zu den Themen Sicherheit und Gesundheit, die während des Seminars vermittelt werden.

Das Angebot für Busunternehmen

Sicherheit und Gesundheitsschutz sind primäre Aufgaben der Berufsgenossenschaften. Geht es speziell um die Verkehrsbranche, sind die BGF und die BG BAHNEN gefragt. Die beiden Berufsgenossenschaften bieten seit Jahren Medien für die Aus- und Weiterbildung von Omnibusfahrern zu den Bereichen Sicherheit und Gesundheitsschutz an.

Mit Bezug auf die neue Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung legen BGF und BG BAHNEN nun ein Moderatorenhandbuch vor, das speziell auf die zu den Themen Sicherheit und Gesundheit dort geforderten Kenntnisbereiche abgestimmt ist. Die Inhalte entstanden auf der Basis langjähriger Erfahrung und in engem Kontakt mit dem Gewerbe. Die zwei Bände ermöglichen mit ihren praxisgerechten Inhalten eine zielgerechte Aus- und Weiterbildung der Omnibusfahrer. Die Moderatoren erhalten mit dem Handbuch sowohl Materialien zum Einsatz in der Schulung als auch Hinweise zu deren Verwendung.

Die Aus- und Weiterbildung erfolgt auf der Grundlage der Moderationsmethodik und erlaubt damit, die Teilnehmer aktiv in den Lernprozess einzubinden und das bei erfahrenen Berufskraftfahrern vorhandene Expertenwissen konkret einzubringen. Die Dachverbände der Verkehrsbranche, VDV und bdo, waren in die Konzeptentwicklung eingebunden.

Für den Einsatz der Medien bieten die BGF und die BG BAHNEN gemeinsame zweitägige Ausbildungsseminare an. Diese Seminare richten sich an so genannte Moderatoren. Das können qualifizierte Referenten und Ausbilder, aber auch Mitarbeiter aus Verkehrsunternehmen sein. Ein erstes Seminar zum Teil G-Gesund hat bereits stattgefunden und wurde von den Teilnehmern sehr positiv bewertet.

Neugierig geworden?

Zu Fragen rund um unser Angebot und für Seminaranmeldungen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung. Wenden Sie sich bitte an Petra Drünkler: Tel. 040/3980 1906, Fax 040/3980-1999, E-Mail: pdruenkler@bgf.de

Petra Drünkler

Die BGF bildet Moderatoren aus

Das Angebot umfasst die Ausbildung der Moderatoren zu den Kenntnisbereichen Sicherheit und Gesundheitsschutz entsprechend der Anlage 1 der BKrFQV in einem zweitägigen Ausbildungsseminar, die Bereitstellung von Ausbildungsmaterialien für Moderatoren sowie Informations-Material für Omnibusfahrer.

Seminartermine:
07. bis 09.05.2007 (Teil G - Gesund)
10. bis 12.07.2007 (Teil G - Gesund)
28. bis 30.08.2007 (Teil G - Gesund)
16. bis 18.10.2007 (Teil G - Gesund)
18. bis 20. 07.2007 (Teil S - Sicher)
29. bis 31.10.2007 (Teil S - Sicher)

Die Seminarteile bauen aufeinander auf, für die Teilnahme am Teil S ist deshalb das Seminar Teil G Voraussetzung.

Konditionen: Für bei der BGF versicherte Verkehrsunternehmen/Busunternehmen ist die Teilnahme am Seminar und das Ausbildungsmaterial kostenfrei. Sind die Ausbildungsmaterialien für den Einsatz bei Dritten vorgesehen, fallen für Seminargebühren einschließlich Ausbildungsmateralien 800 Euro zuzüglich MwSt. pro Seminar an.

Teilnahmevoraussetzungen:
Erfahrungen in der Erwachsenenbildung (Fahrlehrer, Meister/Ingenieur/Techniker, Betriebsarzt, Führungskraft oder vergleichbare Qualifikation) und Kenntnisse im Arbeits- und Gesundheitsschutz (zum Beispiel durch Teilnahme an BG-Seminaren)

Fax-Bestellung an 040-39 80 10 40

GSV GmbH, Postfach 50 02 29, 22702 Hamburg

Sicherheits Partner

Mit diesem Fax bestellen wir

☐ kostenlose **Sonderdrucke** des SicherheitsPartners 2/2007

Laden und Sichern Praxishandbuch von BGL und BGF

☐ **Band 1: Grundlagen der Ladungssicherung**
für Mitgliedsbetriebe zum Preis von 15,20 Euro und für Nichtmitglieder zum Preis von 19 Euro jeweils plus MwSt. und Versandkosten

☐ **Band 2: Ladungssicherung im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene**
für Mitgliedsbetriebe zum Preis von 13,60 Euro und für Nichtmitglieder zum Preis von 17 Euro jeweils plus MwSt. und Versandkosten

☐ **Band 3: Ladungssicherung für Papierrollen**
für Mitgliedsbetriebe zum Preis von 13,60 Euro und für Nichtmitglieder zum Preis von 17 Euro jeweils plus MwSt. und Versandkosten

☐ **BGI 649: Ladungssicherung auf Fahrzeugen**
Das Handbuch für Unternehmer, Einsatzplaner und Fahrpersondal erhalten Mitgliedsbetriebe zum Preis von 15,20 Euro und Nichtmitglieder zum Preis von 19 Euro jeweils plus MwSt. und Versandkosten

☐ **Sicheres Beladen und Entladen von Fahrzeugen**
Mitgliedsbetriebe der BGF erhalten bis zu 3 Exemplare kostenfrei, jedes weitere Exemplar kostet 5 Euro und für Nichtmitglieder jedes Exemplar 9 Euro jeweils plus MwSt. und Versandkosten

☐ **Volltreffer** DVD zur Ladungssicherung
Mitgliedsbetriebe der BGF erhalten die DVD zum Preis von 7,50 Euro und Nichtmitglieder zum Preis von 15 Euro jeweils plus MwSt. und Versandkosten

FIRMENNAME

ZU HÄNDEN

STRASSE

POSTFACH

ORT

DATUM UNTERSCHRIFT

BGF online: www.bgf.de

Datenschutzvereinbarung: Mit der Übermittlung meiner Adressdaten an das von der BGF beauftragte Versandunternehmen GSV GmbH erkläre ich mich einverstanden. Die Adressdaten dienen ausschließlich dem einmaligen Versand. Eine Weitergabe der Daten an Dritte ist untersagt.