

SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

8 | 2012

GESUND UND SICHER
Quetschgefahr an der Schüttung

Seite 16

PRÄVENTION
Kabinenluft wird weiter untersucht

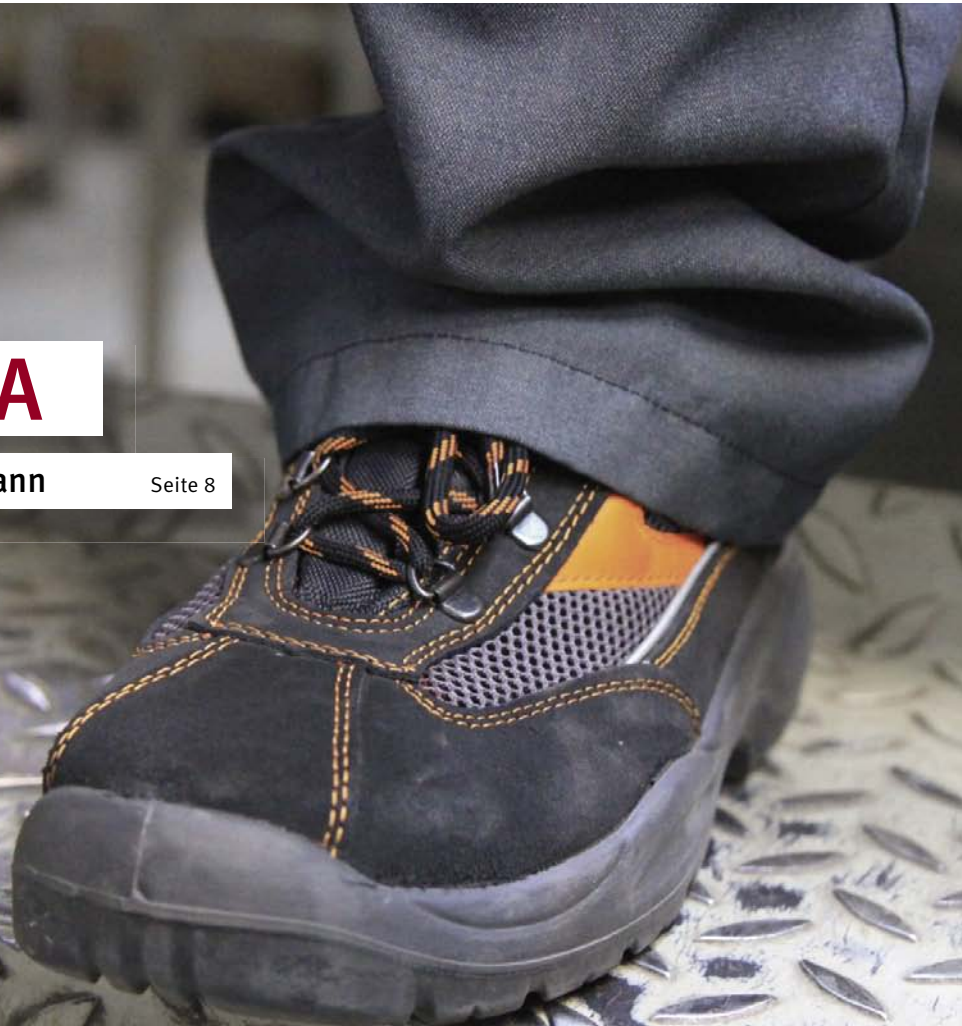
Seite 18



DAS THEMA

Tipps vom Schuh-Fachmann

Seite 8





„Die Abbildung aller Branchen in den Gremien der Selbstverwaltung wahrt den Praxisbezug.“

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Die richtige Wahl

Es ist ein bewährtes Verfahren, nach getaner Arbeit die Ergebnisse zu analysieren und Perspektiven für die Zukunft zu gewinnen. Man entdeckt dabei so manches, das in der Zukunft anders oder besser gemacht werden kann. In diesem Sinne hat Gerald Weiß im September als Bundeswahlbeauftragter für die Sozialversicherungswahlen einen rund 300 Seiten umfassenden Abschlussbericht vorgelegt. Der Bericht enthält nicht nur eine Dokumentation und eine Analyse der Sozialwahlen, sondern auch Vorschläge zu deren Weiterentwicklung. Besonders bei einem Vorschlag sind wir als Unfallversicherung hellhörig geworden: Gerald Weiß merkt kritisch an, dass von 206 Wahlen lediglich 10 in Form von Urwahlen – also mit ei-

ner Wahlhandlung – durchgeführt worden seien. Sein Vorschlag lautet deshalb, auf Friedenswahlen zu verzichten.

Für die Unfallversicherung spricht jedoch einiges dafür, den Weg für Friedenswahlen offenzuhalten. Zwar ist bei der BG Verkehr „nur“ die Verkehrswirtschaft versichert. Sie setzt sich jedoch aus einer Vielzahl kleinerer und größerer Branchen zusammen. Die Aufstellung von Wahllisten erlaubt es den Unternehmen und Versicherten, alle diese Branchen abzubilden und für eine Vertretung in den Gremien zu sorgen. Auf diese Weise können auch kleine Branchen den notwendigen und uns auszeichnenden Praxisbezug herstellen – auch ohne Wahlhandlung. Wie auch immer eine Wahlhandlung aussehen könnte, es gäbe zudem immer das Problem, dass wir unsere Versicherten namentlich gar nicht kennen. Und zum Teil arbeiten sie über die ganze Welt verstreut. Alle unsere Versicherten mit Wahlausweisen zu versehen, wäre für unsere BG ein großer Kraftakt und für die Unternehmer mit einem enormen Aufwand verbunden. Dass Urwahlen außerordentlich kostenintensiv sind, sollte ebenfalls nicht außer Acht gelassen werden.

Wir halten es deshalb für richtig, den Sozialpartnern wie bisher die Wahl zwischen Listen- und Urwahlen offenzuhalten. Bei aller Reformbereitschaft, die die Berufsgenossenschaften in den letzten Jahren bewiesen haben, sollte man Vor- und Nachteile einer Neuregelung der Sozialwahlen sorgsam abwägen.

Herzliche Grüße

IMPRESSUM

Herausgeber:
Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka,
Hauptgeschäftsführerin

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Dorothee Pehlke, Renate Bantz,
Ute Krohne

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

Der SicherheitsProfi erscheint acht Mal jährlich in der VerkehrsRundschau, Verlag Heinrich Vogel Springer Fachmedien München GmbH, Aschauer Str. 30, 81549 München



SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

Hauptverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0
Fax: 040 3980-1666
E-Mail: info@bg-verkehr.de
mitglieder@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de
Internet: www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwierte 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
Fax: 040 36137-204
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
Internet: www.dienststelle-schiffssicherheit.de

ASD Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel.: 040 3980-2250
Fax: 040 3980-2257
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
Internet: www.asd-bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 325220-0
Fax: 040 325220-2699
E-Mail: hamburg@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hannover

Walderseestraße 5
30163 Hannover
Tel.: 0511 3995-6
Fax: 0511 3995-700
E-Mail: hannover@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Berlin

Axel-Springer-Straße 52
10969 Berlin
Tel.: 030 25997-0
Fax: 030 25997-299
E-Mail: berlin@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Dresden

Hofmühlenstraße 4
01187 Dresden
Tel.: 0351 4236-50
Fax: 0351 4236-581
E-Mail: dresden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wuppertal

Aue 96
42103 Wuppertal
Tel.: 0202 3895-0
Fax: 0202 3895-400
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wiesbaden

Wiesbadener Straße 70
65197 Wiesbaden
Tel.: 0611 9413-0
Fax: 0611 9413-106
E-Mail: wiesbaden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung München

Deisenhofener Straße 74
81539 München
Tel.: 089 62302-0
Fax: 089 62302-100
E-Mail: muenchen@bg-verkehr.de

Außenstelle Duisburg

Düsseldorfer Straße 193
47053 Duisburg
Tel.: 0203 2952-0
Fax: 0203 2952-135
E-Mail: praevention-duisburg@bg-verkehr.de

STILLE KÖNNER

sorgen im Bestattungsunternehmen dafür, dass die Hinterbliebenen in Ruhe und Würde Abschied nehmen können. Wir besuchten das Thanatorium Dabringhaus in Stockelsdorf kurz vor Beginn einer Trauerfeier. Hier fotografiert die Bestattungsberaterin Nadine Beitzel den Blumenschmuck, damit es bei der Abrechnung keine Unstimmigkeiten gibt. Was sonst noch vor und nach einer Trauerfeier geschieht, lesen Sie in unserer Reportage auf Seite 10



SICHERHEITSSCHUHE

Seite 8



SCHÜTTUNG

Seite 16



KABINENLUFT

Seite 18

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

DAS THEMA

Tipps vom Schuh-Fachmann

Seminarbericht: Fachkräfte für Arbeitssicherheit lernen vom Orthopädie-Schuhmachermeister

REPORTAGE

Stille Könnner

Zu Gast beim Bestattungsunternehmen Dabringhaus

GESUND UND SICHER

Quetschgefahr an der Schüttung

Unfallursachen kennen und vermeiden

Kabinenluft wird weiter untersucht

BG Verkehr sucht nach Ursachen für verunreinigte Kabinenluft

Neues von DGUV-Test

Hubroller erhält Testzeichen mit Zusatz „ergonomisch“

DER FAHRENSMANN

Auch im Winter sicher

Arbeitssicherheit in der Fahrgastschiffahrt

Meldungen

SEE & SICHERHEIT

4 Durch Mark und Bein

Sicherheitsvorschriften für Hochdruckreiniger

24

8 Meldungen

25

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

Der Entgeltnachweis für 2012

Informationen der Mitgliederabteilung

26

10 SELBSTVERWALTUNG

Selbstverwaltung im Porträt

Wolfgang Witzke, auf Versichertenseite in der Vertreterversammlung

28

16 VERMISCHTES

18 Fünf Fragen

29

RUBRIKEN

20 Impressum

2

Suchbild

30

22 Aus Unfallmeldungen der BG Verkehr

30

Tipp

30

23 Vorschau

31

Barrierefrei unterwegs

Wer mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Rollator unterwegs ist, merkt schnell, dass viele Orte schwer erreichbar sind. Für diese Personen wurde „www.wheelmap.org“ entwickelt, eine Onlinekarte, die alle rollstuhlgerechten Orte auf der Welt anzeigt. Weltweit kann jeder ganz leicht Orte finden, eintragen und verändern – wie bei Wikipedia. Ein einfaches Ampelsys-



tem kennzeichnet die Rollstuhltauglichkeit. Um rollstuhlgerechte Orte zu markieren und bereits von der Straße aus sichtbar zu machen, hat der Deutsche Rollstuhlsport-Verband e.V. zusammen mit der Wheelmap-Organisation einen Aufkleber entwickelt. Er kann unter aufkleber@wheelmap.org kostenlos angefordert werden.

Fünf Minuten für Ihren Rücken

Online-Umfrage zu Rückenschmerzen

Rückenschmerzen hat leider fast jeder irgendwann. Auch in der Arbeitswelt spielen Muskel-Skelett-Erkrankungen eine wichtige

Rolle, da ein Viertel aller Arbeitsunfähigkeitstage darauf zurückgeht. Gemeinsam mit den anderen Trägern der gesetzlichen Unfallversicherung startet die BG Verkehr daher im Januar 2013 eine Kampagne, um arbeitsbezogene Rückenbelastungen zu reduzieren. Sie steht unter dem Motto „Denk an mich. Dein Rücken“ (Start: 10.01.2013).

Im Vorfeld der Kampagne wollen wir mit einer Online-Umfrage ermitteln, welche Ansätze es in unseren Mitgliedsunternehmen bereits für rückschonendes Arbeiten gibt. Die Antworten werden unseren Präventionsfachleuten helfen, praxistaugliche Unterstützungsangebote zu entwickeln. Ihre

Angaben bleiben selbstverständlich anonym. Ein Rückschluss auf einzelne Personen oder Unternehmen, die den Fragebogen beantwortet haben, ist nicht möglich. Machen Sie mit! Und mit etwas Glück erhalten Sie dafür ein kleines Dankeschön: Unter allen Teilnehmern verlosen wir 25 Wetterstationen, denn gerade im Verkehrsgewerbe ist der rechtzeitige Blick aufs Wetter immer wichtig. (Die Kontaktdaten werden getrennt gespeichert und nur zur Benachrichtigung der Gewinner genutzt). Die Teilnahme ist bis Ende Januar möglich.

+ <https://befragungen.dguv.de/>
Kennwort für Unternehmer: BG-Verkehr-UN
Kennwort für Beschäftigte: BG-Verkehr-MA

© Andreas Bertheide / Fotolia



Liebe Leserinnen und Leser,

für viele Mitarbeiter in der Transport- und Verkehrsbranche ist im Dezember Hochsaison. Da liegt es nahe, für die letzten Wochen des Jahres den Weihnachtsmann in die Runde der Versicherten unserer BG aufzunehmen. Er erfüllt alle Voraussetzungen dafür: Als selbständiger Transportunternehmer arbeitet er in der KEP-

Branche und ist darüber hinaus auch noch Gespannführer. Wir wünschen ihm und Ihnen allen nach den Anstrengungen und Vorbereitungen für das Weihnachtsfest erholsame Weihnachtstage und ein erfolgreiches und unfallfreies neues Jahr.

Ihre BG Verkehr





Profis verzichten auf Alkohol am Steuer

Die BG Verkehr unterstützt eine Kampagne des DVR: Wer trinkt, fährt nicht – wer fährt, trinkt nicht.

Die Zahlen sind eindeutig: Jedes Jahr sterben rund 400 Menschen (etwa zehn Prozent der Verkehrstoten) auf Deutschlands Straßen, weil jemand am Steuer saß, der zu viel Alkohol getrunken hatte. Deswegen setzen sich der DVR und andere Institutionen für ein generelles Alkoholverbot ein. Die BG Verkehr schließt sich bewusst diesem Ziel an. Mit dem Hinweis an alle Berufskraftfahrer, mit ihrer professionellen Einstellung an diesem Ziel mitzuwirken. Und mit der Hoffnung, dass eine Reduzierung der Verkehrsunfälle auch die Zahl der Arbeitsunfälle im Straßenverkehr positiv beeinflussen wird.

Dass ein Alkoholverbot positiv wirken kann, zeigen die Erfahrungen mit Fahranfängern. Seit dem Jahr 2007 gilt für Fahranfänger und junge Fahrer unter 21 Jahren das generelle

Alkoholverbot am Steuer. Ergebnis: Ein Jahr nach Einführung dieser Regelung ergab sich ein durchschnittlicher Rückgang aller festgestellten Alkoholverstöße bei den 18- bis 21-Jährigen um 17 Prozent.

Für ein generelles Alkoholverbot am Steuer spricht auch, dass die geltenden Grenzwerte verwirrend sind und dem Einzelnen die Einschätzung überlassen, ob er sich noch für fahrtüchtig hält oder nicht. Außerdem verleiten Grenzwerte zu der Annahme, unterhalb davon könne man noch sicher fahren. Suchtexperten weisen darauf hin, dass es wesentlich einfacher sei, gar nichts zu trinken als wenig. Eine klare Regelung, wonach Alkohol und Straßenverkehr unvereinbar sind, wäre deswegen von Vorteil und würde die Einhaltung erleichtern. Für den kompletten Verzicht auf Alkohol spricht auch, dass die Fahrfähigkeit bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,2 Promille gestört wird.

Sicherheitsinfos für die Luftfahrt

Vier Broschüren aktualisiert

Aus der Reihe „Sicherheits-Informationen für die Luftfahrt“ liegen vier Broschüren in aktualisierter Fassung vor: Betanken, Catern, Be- und Entladen und Umgang mit Fluggast- und Servicetreppe. Damit sind nun sieben der insgesamt 13



Broschüren runderneuert. Diese im November 2012 aktualisierten Sicherheits-Informationen erhalten Sie – ebenso wie die weiteren Broschüren dieser Reihe – über den Medienkatalog der BG Verkehr.

+ www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog

KURZNACHRICHTEN

Paralympics

Bambi für Kirsten Bruhn

Die Schwimmerin Kirsten Bruhn wurde mit dem Medien- und Fernsehpreis BAMBI ausgezeichnet. Mit der Ehrung würdigt die Jury ihre sportlichen Leistungen, vor allem ihre Goldmedaille bei den diesjährigen Paralympischen Sommerspielen. Als Sportbotschafterin und Mitarbeiterin des Berufsgenossenschaftlichen Unfallkrankenhauses Berlin engagiert sich die mehrfache Welt- und Europameisterin im Schwimmen besonders für die Rehabilitation und Integration behinderter Menschen. Ab Februar 2013 ist Kirsten Bruhn, die 1991 bei einem Motorradunfall eine inkomplette Querschnittlähmung erlitten hatte, in der Kino-Dokumentation „GOLD - Du kannst mehr, als Du denkst“ zu sehen. Der Film begleitet drei behinderte Spitzensportler auf ihrem Weg zu den Paralympischen Spielen in London.

Unfallversicherung

Statistiken für die Praxis

Eine handliche Broschüre mit dem Titel „DGUV-Statistiken für die Praxis 2011“ fasst aktuelle Zahlen und Zeitreihen zur gesetzlichen Unfallversicherung zusammen. Sie bietet einen Überblick über Zahlen und Daten der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. Der Schwerpunkt liegt bei den Zahlen zu Unfällen und Berufskrankheiten.

+ www.dguv.de/webcode.jsp?q=d8059
Kostenlose Bestellung unter: bestellung@dguv.de

Innovative Ideen

Straße im 21. Jahrhundert

Wie sollen Straßen zukünftig beschaffen sein, um Staus, Unfälle und Lärm zu vermeiden? Welche Techniken sind dazu geeignet, diese Ziele zu erreichen? Um diese Fragen zu beantworten, hat das Verkehrsministerium zusammen mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein Forschungsprogramm entwickelt. Die Grundzüge des Programms stehen als PDF-Datei auf den Seiten der Bundesanstalt zum Herunterladen zur Verfügung

+ www.bast.de

Wettbewerb: Unterwegs – aber sicher!

Gesucht: Praxisbeispiele, die das Unfallrisiko senken

Der Verband Deutscher Sicherheitsingenieure (VDSI) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) haben einen neuen Wettbewerb ausgerufen. Gesucht werden gute Beispiele aus der Praxis, die zeigen, wie man sowohl auf Arbeits- und Schulwegen als auch beim innerbetrieblichen Transport und Verkehr das Unfallrisiko senken kann.

Die beiden Verbände wollen mit dem Wettbewerb erreichen, dass Maßnahmen für sicheres Fahren und Transportieren bekannt werden und sich dadurch die Sicherheit am Arbeitsplatz und auf der Straße erhöht. Bis zum 1. Juli 2013 können alle Akteure der betrieblichen Verkehrssicherheit ihre Projekte



Wie senkt man beim innerbetrieblichen Transport und Verkehr das Unfallrisiko? VDSI und DVR suchen gute Beispiele aus der Praxis.

© endostock / Fotolia

einreichen. Eine Jury aus VDSI- und DVR-Vertretern wählt die Gewinner aus. Entscheidend sind Kriterien wie Nachhaltigkeit, Effizienz und Kreativität.

Die ersten drei Plätze erhalten Preisgelder in einer Gesamthöhe von 6.000 Euro.

Zudem werden unter allen eingesandten Beiträgen zehn Fahrsicherheitstrainings verlost. Die Preisverleihung findet auf der A+A 2013 in Düsseldorf statt.

www.vdsi-unterwegs-aber-sicher.de

Arbeitsschutzpreis 2013 ausgeschrieben

Auszeichnung ist mit 40.000 Euro dotiert

Arbeitsschutz zahlt sich aus! Mit dieser Botschaft wird zum vierten Mal der Deutsche Arbeitsschutzpreis ausgeschrieben. Er soll vorbildliche Lösungen für betriebliche Prävention bekannt machen. Innovative und wirksame Maßnahmen sind ebenso gefragt wie neuartige Produkte und Technologien. Ein-schluss ist der 15. Februar 2013.

Der Preis wird in den Kategorien „Prozesslösungen“ und „Produktlösungen“ vergeben. Zusätzlich wird in „kleine und mittlere Unternehmen“ (1 bis 499 Mitarbeiter) sowie „große Unternehmen“ (ab 500 Mitarbeiter) unterschieden. Jeder der vier Gewinner erhält 10.000 Euro. Mitmachen können Unternehmen und Institutionen je-

der Größe und Branche sowie Einzelpersonen.

Die Gewinner des Deutschen Arbeitsschutzpreises werden im November 2013 auf der Messe A+A in Düsseldorf mit einem Festakt geehrt. Vorab wird die fachkundige Expertenjury auch diesmal zwölf Unternehmen oder Institutionen nominieren, die als Preisträger für den Deutschen Arbeitsschutzpreis in Frage kommen.

www.deutscher-arbeitsschutzpreis.de

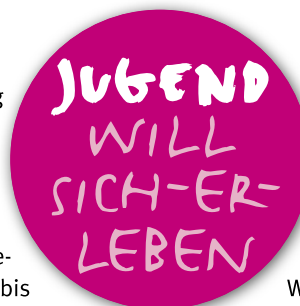
Detektivische Suche im Internet

Neue Berufsschulaktion gestartet

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind wichtige Themen für Auszubildende und Berufsanfänger. Deshalb werden sie auch im Unterricht der berufsbildenden Schulen behandelt. Die Landesverbände der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen unterstützen die Schulen mit der Aktion „Jugend will sich-er-leben“ und stellen Unterrichtsmaterial zur Verfügung.

In diesem Jahr begleitet eine Checkliste zur Arbeitssicherheit die Aktion wie ein roter Faden. Sie besteht aus fünf einfachen

Fragen, deren Beantwortung jugendlichen Berufsanfängern hilft, frühzeitig Gefährdungen zu erkennen. Damit wird ein Dilemma in den Mittelpunkt gerückt, das viele Betriebe kennen: Weil die Azubis noch wenig Erfahrung haben, achten sie sehr auf die Arbeitstechniken – und vergessen dabei ihre eigene Sicherheit! Die Berufsschulaktion wird auch in diesem Jahr von einem Film begleitet. Wer herausfinden will, warum Azubi Nico am Ende des Films ins Krankenhaus muss, kann sich auf



eine detektivische Recherche im Internet begeben. Ergänzend zum Kampagnenfilm entstanden für die aktuelle Aktion kurze „Schiebeanimationen“. Sie erklären auf unterhaltsame Weise die fünf Punkte der Checkliste. Mit jeweils 60 bis 90 Sekunden eignen sie sich für den Berufsschulunterricht und für betriebliche Unterweisungen. Parallel zu der Aktion können Azubis auch wieder an einem Wettbewerb teilnehmen.

www.jwsl.de

Bus-Report 2012

VdTÜV wertete rund 50.000 Hauptuntersuchungen aus

Busse gehören zu den sichersten Transportmitteln überhaupt. Bei fast der Hälfte der Fahrzeuge wurden bei der Hauptuntersuchung jedoch Mängel festgestellt. Das geht aus dem TÜV Bus-Report 2012 hervor, den der Verband der TÜV e.V. (VdTÜV) im November der Öffentlichkeit vorstellte.

Für den TÜV Bus-Report werteten die Experten rund 50.000 Hauptuntersuchungen von Reise- und Linienbussen aus. Ergebnis: 15,2 Prozent aller Linien- und Reisebusse haben erhebliche Mängel. Geringe Mängel stellte der TÜV an 30,1 Prozent aller Fahrzeuge fest, mangelfrei sind 54,6 Prozent. „Verkehrsunsicher“ sind 0,2 Prozent der vorgeführten Busse, was hochgerechnet auf den Gesamtbestand bedeutet, dass insgesamt 160 Busse sofort stillgelegt werden mussten. Wie bei anderen Fahrzeugen auch ist der Anstieg erheb-

licher Mängel mit zunehmendem Alter besonders deutlich: Bei Bussen beträgt die Quote bereits nach einem Jahr 4,7 Prozent, nach fünf Jahren sind es 11,6 Prozent. Nach zehn Jahren bekommt bereits jeder sechste Bus (16,8 Prozent) beim ersten Anlauf keine Plakette, bei den Zwanzigjährigen ist es jeder vierte (26,3 Prozent).

Besonders häufig sind Mängel an der Beleuchtung: 20,0 Prozent aller geprüften Busse sind davon betroffen. Es folgen Mängel an Motor und Antrieb (5,8 Prozent), Korrosion (5,3 Prozent) sowie Mängel an der Vorder- und Hinterachse (2,5 und

3,0 Prozent). Die Wirkung der Fußbremse ist bei 3,9 Prozent aller Busse eingeschränkt, bei 2,5 Prozent stellt der TÜV ein zu großes Lenkungsspiel fest.

 www.vdtuev.de



Abgase aus Schiffsdieselmotoren

Wissenschaftler untersuchen Auswirkungen auf Gesundheit

Wie wirken sich die Abgase aus Schiffsdieselmotoren auf die menschliche Gesundheit aus? Dieser Frage widmen sich Wissenschaftler aus acht Forschungseinrichtungen Europas in einem zweiwöchigen Experiment an der Universität Rostock.

Bei den Untersuchungen kommt der einzige Schiffsdieselmotor Deutschlands zum Einsatz, der für die Forschung bereitsteht und das besonders problematische Schweröl verwendet. Die Wissenschaftler werden nicht nur Schadstoffmessungen durchführen, sondern auch menschliche Lungenzellkulturen den Feinstäuben aus dem Schiffsdieselmotor aussetzen. Ihr Ziel ist es, Ursachen negativer Gesundheitseffekte von Feinstäuben besser zu verstehen



© Vielfalt / Fotolia

und Strategien zu entwickeln, um die Belastung reduzieren zu können.

 www.uni-rostock.de



DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Dranbleiben

Zum Jahresausklang denke ich zurück an meinen Vorsatz vom Beginn des Jahres. Erinnern Sie sich? Unfälle beim Umgang mit dem Fahrzeug wollte ich zum Thema machen. In der Tat sind wir nicht nur im Sicherheitsprofi wiederholt darauf zu sprechen gekommen, auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover stand das Thema im Mittelpunkt unseres Messestandes. Vielleicht haben auch Sie sich in Ihrem Unternehmen über die Gefahren beim Kuppeln, Be- oder Entladen und Rangieren unterhalten. Trotzdem werden an diesem Weihnachtsfest wiederum in vielen Familien Angehörige nicht mehr dabei sein oder aber gezeichnet von einem schweren Unfall. Partner und Kinder stellen sich die Frage, ob der kleine vermeintliche Zeitgewinn oder die geringfügige Erleichterung der Arbeit das eingegangene Risiko mit seinen grauenhaften Konsequenzen gerechtfertigt hat. Was für eine unsinnige Frage! Werfen Sie in Gedanken einen Blick auf die Ereignisse in diesen Familien, wenn Sie jetzt am Weihnachtsbaum Lichter anzünden und treffen Sie die richtigen Entscheidungen für das kommende Jahr! Bleiben Sie dran, Alles Gute!

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Tipps vom Schuh-Fachmann

Erwachsene wollen normalerweise nicht mehr hören, wie sie ihre Schuhe richtig zubinden. Wenn man aber erfährt, dass eine falsche Schnürung sogar Rückenprobleme verursachen kann, werden auch Skeptiker hellhörig. Man lernt eben nie aus!



Wer Sicherheitsschuhe trägt, ist meist in Lagerhallen, Werkstätten und auf Straßen unterwegs. Der einzige Kontakt zu unserem Mutterplaneten führt dabei über die Füße, die circa 1.400 Schritte pro Kilometer bewältigen müssen. Grund genug, ein paar Tipps zur Auswahl und zur optimalen Passform der Schuhe zu berücksichtigen. Deswegen lud die Regionalabteilung Prävention München einen Fuß- und Schuhfachmann zum Fortbildungsseminar für Fachkräfte für Arbeitssicherheit ein. Michael Weiß, Orthopädie-Schuhmachermeister mit langjähriger Berufspraxis, stellte sich der Aufgabe, ein vermeintlich bekanntes Thema aus einer neuen Perspektive vorzustellen. Nach anfänglichen Zweifeln merkten die Teilnehmer sehr schnell: Hier lernen wir wirklich etwas Neues, das wir jeden Tag gebrauchen können.

Ein Kunstwerk

„Der Fuß ist ein Kunstwerk aus 26 Knochen, 114 Bändern und 20 Muskeln“, erkannte schon Leonardo da Vinci. Durch diese komplexe Konstruktion gelingt es dem Fuß, zwei völlig widersprüchliche Grundforderungen zu erfüllen: Einerseits muss er flexibel und beweglich sein, um ein kraftsparendes Gehen zu ermöglichen, zugleich aber fest und stabil, um uns einen sicheren Stand auf zwei Beinen zu geben. Weiß erklärte deshalb Schritt für Schritt das Zusammenspiel der einzelnen Teile, um die Bedürfnisse unserer Füße verständlich zu machen.

Führungsaufgabe

Die Fersenkappe des Schuhs hält den Fuß über dem Absatz. Dieser bekommt durch den Schnürzug zur Ferse hin seinen Halt im Schuh.



„Wringtest“: Mehr als 10 mm Bewegungsspielraum sind zu viel, denn dann fehlt die Gelenkfeder in der Sohle.

Damit der Fuß während eines Schrittes beim Abrollen von hinten nach vorne die notwendige Stabilisierung erhält, muss eine Gelenkfeder zwischen Absatz und Ballen in die Sohle eingebaut sein. Ist sie das wirklich? Versuchen Sie den Sicherheitsschuh an der Absatzfront zu verdrehen. Sind mehr als zehn Millimeter Bewegung möglich, fehlt die Gelenkfeder.

Fußfreiheit

„Passende Schuhe heißt nicht Schraubstock, denn Ihr Fuß braucht beim Gehen ausreichend Platz. Während der Abrollphase streckt sich der Fuß bis zu den Zehen. Fehlt dem Fuß die Bewegungsfreiheit, versucht er sich irgendwie zu verkürzen – entweder über ein Krallen der Zehen oder über eine Verspannung des Längsgewölbes“, so



„Das sind ja ganz neue Schuhe“, staunt ein Teilnehmer, nachdem der Schuhmachermeister die Schnürsenkel anders eingezogen hat.

Weiß. Für die Ermittlung der richtigen Schuhlänge gilt die Regel: längste Zehe plus einen Daumenbreit Raum davor. Gemessen wird im Sitzen. Im Schuhgeschäft des Vertrauens prüfen die Verkäufer dies in der Regel durch ein Drücken auf die Schuhspitze. Sofort geht ein Raunen durch den Saal: „Wie soll das denn bei Sicherheitsschuhen mit Zehenkappen funktionieren?“ Schuhmacher Weiß empfiehlt: „Probieren Sie die Schuhe an und klopfen Sie mit der Schuhspitze auf den Boden. Dabei dürfen die Zehen die Kappe nicht berühren.“

Vorsicht mit Einlagen

Orthopädische Einlagen dürfen im Sicherheitsschuh nur getragen werden, wenn es für die Kombination aus Schuh und Einlage eine positive Baumusterprüfbescheinigung und eine Konformitätserklärung des Herstellers gibt. Denn bei der Verwendung von losen Schuheinlagen in einem beliebigen Sicherheitsschuh befindet sich die Persönliche Schutzausrüstung nicht mehr im geprüften Zustand. Es könnte zum Beispiel die elektrische Leitfähigkeit oder die Resthöhe unter der Zehenkappe beeinträchtigt werden. Die Schuhhersteller wissen, ob und welche Einlagen verwendet werden dürfen. Berücksichtigen Sie dies bereits beim Einkauf.

Die Schnürung macht's

Nicht nur nach vorne, auch seitlich verbreitert sich der Fuß im Ballenbereich bei jedem Auftreten. Wenn der Schuh hier nicht nachgibt, verspürt man einen unangenehmen Druck. Auf dieses Gefühl reagieren die Benutzer ohne nachzudenken mit einer lockereren Schnürung des Schuhs. Ergebnis: Der Fuß hat weniger Halt in der Ferse und rutscht

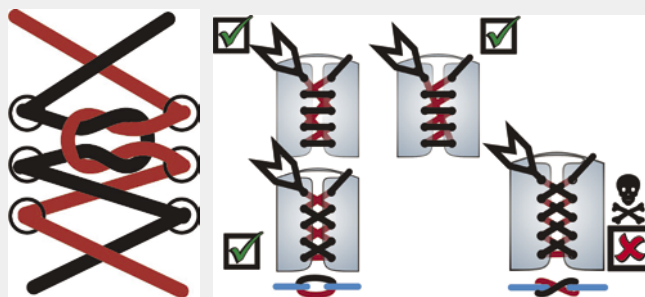
FÜNF TIPPS ZUM KAUF VON SICHERHEITSSCHUHEN

von Michael Weiß, Orthopädie-Schuhmachermeister aus Traunstein



Schuhe sind die Produkte, mit denen Michael Weiß täglich umgeht. Darum konnte er jede Frage der Seminarteilnehmer mit praktischen Hinweisen beantworten. Grundsätzlich müssen Sicherheitsschuhe für die am Arbeitsplatz gegebenen Bedingungen geeignet sein. Um die Füße des Trägers unterstützen zu können, sollten bei Auswahl und beim Anziehen der Sicherheitsschuhe folgende weitere Punkte berücksichtigt werden:

1. Die Sicherheitsschuhe müssen den längsten Zehen circa eine Daumenbreite Freiraum nach vorne lassen (Klopftest).
2. Zwischen der Absatzfront und dem Ballen muss die Sohle durch den Einbau einer Gelenkfeder möglichst verwindungsfrei sein (Wringtest).
3. Durch Schnürung oder Klettverschluss (bis etwa fünf Millimeter vor der Ballenlinie) lässt sich der Fuß im Sicherheitsschuh fixieren.
4. Die Unterstützung des Fußes beim Gehen und Stehen ist wichtiger als das Schuhgewicht und die Dämpfung.
5. Ungefärbtes Lederfutter schafft das beste Schuhklima.



Beispiele für gute Schnürungen, die dem Fuß gleichmäßigen Halt geben, ohne den Ballen einzuengen. Ein Kreuzknoten (links) sorgt dafür, dass der Schnürungszug hinter der Ballenlinie liegt.

beim Gehen nach vorne. Eine optimale Schnürung geht deswegen über den Fußrücken herunter bis etwa fünf Millimeter vor die Ballenlinie (Großzehen-/Kleinzehballen). Auch zum Schnüren hat Weiß einige Tricks auf Lager (siehe Abbildung), die die Teilnehmer sofort an ihren mitgebrachten Sicherheitsschuhen ausprobieren. „Unglaublich! Ich habe jetzt andere Schuhe“, platzt einer verblüfft heraus.

Beim Feedback nach dem Seminar waren sich alle einig: Diese Fortbildung hat sich wirklich gelohnt. „Mir war gar nicht bewusst, dass man bei der Schuhauswahl auch noch auf andere Punkte als die Sicherheitskategorie achten muss“, sagte zum Beispiel Robert Betz von der Spedition Hans Pfab, Weiherhamer. Mario Rau von der UPS Deutschland ergänzt: „Diese Tipps werde ich nächste Woche sofort in unserer Firma umsetzen.“

Günter Heider

Stille Könner





Die meisten von uns verdrängen den Gedanken an den Tod und das, was danach kommt. Bestatter dagegen wissen ganz genau, was zu tun ist, nachdem ein Mensch gestorben ist. Wichtiger noch: Sie haben keine Scheu davor. Wir besuchten ein Bestattungsunternehmen in Lübeck.



Die Szene erinnert an eine Theateraufführung vor Einlass des Publikums: Während die Reinigungsfrau schnell noch einmal durchsaugt, zupft die Kollegin Nadine Beitzel die Sargschleifen zurecht und prüft ein letztes Mal die Anordnung der Blumenarrangements. Aus der Tonanlage dringt Hans Alberts rauchige Stimme mit La Paloma Ade. „Ein Seemannsbegräbnis für einen Kapitän“, erläutert Olaf Nickel und ruft zur Empore „Du kannst noch einen Tick lauter machen!“ Olaf Nickel (48), Bestattungsberater und Einbalsamierer im Thanatorium Dabringhaus in Lübeck/Stockelsdorf, wird uns an diesem sonnigen Septembertag seinen Arbeitsplatz zeigen. „Nach der Trauerfeier habe ich Zeit für Sie“, sagt er freundlich und zündet die letzten Kerzen an. Die ersten Gäste treffen schon ein. Der Auszubildende Torben Bockholdt serviert Kaffee

auf einem spiegelblanken Tablett, während Fotograf und Autorin etwas bekloffen in der kleinen Personalküche warten. Die große Uhr an der Wand tickt entgegen dem Uhrzeigersinn. Kurz vor zehn Uhr hastet der Pastor herein, um vor seiner Ansprache schnell noch ein Glas Wasser ohne Kohlensäure zu trinken. Eine knappe Stunde später ist alles vorbei und die Gäste sind gegangen. Bei Dabringhaus werden im Jahr etwa 400 Bestattungen durchgeführt. Ein mittelgroßes Unternehmen, das sich mit dem modernen Neubau des Thanatoriums im Wohngebiet überraschend schnell einen Namen bei den Lübeckern gemacht hat. In der Trauerhalle steht immer noch der Sarg. Und jetzt? „Zuerst bringen wir mal die Blumen zum Friedhof“, sagt Olaf Nickel. „Die Beisetzung des Kapitäns als Seebegräbnis findet später statt.“ Während Kränze und Gestecke zum Wagen getragen werden,

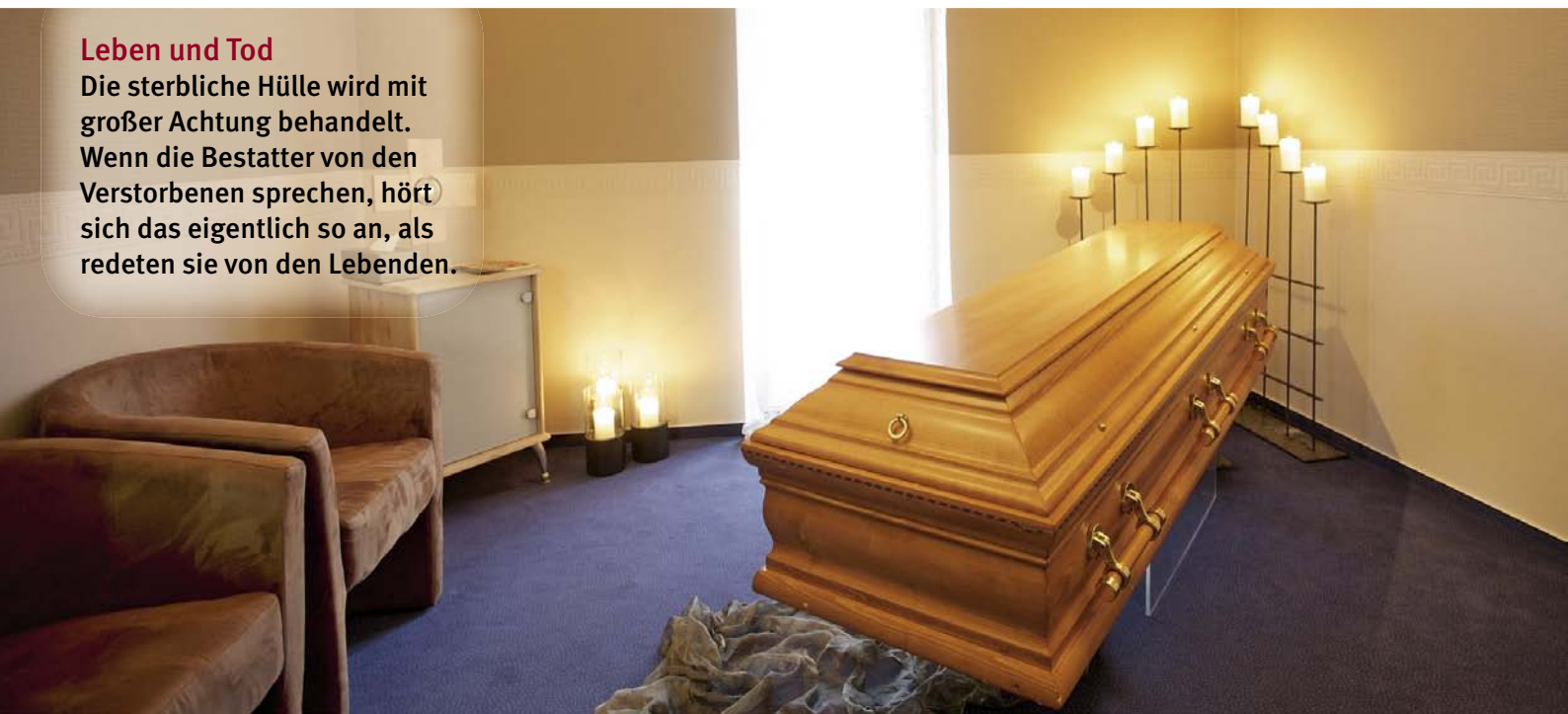
„Als ich mit der Ausbildung anfang, hatte ich noch nie einen Verstorbenen gesehen. Und ich hatte ganz schöne Angst davor. Als gelernter Bürokaufmann und Zeitsoldat landete ich eher per Zufall in einem Bestattungsinstitut. Als mich der Chef zum ersten Termin mitnahm, konnte ich vorher kaum schlafen, aber das war dann gar nicht so schlimm mit der Leiche. Heute ist das Einbalsamieren für mich eine wertvolle Technik, um einem Toten die letzte Ehre zu erweisen.“

Olaf Nickel, Bestattungsberater und Einbalsamierer



Leben und Tod

Die sterbliche Hülle wird mit großer Achtung behandelt. Wenn die Bestatter von den Verstorbenen sprechen, hört sich das eigentlich so an, als redeten sie von den Lebenden.



„Meinen Schwiegervater habe ich auch selbst versorgt. Ich habe das sehr gerne für ihn getan.“

schmunzeln die Kollegen über die Inschrift „Unser lieben Nachbarin“. Da ging wohl was schief bei der Kranzbestellung. Die Zusammenarbeit läuft entspannt und sachlich – aber trotzdem würden sie niemals eine der wunderschönen Trauerblumen mit nach Hause nehmen, auch nicht geschenkt: „Diese Blumen haben eine andere Aufgabe,“ sagt Nickel entschieden und die anderen nicken.

tologen. Sie kümmern sich um die sterblichen Überreste eines Menschen. Haare waschen, Fingernägel säubern, das Totenhemd anziehen, einen Unfalltoten versorgen, Schläuche und Kanülen entfernen, wenn der Verstorbene aus dem Krankenhaus kommt. Man darf keine Berührungsängste haben, muss aber unbedingt die Regeln der Hygiene kennen und wissen, wie man sich vor gefährlichen



Zurück im Thanatorium beginnen wir mit dem Rundgang durch das Haus. Im Sarglager ist eine Auswahl zu besichtigen, die recht anschaulich macht, dass es auch nach dem Tod noch große Unterschiede zwischen den Menschen gibt: Kirschholz mit feiner Maserung, weiße Fellbespannung statt Holz, moderne Form auf Hochglanz poliert oder barocke Schnörkel und Griffe. Kindersarg mit weinendem Teddygesicht, runder Sarg mit bunten Blumen bemalt, mal eher zierlich, mal in XXL-Ausführung ... Eine Kundin hat sich das bunte Modell einer Künstlerin, das ihr besonders gut gefällt, sofort gesichert und lagert es jetzt auf ihrem Dachboden.

Hygienische und ästhetische Versorgung

Wir gehen weiter zum Versorgungsraum. Dort werden die Verstorbenen so hergerichtet, dass die Hinterbliebenen sich später von ihnen verabschieden können. Hier zeigt sich einmal mehr, dass Bestattungsfachkräfte eine positive Einstellung zu ihrem Beruf haben müssen. Instinktiv hat fast jeder Mensch eine Scheu vor dem leblosen Körper eines Verstorbenen. Gleichzeitig haben wir eine große Sehnsucht nach Unsterblichkeit. In diesem sensiblen Bereich arbeiten die Bestattungsfachkräfte, Desinfektoren und Thana-

Ein Bestatter muss Vieles können: Er muss zum Beispiel kräftig genug sein, um einen Sarg zu heben und zu tragen. Und er muss innerlich stark genug sein, um sich mit dem Inhalt des Sarges zu beschäftigen.

Infektionen schützt. Nüchtern werden die Aspekte der Arbeitssicherheit berücksichtigt: das richtige Heben und Bewegen der Verstorbenen, die Vermeidung von Verletzungen und der Hautschutz. Gummihandschuhe sind immer Pflicht. Die normale Versorgung dauert rund 60 Minuten. „Standardisierte Abläufe sind wichtig“, erläutert Christian Ecke, Fachreferent der BG Verkehr, „die Handgriffe werden in der Ausbildung geübt.“ Arbeitsunfälle meldet die Bestatter-Branche eher selten. „Da stolpert schon mal jemand auf dem nassen Friedhofsweg“, sagt Ecke. „Aber das kommt nicht allzu oft vor.“

Die Arbeitskleidung der Bestatter ist der dunkle Anzug, bei Bedarf wird er durch einen schwarzen Kittel geschützt. Eine Persönliche Schutzausrüstung aus feinem schwarzem Tuch.

Text: Dorothee Pehlke, Fotos: Christian Ahrens

Beraten und entlasten

Neben dem handwerklichen Können ist ein guter Bestatter vor allem ein guter Berater. Nach einem Todesfall müssen die Angehörigen zahlreiche praktische Entscheidungen treffen. Nur selten deponiert jemand schon zu Lebzeiten den gewünschten Sarg auf dem Dachboden. Der Bestatter soll nicht mitleiden, sondern er muss Ruhe und Sicherheit vermitteln.



Trauern und trösten

Jede Trauerfeier ist anders: Die Hinterbliebenen wählen Blumen, Dekoration, Licht und Musik aus. So ist ein sehr persönlicher Abschied vom Verstorbenen möglich.



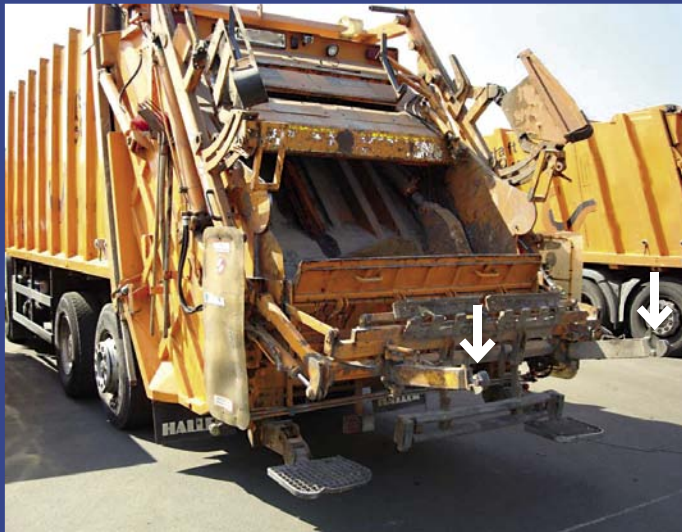
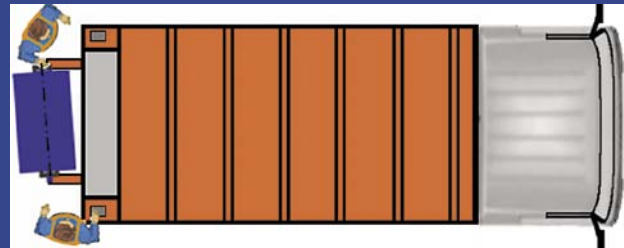


Abb.1: Schüttung des Heckladers mit Kammeleiste und Gelenkarm (siehe Pfeil)

Abb.2: Müllwerker steuert die Hubbewegung der Schüttung an, obwohl der Kollege noch die Hand am Griff des Behälters hat.



Quetschgefahr an der Schüttung

Auf Abfallsammelfahrten gibt es oft Unfälle, weil die Müllwerker für das Entleeren der Behälter keine klaren Absprachen getroffen haben. Die Folge sind gequetschte oder gebrochene Finger. Das ist mehr als eine Bagatelle, denn solche Verletzungen können eine wochenlange Arbeitsunfähigkeit nach sich ziehen.

Täglich fallen in Deutschland über 50.000 Tonnen Abfall an. Entsorgungsbetriebe bringen sie zur Müllverbrennung oder in andere Abfallbehandlungsanlagen. Für den einzelnen Müllwerker bedeutet das eine immense Arbeitsbelastung: Er legt während seiner Arbeitsschicht viele Kilometer Laufstrecke zurück und entleert mit seinem Kollegen außerdem mehrere Hundert Müllbehälter in den Aufbau des Müllfahrzeugs! Routine und Zeitdruck erhöhen bekanntlich das Unfallrisiko – ein typischer Unfallbericht aus der Entsorgungsbranche

liest sich dann so: „Bei einer Abfallsammelfahrt wollte der Müllwerker Manfred Korn* mit einem Kollegen einen fahrbaren Müllbehälter entleeren. Herr Korn war dabei, den Behälterzapfen in die Aufnahme-klauke des Gelenkarms der Schüttung einzuführen und hatte die Hand am Griff des Müllbehälters. Sein Kollege auf der anderen Seite war etwas schneller gewesen und steuerte schon die Hubbewegung für die

* Name von der Redaktion geändert

CHECKLISTE FÜR MEHR SICHERHEIT

Unfälle an der Schüttung lassen sich vermeiden, wenn die Verantwortlichen in den Entsorgungsbetrieben auf folgende Punkte achten:

Gefährdungsbeurteilung

Bei der Gefährdungsbeurteilung haben die Verantwortlichen der Entsorgungsbetriebe für die Tätigkeit „Entleeren des Müllbehälters mit der Schüttung des Heckladers“ die Quetschgefahr zwischen dem Griff des Müllbehälters und dem Gelenkarm der Schüttung zu berücksichtigen. Daraus lassen sich die weiteren Maßnahmen herleiten.

Handhabung von Müllbehältern

Beschädigte und erkennbar überladene Behälter grundsätzlich nicht entleeren! Die Zapfen können unerwartet aus der Aufnahme rutschen.

Maßnahmen in Bezug auf die Entleerung von überfüllten oder beschädigten Müllbehältern zwischen Entsorgungsbetrieb und Auftraggeber abstimmen.

Bereitstellung von Müllbehältern

Nach Möglichkeit sollten Müllbehälter bereitgestellt werden, die

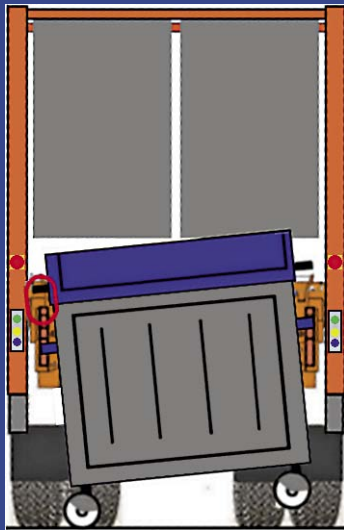


Abb.4: Finger in der Quetschstelle zwischen Griff und Klaue

Abb.3: Quetschstelle zwischen Gelenkarm und Behältergriff (siehe roter Kreis)



Schüttvorrichtung an. Herr Korn bemerkte nicht, dass sich die Aufnahmeklaue zum Griff bewegte. Daraufhin wurde seine rechte Hand zwischen Griff und Klaue eingequetscht und verletzt.“

Unfallursachen kennen und vermeiden

Bei Fahrzeugen mit Heckladern benutzen die Müllwerker je nach Behälterbauart Schüttungen, die den Behälter entweder mit einer Kammeleiste oder mit Gelenkarmen aufnehmen können (siehe Abb. 1). Vier-Rad-Behälter, die an der Außenseite Aufnahmezapfen besitzen, werden über die Gelenkarme der Schüttung angehoben und entleert. Dazu schieben die Müllwerker den Behälter an die Schüttungen bis über die zuvor abgesenkten Gelenkarme. Und genau damit beginnt das Problem! Möglicherweise hat der Müllwerker auf der einen Schüttungsseite den Behälter bereits positioniert, während sich der Kollege auf der anderen Seite noch abmüht und mit der Hand am Griff versucht, den Behälterzapfen in die Aufnahme-

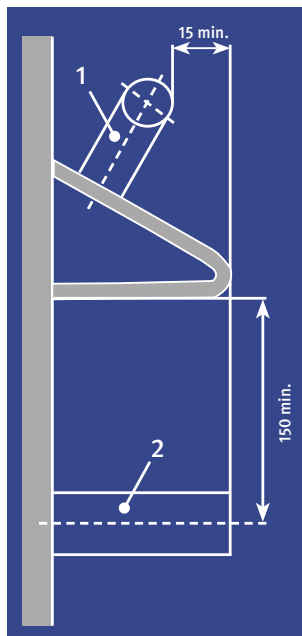


Abb. 5: Sicherheitsgerechter Behältergriff
1: Behältergriff mit Abweisvorrichtung
2: Aufnahmezapfen

klaue des Arms einzuführen. Das Unheil nimmt seinen Lauf, wenn jetzt der Müllwerker ohne weitere Abstimmung per Knopfdruck die Hubbewegung der Schüttung ansteuert (siehe Abb. 2). Dann nämlich können die Finger seines Kollegen zwischen der Oberkante des Gelenkarms oder der Aufnahmeklaue und der Unterkante des Behältergriffs eingequetscht werden (siehe Abb. 3 und Abb. 4).

Zu dem geschilderten Unfallhergang kann es auch kommen, wenn beschädigte Müllbehälter entleert werden sollen, bei denen die Behälterseiten verbogen sind oder wenn die Gelenkarme nicht richtig eingestellt sind. Möglicherweise genügt dann die Überlappung zwischen dem Behälterzapfen und der Aufnahmeklaue nicht mehr und der Zapfen rutscht aus der Klaue heraus.

Thomas Künzer

mit Abweisvorrichtung unterhalb des Behältergriffs ausgestattet sind, gemäß Abschnitt 4.5 DIN EN 840-6 „Fahrbare Abfallsammelbehälter Teil 6: Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen“ (siehe Abb. 5).

Benutzung von Schüttungen

Klare Anweisungen zur Abstimmung der Beteiligten vor der Ansteuerung der Hubbewegung der Schüttungen sind erforderlich. Bevor ein Müllwerker die Hubbewegung ansteuert, muss er sich immer davon überzeugen, dass sich sein Kollege nicht im Gefahr-

bereich der Schüttung aufhält oder ihn bei Sichteinschränkungen direkt ansprechen.

Prüfung und Instandsetzung von Schüttungen

Treten während des Entleerens wiederholt Probleme beim Aufnehmen der Behälter auf, kann die Ursache auf Funktionsmängel hinweisen. Man sollte dem verantwortlichen Vorgesetzten die Mängel unverzüglich melden und die beschädigten Schüttungen außer Betrieb nehmen und reparieren. Schüttungen müssen regelmäßig auf Schäden kontrolliert werden.



Kabinenluft wird weiter untersucht

Crewmitglieder von Verkehrsflugzeugen berichten über Gesundheitsbeschwerden im Zusammenhang mit verunreinigter Kabinenluft.
Die BG Verkehr sucht intensiv nach Ursachen und Lösungen.

Die Frage, was in der Kabinenluft zu Gesundheitsbeschwerden führen kann, ist äußerst vielschichtig. Sie berührt Turbinen- und Klimatechnik, Flugzeugbau und -wartung und schließt chemische, medizinische und toxikologische Daten ein. Die BG Verkehr sucht im Rahmen der Prävention und im Zusammenhang mit Berufskrankheitenverfahren intensiv nach Antworten. In vielen Medien und Fachartikeln wurde als Ursache ein Zusatzstoff von Turbinenölen, das Trikresylphosphat (abgekürzt TCP) genannt. Tatsächlich können unter ungünstigen Umständen Öle oder durch Hitze veränderte Ölbestandteile in Cockpit oder Kabine eindringen.

Erste Untersuchungsergebnisse liegen vor

Um dem TCP auf die Spur zu kommen, wurden in Zusammenarbeit mit den wissenschaftlichen Instituten der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) Messmethoden für TCP entwickelt. Aus heutiger Sicht können wir feststellen, dass TCP nicht ursächlich für die Beschwerden und Erkrankungen ist:

- ▶ Eine von der BG Verkehr initiierte und begleitete Studie zur Unter-

suchung von mehr als 300 Urinproben betroffener Besatzungsmitglieder ist die weltweit umfangreichste Untersuchung dieser Art und lieferte keine Hinweise auf gesundheitsschädigende Belastungen durch TCP, obwohl sämtliche Proben von fliegendem Personal nach auffälligen Ereignissen abgegeben wurden.

- ▶ Durch exemplarische Luftmessungen in Flugzeugen konnten keine gefährdenden Hintergrundbelastungen der Atemluft durch TCP gezeigt werden. Solche Messungen sind von der BG Verkehr durchgeführt bzw. initiiert worden.
- ▶ In der umfangreichen internationalen Literatur zum Thema findet sich kein einziger Beleg für hinreichend hohe Belastungen durch TCP im Flugzeug, um die Verursachung von TCP-spezifischen Gesundheitsbeschwerden begründen zu können.
- ▶ Die der BG Verkehr bekannt gewordenen Symptome und Diagnosen von Versicherten sind nicht typisch für Vergiftungen durch TCP.

Uneinheitliche Symptome

Unterschiedliche Symptome im Zusammenhang mit Geruchsereig-

nissen werden gelegentlich als „aerotoxisches Syndrom“ oder „Sick-Aeroplane-Syndrom“, zusammengefasst. Es handelt sich dabei nicht um ein anerkanntes Krankheitsbild. Es ist vielmehr zu befürchten, dass durch ein solches Etikett verunsicherte Crewmitglieder auf eine möglicherweise falsche Ursache fixiert werden. Bei anhaltenden Gesundheitsbeschwerden ist immer eine weitergehende Diagnostik erforderlich.

Nicht zu unterschätzen ist, dass unangenehme oder belästigende Gerüche während des Fluges Ängste auslösen können. Die Ursache der Gerüche ist oft nicht auf Anhieb feststellbar, so dass sich leicht ein Bedrohungsgefühl aufbauen kann. Dabei wird von vielen verschiedenen Ursachen berichtet. Sie reichen von verschmorten Folienresten in der Bordküche über verdorbene Lebensmittel im Gepäck von Passagieren bis hin zu Öldämpfen aus der Zapfluft. Unsere Nase ist dabei leider ein ungenügender Detektor: Mitunter verursacht unangenehmer Gestank Unbehagen, ohne dass der „Stinker“ über die Belästigung hinaus gefährlich ist. Auf der anderen Seite gibt es geruchlose Gase, wie z.B. Kohlenmonoxid, das in höheren Konzentrationen durchaus gefährlich wirken kann.

Sowohl die diversen Symptome als auch die mannigfaltigen Gerüche zeigen, dass das beschriebene Geschehen im Flugzeug nicht auf eine isolierte Ursache zurückgeführt werden kann, sondern dass wiederum zahlreiche verschiedene Einflüsse zu untersuchen sind. Zu nennen sind neben tatsächlich vorkommenden Luftverunreinigungen beispielsweise die geringe Luftfeuchtigkeit während des Fluges, die veränderten Druckverhältnisse, zu geringe Trinkmengen, Stress, Jetlag und Nacharbeit, Lärm, Geruchsquellen von Flughäfen wie Abgase von Flugzeugen und Bodengeräten sowie Enteisungsmittel.

Bei Vorfällen mit Ölgeruch können durch Hitze entstandene Zersetzungsprodukte aus dem Öl für akute Reizungen von Atemwegen und Augen, aber auch für Übelkeit verantwortlich sein. Plausibel ist auch, dass weitere akute Beschwerden durch die oben genannten Einflüsse verursacht werden. Nach sorgfältiger Analyse der Gegebenheiten ist nach derzeitigem Stand der Wissenschaft aber davon auszugehen, dass es für chronische Erkrankungen keinen Zusammenhang mit Geruchsvorfällen im Flugzeug gibt.

Zusammenarbeit erforderlich

Es ist wichtig und notwendig, möglichen Ursachen weiterhin nachzugehen, um die Anzahl und Schwere von Kabinenluftverunreinigungen so weit wie möglich zu verringern. Dazu ist eine Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften und ihren Personalvertretungen, Flugzeug- und Triebwerkherstellern sowie Betriebsärzten und Behörden und idealerweise auch den Ölherstellern erforderlich. In einigen Bereichen existiert eine solche Zusammenarbeit bereits.

Für die BG Verkehr gilt es weiterhin zu analysieren, welche Substanzen in welcher Konzentration in der Kabine im Falle eines Geruchsereignisses auftreten. Derzeit können wir keine Ursachen für chronische Gesundheitsstörungen erkennen. Es ist jedoch weiter zu prüfen, auf welche Weise akut reizende oder Übelkeit erregende Substanzen aus der Atemluft ferngehalten werden können und wie eine Kontamination der Atemluft frühzeitig erkannt oder gar verhindert werden kann. Die BG Verkehr wird daher die betroffenen Kreise einladen und die begonnenen Gespräche fortsetzen.

Dr. Christian Felten / Ulrich Metzdorf

INTERVIEW

Es gab nicht die geringste Spur

Dr. Tobias Weiß, Leiter Humanbiomonitoring am Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung, Institut der Ruhr-Universität Bochum (IPA)



Dr. Weiß, das als Öladditiv verwendete ortho-TCP (Triorthokresylphosphat) wird als besonders giftiger Stoff für mögliche Erkrankungen von Crew-Mitgliedern in Verkehrsflugzeugen verantwortlich gemacht. Welcher Ansatzpunkt hat sich für Ihr Institut ergeben, um diesem Stoff auf die Spur zu kommen?

Wir konnten dazu ein hochspezifisches Analyseverfahren zur Bestimmung von Stoffwechselprodukten des TCP und seinen Isomeren entwickeln und einbringen. Damit ist es möglich, Urinproben daraufhin zu untersuchen, ob diese Personen TCP-Isomere durch Einatmen oder über Hautkontakte in ihren Körper aufgenommen haben.

Wieviele Proben wurden untersucht?

Wir haben mehr als 300 Einzel-Urinproben von betroffenen Besatzungsmitgliedern untersucht, die zuvor während des Fluges auffällige Geruchsergebnisse wahrgenommen hatten.

Können Sie Ihre Ergebnisse kurz zusammenfassen?

Es gibt zehn verschiedene Isomere des TCP, nur einige davon zeigen neurotoxische Wirkungen, das heißt, sie wirken als Gift auf das Nervensystem. Wir haben die Proben auf Stoffwechselprodukte der TCP-Isomere untersucht. In keiner einzigen Probe wurden Spuren von irgendeinem als neurotoxisch bekannten TCP-Isomer nachgewiesen. Nur in einer einzigen Urinprobe fanden wir ein sehr kleines Signal des Stoffwechselprodukts eines nicht neurotoxischen TCP-Isomers.

Ist das Verfahren geeignet, so geringe Spuren nachzuweisen?

Mit unserem Verfahren können wir neben den TCP-Isomeren auch chemisch ähnliche Verbindungen, sogenannte Organophosphat-Flammschutzmittel analysieren. Diese Stoffe kommen auch in unserer Umwelt vor, so dass wir mit unserem Verfahren sogar die geringe Hintergrundbelastung der Allgemeinbevölkerung mit den Flammschutzmitteln sehen können, nicht jedoch mit TCP. Unsere Nachweisgrenze liegt so niedrig, dass wir bereits Konzentrationen erkennen, die noch weit entfernt sind von neurotoxischen Wirkungen oder Urinwerten, die man bei Expositionen in Höhe des in den USA bestehenden Arbeitsplatzgrenzwerts für ortho-TCP erwartet.

Ist damit eine allgemeine Aussage zur Gefährdung möglich?

Unsere Ergebnisse beziehen sich natürlich zunächst auf die konkreten Proben und Ereignisse. Wenn ich aber Informationen aus der internationalen Literatur und von Luftmessungen berücksichtige, dann gestattet mir unsere große Probenanzahl die Aussage, dass TCP-Isomere an den betroffenen Arbeitsplätzen offensichtlich auch bei Geruchsereignissen nicht in toxikologisch relevanten Konzentrationen auftreten. Die mit den Geruchsereignissen in Verbindung gebrachten gesundheitlichen Beeinträchtigungen können also nicht auf TCP zurückgeführt werden und müssen demzufolge eine andere Ursache haben.

Neues von DGUV-Test

Nur Produkte, die besonders sicher und gesundheitsgerecht sind, erhalten das Prüfzeichen der DGUV. Bei der Beschaffung neuer Arbeitsmittel erleichtert das Zeichen der international anerkannten Prüf- und Zertifizierungsstelle die Auswahl.

Mehr als das Gesetz verlangt

Die Prüf- und Zertifizierungsstelle des Fachbereichs „Verkehr und Landschaft“ ist als berufsgenossenschaftliche Prüf- und Zertifizierungsstelle Bestandteil des Prüf- und Zertifizierungssystems der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV Test). Sie führt unter anderem Produktprüfungen durch, um die Arbeitssicherheit von Produkten zu fördern und dadurch Arbeitsunfälle zu verhüten.

Neben dem bekannten GS-Zeichen (geprüfte Sicherheit), kann auch ein DGUV Test-Zeichen vergeben werden. Beide Zeichen bescheinigen dem Anwender, dass das Produkt den Anforderungen an die Sicherheit und den Gesundheitsschutz entspricht. Grundlage bildet das Produktsicherheitsgesetz (ProdSG).

Das DGUV Test-Zeichen, welchem eine Baumusterprüfung zugrundeliegt, kann einen Zeichenzusatz enthalten. Dieser gibt einen Hinweis darauf, dass zusätzlich ein spezieller Teilaspekt geprüft wurde. Die Anforderungen, die von den berufsgenossenschaftlichen Fachbereichen erarbeitet wurden, gehen hierbei zum Teil über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. Das DGUV Test-Zeichen hilft somit sicheren und gesundheitsgerechten Produkten, sich aus der Masse abzuheben und hilft dem Anwender bei der Beschaffung von Arbeitsmitteln.

Beispiel aus der Praxis

So wurde beispielsweise durch unsere Prüf- und Zertifizierungsstelle ein Produkt geprüft, welches derzeit bestehende Gefährdungen und gesundheitliche Belastungen beim Be- und Entladen stehender Papierrollen entscheidend minimiert. Es handelt sich um den Hubroller Easy Lift Skate, der in übliche Lkw-Bodenschienen eingesetzt werden kann, um ein manuelles Bewegen der Papierrollen auf der Ladefläche zu ermöglichen. Die Besonderheit: Hebe- und auch Senkvorgänge werden hydraulisch unterstützt und das ist sowohl für die Unfallverhütung als auch für die Gesundheit der Anwender bedeutsam.

Bei der Bedienung der marktüblichen Heberoller kommt es zu Gefährdungen – diese werden auch vom Hersteller ausgewiesen, denn diese Gefährdungen können zu Unfällen führen. Der übliche Hubroller wird mittels Hebel durch relativ hohen Kraftaufwand mit der Last in eine Arretierungsposition angehoben. Die Papierrollen



werden durch Schieben platziert und der Hubroller anschließend mit dem Bedienhebel wieder abgesenkt. Wie das Unfallgeschehen zeigt, kann es vor allem bei hohen Rollengewichten leicht zum Hochschnellen des Hebels (Rückschlag) und dadurch zu Verletzungen kommen.

Diese Gefährdungen werden bei der Bedienung des geprüften Hubrollers Easy Lift Skate vermieden, denn das Anheben und Absenken der Last erfolgt mit hydraulischer Unterstützung. Hierdurch besteht die Möglichkeit, den Abstand der Last zur Ladefläche des Fahrzeuges derart variabel einzustellen, dass auch bei leichter Schrägstellung der Ladefläche durch „schleifen lassen“ das Verrollen der Last gebremst werden kann. Eine Not-Absenkvorrichtung, die ein automatisches Absenken der Last am Ende der Schienen gewährleistet, rundet die Sicherheitsfunktionen des Heberollers ab.

Der Hubroller im Einsatz

Die Handhabung dieser Verladehilfe ist durch das hydraulische Wirkprinzip als ergonomisch besonders günstig einzuordnen. Das zeigt sich einmal im geringeren Kraftaufwand für den Hubvorgang als auch in der Möglichkeit, die Last besonders feinfühlig zu senken. Im Ergebnis der Baumusterprüfung wurde festgestellt, dass der Hubroller Easy Lift Skate den sicherheitstechnischen Anforderungen entspricht und seine Handhabung besonders ergonomisch ist. Deshalb wurde das DGUV Test-Zeichen mit dem Zusatz „ergonomisch“ vergeben.

Michael Garz

„Das DGUV Test-Zeichen erhalten nur Produkte, die in der Anwendung besonders sicher und gesundheitsgerecht sind.“



Der Hubroller wird in die üblichen Lkw-Bodenschienen eingesetzt. Der Anwender braucht deutlich weniger Kraft, weil das Heben und Bewegen hydraulisch unterstützt wird. Ein Zurückschnellen des Bedienhebels ist unmöglich. Am Schienenende erfolgt eine automatische Notabsenkung der Last.

Im Winter ist besondere Vorsicht geboten, da die Witterungsverhältnisse Probleme mit sich bringen.



Auch im Winter sicher

Arbeitsicherheit in der Fahrgastschiffahrt

Sonne, blauer Himmel und höchstens ein laues Lüftchen an einem langen Sommerabend – so stellt man sich klassisch die Fahrgastschiffahrt vor. Ihre Hauptsaison ist das Sommerhalbjahr. Das trifft insbesondere auf die Tagesausflugsschiffe zu. Aber auch im Winterhalbjahr liegen nicht alle Fahrgastschiffe still. Nikolaus- und Lichterfahrten locken Fahrgäste auch im Winter auf die Schiffe. Aber zu jetzt ganz anderen Bedingungen: Nebel, Feuchtigkeit, Kälte und nicht zuletzt die kürzeren Tage machen besondere Vorsicht und Vorausschau notwendig.

Richtige Kleidung

Dies fängt mit der geeigneten Kleidung an. Diese muss den zu erwartenden Temperaturen und der Nässe angepasst sein. Wer körperlich arbeitet, für den ist das Zwiebelprinzip ideal. Mehrere Schichten übereinander sorgen für die nötige Isolation und man kann die Kleidung der jeweiligen Wetterlage anpassen. Eine Mütze und die richtigen Handschuhe, möglichst auch zum Wechseln, sind jetzt Pflicht.

Noch wichtiger als im Sommer ist im Winter das richtige Schuhwerk. Der Gang zum Schiff und über das Oberdeck darf nicht zu Unfällen führen. Nasses Laub, Schnee oder Eis sind umgehend zu beseitigen, Geländer und Handläufe besonders wichtig.

In der dunklen Jahreszeit kommt der notwendigen Sicht besondere Bedeutung bei. Achten Sie darauf, dass die Verkehrswege stets gut beleuchtet sind. Und machen Sie sich auch selbst sichtbar. Reflexstreifen oder sogar retroreflektierende Jacken sind nicht nur an Land von Vorteil.

Wo im Sommer wenig Zeit für die Wartung und Pflege der Schiffe war, müssen diese im Winterhalbjahr auch auf Grund des schlechteren Wetters öfter gepflegt und gereinigt werden. Achten Sie auch hierbei auf die notwendige Persönliche Schutzausrüstung (PSA), die zur Pflichtausrüstung gehört: Schutzschuhe, Schutzhandschuhe, die sich auch für den Umgang mit Reinigungsmitteln

eignen, wetterfeste Kleidung und natürlich immer da, wo Gefahr des Absturzes besteht, die Rettungsweste.

Wird das Schiff auf die Überwinterung vorbereitet, kommen neue Aufgaben und damit Gefährdungen auf die Besatzung zu. Oft werden im Stützpunkt der Reederei die Ausrüstung und Bestände der Schiffe auch an Land verstaut. Das bedeutet Transportvorgänge, die sicher zu gestalten sind. Ausschließlich geeignete Zugänge zum Schiff sind zu nutzen. Vergessen Sie nicht, geöffnete Decksöffnungen und Luken zu sichern, um Sturzunfälle zu vermeiden!

Werftaufenthalt gut vorbereiten

Sind umfangreichere Arbeiten am Schiff in einer Werft geplant, sind die Arbeiten gründlich mit der Werft abzusprechen. Zudem ist eine Gefährdungsbeurteilung vor Beginn durchzuführen, eine entsprechende Betriebsanweisung zu erteilen und das Personal zu unterweisen.

Oft arbeiten die Binnenschiffer neben den eigentlichen Werftarbeitern. Dabei kann man nicht selten schon am Äußeren erkennen, wer zur Werft gehört und wer nicht. Auch Binnenschiffer müssen die entsprechende Persönliche Schutzausrüstung auf dem Werftgelände benutzen. Das trifft insbesondere auf die Schutzschuhe und den Schutzhelm zu. Bei speziellen Arbeiten ist dann noch weitere PSA notwendig. Bei Benutzung von Flüssigkeitsstrahlern oder Nadelentrostern ist z. B. von umherfliegenden Farb- und Rostteilen auszugehen. Dann ist auf entsprechende Schutzkleidung und Gesicht-/Augenschutz zu achten. Auch muss von einer nicht unerheblichen Lärmwirkung ausgegangen werden, die die Benutzung von Gehörschutz notwendig macht.

Nach der Entfernung der Farbe wird der Anstrich erneuert. Dabei sind die vom Hersteller der Farben bzw. Konservierungsmittel genannten Sicherheitsregeln einzuhalten. Sind die Stoffe als Gefahrstoffe eingestuft, muss mit diesen Stoffen auch so umgegangen

„Die Persönliche Schutzausrüstung darf nicht außer Acht gelassen werden.“



Treppen mit Geländern und Schutzschuhe bieten einen sicheren Tritt.

werden. Die Verarbeitungshinweise sind zu beachten und die notwendige PSA zu benutzen. Außerdem ist für ausreichende Belüftung, insbesondere in Unterdecksräumen, zu sorgen.

Oft wird der Hautschutz bei den Binnenschiffen vergessen. Dabei kann ein guter Hautschutz vor einer Schädigung der Haut schützen. Die Hautreinigung und die Pflege sind weitere Maßnahmen für eine gesunde Haut.

Zugang zum Schiff

Auf der Helling bzw. Slipanlage abgestellte Schiffe dürfen nur über geeignete Zugänge betreten werden. Benutzen Sie keine defekten oder zu kurzen Leitern. Die Leitern müssen gegen Umfallen gesichert sein. Besser sind sichere Gerüste oder spezielle Treppen, die ein sicheres Übersteigen ermöglichen. Arbeitsbereiche auf Decksbereichen ohne Geländer sind durch mobile Geländer oder Gerüste gegen Abstürze zu sichern.

Auf dem Werftgelände sind oftmals viele Stolperstellen, wie gespannte Kabel, Leitungen, Schläuche oder Schienen vorhanden, auf die stets zu achten ist. Alle benutzten Arbeitsmittel, wie z.B. Bohrmaschinen oder Trennschleifer, müssen in einem betriebssicheren Zustand sein. Stecker, Kabel und Geräte bedürfen einer sorgfältigen Begutachtung. Elektrische Arbeitsmittel müssen mit einem CE-Zeichen versehen sein und regelmäßig einer Elektroprüfung unterzogen werden. Bei Brenn- und Schweißarbeiten sind mit der Werft Absprachen über Brandwachen und Brandbekämpfungsmittel zu treffen. Es sind schon einige Maschinenräume auf Werften ausgebrannt.

Nach dem „Winterschlaf“ der Schiffe müssen die noch festgestellten Schäden beseitigt werden und die notwendige Ausrüstung wieder vollständig an Bord gebracht werden. Dabei sind Checklisten von Vorteil. Anhand dieser kann schnell festgestellt werden, ob z.B. alle Rettungsmittel oder die Feuerlöschschrüstung wieder an Bord sind. Weiterhin ist zu überprüfen, ob alle notwendigen Prüfungen noch für die neue Fahrzeit aktuell sind. Geprüft werden muss fast alles, von der Ankereinrichtung über die Flüssiggasanlage bis zur Druckluftanlage. Hierbei ist die „Prüfinformation Fahrgastschiff“ (BGI 5105-3) sehr hilfreich.

Andre Heger

+ Die Prüfinformation Fahrgastschiff (BGI 5105-3) kann über den Medienkatalog der BG Verkehr (www.bg-verkehr.de/medienkatalog) bezogen werden.

MELDUNGEN

Neues Plakat an den Schleusen

Für jede Aufgabe die richtige Bekleidung: Schuhe zum Tanzen sehen anders aus als Joggingschuhe. Und am Berg sind Berg- oder Wanderschuhe gefragt. Ähnlich verhält es sich auch mit anderen Teilen der Bekleidung: Zum Ausgehen nutzt man ein anderes Outfit als im Alltag, in der Stadt kleidet man sich anders als auf dem Land. Diese Idee greift nun ein neues Plakat der BG Verkehr auf und nutzt dazu die bekannte Überzeile: Stadt, Land, Fluss. Die Weste in der Stadt sieht anders aus als die Weste, die man in ländlichen Bereichen trägt – und an Bord, also auf dem Fluss, ist die Rettungsweste die richtige „Bekleidung“.

Mit dieser witzigen und gleichzeitig eingängigen Botschaft will die BG Verkehr auch in Zukunft für die vorgeschriebene Nutzung der Rettungsweste werben.



Auch in Brandenburg fanden die neuen Schleusenplakate großen Zuspruch. Weitere Plakate finden sich an verschiedenen Schleusen in ganz Deutschland.

AdB-Lehrgangsprogramm 2013

Der Arbeitgeberverband der Deutschen Binnenschifffahrt hat für 2013 wieder ein umfangreiches Lehrgangsprogramm veröffentlicht. Einige dieser Lehrgänge finden unter Beteiligung der BG Verkehr statt.

Die Themenpalette reicht vom Patentlehrgang über Übungen auf dem Flachwassersimulator, über Technik und Gefahrgut bis hin zu Sprachlehrgängen. Die Seminare richten sich an verschiedene Zielgruppen in der Binnenschifffahrt. Interessierte können das Programm von der Internetseite des Schulschiffes (www.schulschiff-rhein.de) herunterladen und sich auch direkt dort anmelden.

Seit Sommer 2012 erstrahlt das Schulschiff Rhein in neuem Glanz. Umfangreiche Renovierungsarbeiten am Haupt- und Unterdeck lassen das Schiff heller und freundlicher wirken, so dass das Lernen an Bord ein besonderes Erlebnis ist.



Der zulässige Höchstdruck des Geräts darf auf keinen Fall überschritten werden. Ordnung bringt Sicherheit: Nach der Arbeit das Gerät am richtigen Platz verstauen und die Schläuche aufwickeln.

Durch Mark und Bein

Carlos und Jens sollten eigentlich nur den Boden reinigen. Das Wasser zischte aus der Düse des Hochdruckreinigers und Jens fühlte sich sehr stark. Aus Quatsch bedrohte er seinen Kollegen ein bisschen aus der Distanz. Der lachte ihn natürlich aus und so kam Jens mit dem Schlauch etwas dichter, um ihn zu ärgern. Natürlich nur im Spaß. Plötzlich war er so nah am Fuß, dass Carlos einen markerschütternden Schrei ausstieß: Er trug nämlich keine geeigneten Sicherheitsschuhe. Der Wasserstrahl hatte in Sekundenschnelle eine tiefe Verletzung in seinen Fuß gebrannt.

Wasserstrahl nie auf Personen richten

Die Wucht des Hochdrucks wird oft unterschätzt. Deswegen darf die Arbeit auch nur von Seeleuten ausgeführt werden, die mindestens 18 Jahre alt sind, die Betriebsanleitung kennen und eine Unterweisung bekommen haben. Worauf muss man achten?

1. Persönliche Schutzausrüstung ist Pflicht!

Dazu gehören unbedingt

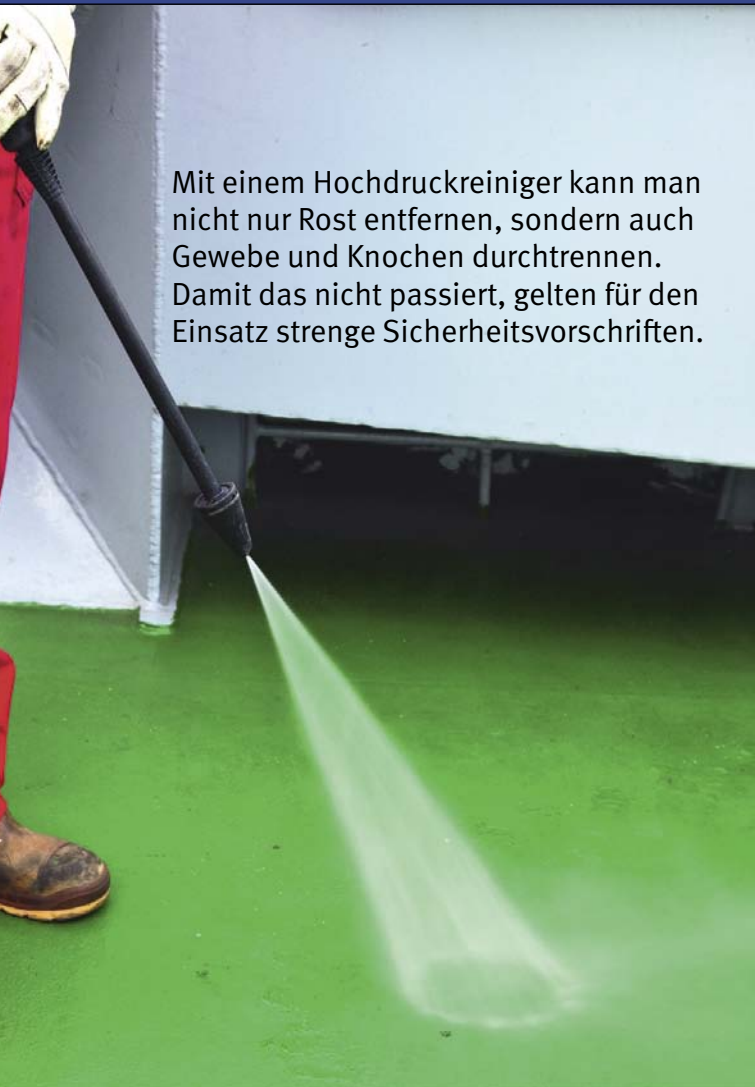
- ▶ Sicherheitsschuhe mit zusätzlichem Mittelfußschutz
- ▶ Schutzbrille
- ▶ Gehörschutz
- ▶ Schutzhandschuhe
- ▶ Hautschutz

2. Das Gerät muss vor dem Einsatz auf Mängel überprüft werden!

Falls Leitungen, Anschlüsse oder Zubehör beschädigt sind, darf der Hochdruckreiniger auf keinen Fall benutzt werden.

3. Betriebsanleitung des Geräts beachten!

An diese Selbstverständlichkeit sollte man öfter erinnern. Der zulässige Betriebsdruck darf zum Beispiel nicht überschritten werden.



Mit einem Hochdruckreiniger kann man nicht nur Rost entfernen, sondern auch Gewebe und Knochen durchtrennen. Damit das nicht passiert, gelten für den Einsatz strenge Sicherheitsvorschriften.

4. Hinweise für den Anwender. Er sollte

- ▶ sicher und fest stehen (weder Leitern noch Tritte nutzen)
- ▶ sich auf die Rückstoßkräfte einstellen
- ▶ umsichtig arbeiten und niemals auf Personen zielen
- ▶ den Hochdruckerzeuger nicht über die Schlauchleitung mitziehen
- ▶ auf keinen Fall die Sicherheitseinrichtungen manipulieren
- ▶ Gerät und Schläuche nach der Arbeit sicher verstauen

Häufige Unfallursachen

- ▶ Persönliche Schutzausrüstung fehlt oder ist nicht vollständig
- ▶ „Treffer“ durch den Wasserstrahl
- ▶ Schlauch springt ab
- ▶ Anwender verliert das Gleichgewicht beim Rückstoß des Geräts
- ▶ Jemand stolpert über Schläuche oder rutscht aus
- ▶ Wasserstrahl bekommt Kontakt zu stromführenden Teilen
- ▶ Sprühnebel von Gefahrstoffen

(dp)

- „Handbuch See“: Praxiswissen für Seeschifffahrt und Fischerei
BGR 500 Betreiben von Arbeitsmitteln
BGR 191 Benutzung von Fußschutz
Internet: kompendium.bg-verkehr.de

MELDUNGEN

Aus Seemannsgesetz wird Seearbeitsgesetz

Nach der Ratifizierung des internationalen Seearbeitsübereinkommens wird das deutsche Seemannsgesetz von 1957 aufgehoben. Vor allem die Bereiche Urlaubs-, Kündigungs-, und Heimschaffungsrecht werden im Seearbeitsgesetz modernisiert. Das Gesetz trägt durch arbeits- und sozialrechtliche Mindeststandards zu einem fairen Wettbewerb in der globalen Handelsschifffahrt bei. Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr ist intensiv an den Vorbereitungsarbeiten für das Seearbeitsgesetz und die entsprechenden Verordnungen beteiligt und unterstützt das federführende Bundesministerium für Arbeit und Soziales sowie das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).

Elektronische Schiffszeugnisse geplant

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr stellt etwa 30 Sicherheitszeugnisse für Schiffe unter deutscher Flagge aus. Mittelfristig soll es diese Dokumente auch als elektronische Version geben. Dazu werden die Daten aus der Schiffsdatenbank der BG Verkehr genutzt. Das BMVBS hat die Einführung elektronischer Schiffszeugnisse als Beitrag für das Bürokratieabbau-Programm der Bundesregierung angemeldet. Das Projekt wird von einer Lenkungsgruppe koordiniert, in der neben der BG Verkehr das Bundeskanzleramt, das Statistische Bundesamt, das BMVBS und das BSH vertreten sind.

Einführungslehrgang „Maritime Notfallmedizin“

Bereits zum dritten Mal fand der Einführungslehrgang „Maritime Notfallmedizin“ statt, den die Deutsche Gesellschaft für Maritime Medizin in Kooperation mit dem Seeärztlichen Dienst der Dienststelle Schiffssicherheit durchführte. Auf der Tagesordnung standen u.a. körperliche und psychische Belastungen und Gefährdungen, Sicherheits- und Rettungseinrichtungen sowie persönliche Sicherheit und Eigensicherung.

Außerdem wurden an den zwei Tagen auch speziellere Themen wie die Funkärztliche Beratung (TMAS), die Behandlung brandverletzter und unterkühlter Seeleute, Risiken durch Infektionskrankheiten und psychologische Belastungen dargestellt.



© PIZ

Der Entgeltnachweis für 2012

Die Bruttoentgelte der Beschäftigten werden zum Ende eines jeden Jahres bei den Mitgliedsunternehmen erfragt. Sie sind eine wesentliche Grundlage für die Berechnung der Beiträge zur gesetzlichen Unfallversicherung.

Anfang Dezember haben die Mitgliedsunternehmen Post von der BG Verkehr erhalten. Es geht um die Meldung der Bruttoarbeitsentgelte der Beschäftigten für das Jahr 2012. Die Angaben sind Grundlage für die Berechnung der Beiträge. Informationen zum Ausfüllen des Formulars sind dem Schreiben beigelegt.

Ist ein Steuerberater beauftragt?

Wenn ein Steuerberater mit der Engeltmeldung beauftragt ist, benötigt er alle Unterlagen, die zusammen mit dem Formular verschickt worden sind. Leiten Sie ihm diese bitte zu.

Online geht es schneller!

Mitgliedsunternehmen und Steuerberater können den Lohnnachweis auch einfach und schnell über das Online-Portal **BGdirekt** einreichen. Zugangsdaten dafür wurden zusammen mit dem Anschreiben zum Entgeltnachweis 2012 versandt. Mehr über den Zugang zu dem Onlineservice finden Sie unten auf dieser Seite. Unter **BGdirekt** sind für alle Anwender auch Hinweise zu den einzelnen Entgeltarten und zur Nachweispflicht besonderer Personenkreise zu finden.

Was geschieht mit den Entgeltmeldungen?

Nach Rücklauf der Entgeltnachweise an die BG Verkehr, werden die Daten eingelesen und elektronisch verarbeitet. Die angegebenen Lohnsummen sind Grundlage für die Berechnung der Umlagebeiträge sowie der Beitragsvorschüsse. Die Beitragsbescheide erhalten Sie voraussichtlich im April 2013.

Keine Mitarbeiter beschäftigt?

Wenn im Jahr 2012 niemand beschäftigt worden ist – auch nicht unentgeltlich – dann ist im Meldeformular lediglich das Kästchen „Fehlanzeige“ anzukreuzen. Anschließend kann das unterschriebene Formular an die BG Verkehr zurückgeschickt werden. Noch einfacher ist die Fehlanzeige-Meldung über **BGdirekt**: Mit wenigen Mausklicks ist der Entgeltnachweis online eingereicht.

Was ist beitragspflichtig?

Als grobe Orientierungshilfe zum Ausfüllen des Entgeltnachweises gilt der Grundsatz: Alles was lohnsteuerpflichtig ist, ist in der Unfallversicherung beitragspflichtig und muss nachgewiesen werden. Arbeitsentgelte sind alle laufenden oder einmaligen Einnahmen aus einer Beschäftigung. Dabei ist es gleichgültig, ob ein Rechtsanspruch auf die Einnahmen besteht, unter welcher Bezeichnung oder in welcher Form sie geleistet werden und ob sie unmittelbar aus der Beschäftigung oder im Zusammenhang mit ihr erzielt werden. Wenn Sie unsicher sind, ob und welche Beträge Sie melden müssen, rufen Sie uns an.

Mindestentgeltgrenzen – was bedeutet das?

In der Satzung der BG Verkehr sind Mindestentgeltgrenzen festgeschrieben, die bei der Meldung der Arbeitsentgelte zu beachten sind. Liegt das tatsächliche Arbeitsentgelt darunter, wird zur Beitragsberechnung nicht das tatsächliche Entgelt, sondern das Mindestentgelt herangezogen. Die Mindestentgeltgrenzen gelten auch für unentgeltlich tätige Personen, denn auch sie sind versichert, wenn sie im Betrieb wie Arbeitnehmer tätig werden. Die Min-



BGdirekt

BGdirekt ist der Onlineservice für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr. Er bietet Ihnen passwortgeschützt die Möglichkeit, Formulare auszufüllen und an die BG Verkehr zu versenden. Gestartet wird die Anwendung über die Homepage der BG Verkehr „www.bg-verkehr.de“. Klicken Sie auf das Symbol **BGdirekt**. Dann öffnet sich eine Anmelde- maske, in der Sie Ihren Benutzernamen und Ihr Passwort eingeben. Diese Daten erhalten Sie zusammen mit dem Anschreiben zum Entgeltnach-

Folgende Mindestentgelte sind für Mitarbeiter 2012 zu berücksichtigen:

Geltungsbereich	ganzjährig vollbeschäftigt ¹⁾	nicht ganzjährig vollbeschäftigt ¹⁾²⁾	teilzeit- / stundenweisebeschäftigt ³⁾
Alte Bundesländer	18.900,- € / Jahr	63,00 € / Tag	7,88 € / Stunde
Neue Bundesländer	16.128,- € / Jahr	53,76 € / Tag	6,72 € / Stunde

1) Ein Vollarbeitsverhältnis wird angenommen, wenn die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit 40 Stunden beträgt, es sei denn, ein geltender Tarifvertrag schreibt eine niedrigere wöchentliche Arbeitszeit vor.

2) Je Monat werden 25 Arbeitstage zu Grunde gelegt.

3) Diese Berechnung trifft nur auf Personen zu, die unregelmäßig nur bei Bedarf tage- oder stundenweise tätig werden.

destentgelte 2012 sind in der Tabelle oben auf dieser Seite abgedruckt. Das Höchstentgelt je Beschäftigten beträgt 72.000,- Euro, unabhängig von der Dauer der Tätigkeit im betreffenden Jahr.

DEÜV-Meldungen

Auch im DEÜV-Meldeverfahren sind die Entgelte der Beschäftigten sowie weitere Daten für die Unfallversicherung zu melden. Wichtige Hinweise haben wir in unserem Online-Service *BGdirekt* unter dem Menüpunkt DEÜV-Daten zusammengestellt.

Vordrucke bitte nicht per Fax senden

Wenn Sie für Ihre Entgeltmeldung nicht unseren Online-Service *BGdirekt* nutzen, senden Sie uns bitte den vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Entgeltnachweis im Original. Und bitte nicht per Fax. Die Fauxdrucke sind nicht maschinenlesbar und müssen einzeln per Hand erfasst werden. Das ist sehr arbeitsintensiv.

Fristen bitte beachten

Der Gesetzgeber schreibt vor, dass die Entgeltnachweise 2012 spätestens am 11. Februar 2013 eingereicht werden müssen. Diese Frist gilt auch für Nachweise, die online über *BGdirekt* eingereicht werden. Eine Fristverlängerung ist leider nicht möglich. Geht der Entgelt-

nachweis nicht rechtzeitig ein, nimmt die BG Verkehr für die Berechnung der Beiträge eine Schätzung der Entgelte vor.

Haben Sie Fragen?

Wir helfen Ihnen gern, wenn Sie Fragen zum Ausfüllen des Entgeltnachweises unter *BGdirekt* haben oder Ihnen das Passwort abhanden gekommen ist. Die Durchwahl Ihrer Ansprechpartner finden Sie auf dem Anschreiben des Entgeltnachweises.

einfach Online antworten

weis. Nach der Eingabe öffnet sich die hier abgebildete Startseite von *BGdirekt*.

Entgeltnachweis

Wenn Sie Ihren Entgeltnachweis online ausfüllen und an die BG Verkehr schicken wollen, klicken Sie auf die Schaltfläche „Entgeltnachweis“. Es erscheint eine Eingabemaske, in der Sie zunächst angeben, ob Sie im betreffenden Jahr Mitarbeiter beschäftigt haben oder nicht. Falls nicht, müssen Sie Ihre Angabe „Nein“ nur noch bestätigen und Ihre Meldung mit einem letzten

Mausklick „versenden“. Fertig! Ihre eingegebenen Daten werden automatisch in Ihrem Ordner gespeichert.

Waren im betreffenden Jahr Mitarbeiter in Ihrem Unternehmen beschäftigt, klicken Sie an der entsprechenden Stelle das „Ja“ an und tragen dann die Bruttoentgelte, die geleisteten Arbeitsstunden und die Zahl der Mitarbeiter – für die vorgesehene/n Gehaltstarifstelle/n – in die Eingabefelder ein. Klicken Sie auf „Hilfe“, wenn Sie Erläuterungen zum Entgeltnachweis benötigen. Zum Schluss bestätigen Sie die Angaben und klicken auf „Versenden“.

Wolfgang Witzke ist erfahren, engagiert und sicherheitsbewusst. Für die Aus- und Weiterbildung bei Remondis also genau der richtige Mann. Ein Gewinn ist er auch für die Selbstverwaltung der BG Verkehr.



Der Ausbildungs-Profi

Herr Witzke, wie viele Fahrer schulen Sie jedes Jahr?

Wir haben bei der Remondis GmbH Rheinland circa 800 Fahrer, größtenteils eigene Mitarbeiter, aber auch externe Kraftfahrer, die in der Regel alle einmal im Jahr an unseren Schulungen teilnehmen. Sie arbeiten hauptsächlich im Entsorgungsbereich, also von der klassischen Müllabfuhr bis hin zum Containertransport mit Abroll- und Absetzkippern. In den letzten Jahren sind verstärkt Überkopf- und Seitenlader-Fahrzeuge sowie Sattelzüge mit Walkingfloor-Technologie im Einsatz.

Was würden Sie während der Ausbildung nie sagen?

Dass der Beruf des Kraftfahrers ein einfacher Job ist!

Und welche Frage müssen Sie besonders häufig beantworten?

Wie viele Seiten Platz haben wir für dieses Interview?

Leider nur eine, darauf kommen wir ein anderes Mal zurück. Bringen Kraftfahrer besondere Fähigkeiten mit?

Nein, Fahren ist in erster Linie Übungssache. Und dabei ist die Erfahrung im wahrsten Sinne des Wortes nicht zu ersetzen. Deshalb gehören Fahranfänger auch zu den gefährdetsten Verkehrsteilnehmern – sei es durch die mangelnde Erfahrung oder noch viel öfter durch Selbstüberschätzung.

Wissen junge Menschen, die als Berufskraftfahrer arbeiten wollen, was auf sie zukommt?

Das ist ein großes Problem. Das Berufsbild ist bei vielen Schülern und Eltern überhaupt nicht präsent! Kaum jemand weiß, dass es sich um eine dreijährige Ausbildung mit anschließender schriftlicher und

praktischer IHK-Abschlussprüfung handelt. Eine gewisse „Fernfahrer-Romantik“ spielt auch eine Rolle. Aber nach der Ausbildung ziehen viele junge Fahrer dann doch den geregelten Arbeitstag vor.

Warum ist Ihnen Arbeitsschutz so wichtig?

Ich bin seit mehr als 18 Jahren Betriebsrat und habe in dieser Funktion an vielen Sicherheitsbegehungen und ASA-Sitzungen teilgenommen. Außerdem kenne ich die Folgen von Arbeitsunfällen. Als Betriebsratsmitglied habe ich Kollegen und auch Hinterbliebene betreut. Das hat mein Interesse an einem wirkungsvollen Arbeitsschutz mehr als nur geweckt. Ich wollte was tun.

Welchen Sicherheitshinweis finden Sie besonders wichtig?

Fangen wir einfach mal mit der Anschnallpflicht im Lkw an. Es ist erschreckend, wie hoch die Quote derjenigen ist, die die Gurtpflicht ignorieren und somit ihre eigene Sicherheit und ihr Leben aufs Spiel setzen! Die Liste könnte ich unendlich fortsetzen.

Wie ist die Akzeptanz elektronischer Assistenzsysteme? Gibt es dabei Unterschiede zwischen jungen und älteren Fahrern?

Die Akzeptanz ist vorhanden, speziell bei den jüngeren Fahrern. Probleme sehe ich eher in der immer noch sehr geringen Anzahl an Neufahrzeugen mit diesen Systemen und die mangelnde Bereitschaft der Unternehmer, in diese Sicherheit zu investieren!

Alle reden vom Fahrermangel. Sie auch?

Da kommt ein sehr großes Problem auf das Transportgewerbe zu, dessen Tragweite noch nicht voll erkannt wird. Wir müssen schon jetzt große Anstrengungen unternehmen, um Nachwuchs zu bekommen.

ZUR PERSON

Den Lkw-Führerschein machte der Speditionskaufmann Wolfgang Witzke bei der Bundeswehr, bevor er als Disponent in das Berufsleben startete. 1991 wechselte er zu Trienekens, heute Remondis GmbH, und durchlief dort verschiedene Stationen im kaufmännischen Bereich. Seit 12 Jahren ist er bei der Remondis GmbH Rheinland für die Aus- und Fortbildung der Berufskraftfahrer verantwortlich. Als Ausgleich für seine Arbeit und für die persönliche Fitness kennt Wolfgang Witzke gleich drei Rezepte: Reiten (dafür sorgen sechs eigene Pferde), Tanzen und regelmäßige Badminton-Termine.

„Fünf Fragen an

Gibt es ein Fahrzeug oder ein Fortbewegungsmittel, zu dem Sie eine besondere Beziehung haben?

Ja, zu meinem Pkw, denn ich bin beruflich und auch privat sehr oft unterwegs und verbringe viel Zeit im Auto.

Welche technische Erfindung im Transportbereich bewundern Sie?

Ich finde es toll, dass die behindertengerechte Ausstattung der Fahrzeuge immer weitere Fortschritte macht. Für Rollstuhlfahrer gibt es heute zum Beispiel die Möglichkeit, ihren „Rolli“ mit einem kleinen Kran selbst zu verladen, so dass sie nicht mehr auf fremde Hilfe angewiesen sind.

Hat ein Unglücksfall Sie besonders erschüttert?

Vor Kurzen gab es einen Wegeunfall, der mir sehr naheging: Der schwer verletzte Familienvater ist zwar aus dem Koma erwacht, aber er erkennt weder seine schwangere Frau noch seine beiden kleinen Kinder. Eine Sekunde der Ablenkung hat das Leben dieser Familie für immer verändert.

Wie achten Sie bei der Arbeit auf Ihre Sicherheit und Gesundheit?

Bei meiner Tätigkeit als Ärztin verwende ich besonders sichere Instrumente, mit denen ich mich nicht stechen kann, um Infektionen



Dr. med. Ute Köhler-Göke,
ASD Rhein-Ruhr

Als Fachärztin für Arbeitsmedizin ist Dr. med. Ute Köhler-Göke (54) seit rund 20 Jahren eine wichtige Ansprechpartnerin für unsere Mitgliedsunternehmen. Ihr besonderes Anliegen ist die Prävention: In Vorträgen und Einzelberatungen informiert sie z.B. über psychische Erkrankungen oder Suchtprobleme.

auszuschließen. Und beim Autofahren bin ich sehr konzentriert und vermeide alles, was mich ablenken könnte.

Und was mögen Sie an Ihrer Arbeit besonders gern?

Ich bin Ärztin geworden, weil ich gerne mit Menschen umgehe. Prickelnd sind die tollen Arbeitsplätze, die ich kennenlernen: Ich war schon oben auf einem Kran oder habe eine Busfahrtstunde genommen, um die Belastung für den Rücken selbst zu erleben. Ich suche oft mit den Verantwortlichen vor Ort nach einer Lösung, damit jemand nach einem Unfall oder zum Beispiel nach einem Schlaganfall mit gewissen Einschränkungen weiter arbeiten kann. Wenn das gelingt, bin ich sehr froh!

**„GOLD -
Du kannst mehr
als Du denkst.“**

Kinostart: 28. Februar 2013

www.du-bist-gold.de



Kirsten Bruhn
Paralympics Siegerin



initiiert durch



RISIKO RAUS! ABER WIE?



Schauen Sie sich dieses Foto einmal an. Was läuft hier falsch? Schreiben Sie uns. Finden Sie mindestens 2 Punkte, die so nicht sein dürfen.

Ihre Antwort senden Sie bitte an:

BG Verkehr
Redaktion SicherheitsProfi
22757 Hamburg
E-Mail: info@bg-verkehr.de
Stichwort: Bilderrätsel

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Beschäftigte der BG dürfen nicht teilnehmen. Einsendeschluss ist der 04.01.2013. Die Gewinner werden in Ausgabe 1/2013 veröffentlicht.

AUFLÖSUNG AUS 7/2012



- ▶ Schutzbrille fehlt
- ▶ Gehörschutz fehlt
- ▶ Der Kittel ist nicht zugeknöpft und könnte in die Maschine geraten.

Die Gewinner aus 7/2012:

1. Preis 100 Euro: R. Tittel, Radeberg
2. Preis 75 Euro: U. Steffenhagen, Sassnitz
3. Preis 50 Euro: M. Lorenz, Leipzig

AUS UNFALLMELDUNGEN DER BG VERKEHR

Auf dem Betriebsgelände ist der Kraftfahrer auf Glatteis ausgerutscht und auf den Steiß aufgeschlagen. Er hat eine Prellung im Bereich des Steißbeins.

Beim Verschließen des Rollltores vom Container ist der Fahrer im Regen von der nassen Ladefläche des Containers abgerutscht und ca. 1,10 m nach unten auf den Beton gefallen. Er zog sich Prellungen des Brustkorbes und der Hüfte zu, verstauchte sich das linke obere Sprunggelenk und hat Schürfwunden am linken Ellenbogen.

Der Kraftfahrer verließ zum Schichtende nach Wartungsarbeiten an seinem Fahrzeug das Bedienpult des Ladearms, rutschte dabei auf dem Boden aus und stürzte auf die linke Hand. Er brach sich die linke Speiche.

Der Taxifahrer rutschte aus, als er den Schnee vom Taxi räumen wollte. Er fiel auf die linke Seite und brach sich dabei den kleinen Finger der linken Hand.

Beim Ausliefern von Tageszeitungen rutschte der Kurierfahrer beim Ausladen auf Glatteis aus und

stürzte. Er prellte sich die rechte Schulter und zog sich eine Sehnenzerrung zu.

Die Büroangestellte (Reisedienst) hat sich beim Schneeräumen vor dem Büro an einem Briefkasten den Kopf gestoßen. Sie hat eine Kopfplatzwunde.

Beim Klettern auf einer Leiter auf den Hauptkran rutschte der Versicherte mit der linken Hand von einer Sprosse ab und schlug auf das Kranfundament. Er verstauchte sich dabei den linken Ringfinger.

DIE ZAHL

rd. **31.000**

Unfälle registrierte die BG Verkehr im ersten Halbjahr 2012. Das sind rund sieben Prozent weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

KLEIDER MACHEN LEUTE

Die Fotografin Herlinde Koelbl war davon fasziniert, wie Menschen sich verändern, wenn sie Berufskleidung tragen. 60 Porträts hat sie für ihren Bildband „Kleider machen Leute“ ausgewählt (ISBN 978-3-7757-3387-8). Ob Bischof, Kaminkehrerin oder Lufthansa-Kapitän – die Menschen zeigten der Fotografin ihre berufliche und private Seite und erzählten, wie die Berufskleidung sie verändert. Eine Gesamtschau der Arbeiten von Herlinde Koelbl ist z.Zt. im Haus der Geschichte in Bonn zu sehen.



Ihr nächster SicherheitsProfi: 25.1.2013

DAS THEMA

Rücken: 2013 startet die neue Kampagne der DGUV

GESUND UND SICHER
Brandschutz im Betrieb



Faxbestellung 040 3980-1040

Mit diesem Fax bestellen wir

- kostenlose Sonderdrucke des SicherheitsProfi 8/2012**
- Sicherheits-Info für die Luftfahrt Nr. 03: Betanken (aktualisierte Fassung 11/2012)**
Mitglieder der BG Verkehr erhalten drei Exemplare kostenlos.
- Sicherheits-Info für die Luftfahrt Nr. 05: Catern (aktualisierte Fassung 11/2012)**
Mitglieder der BG Verkehr erhalten drei Exemplare kostenlos.
- Sicherheits-Info für die Luftfahrt Nr. 06: Be- und Entladen (aktualisierte Fassung 11/2012)**
Mitglieder der BG Verkehr erhalten drei Exemplare kostenlos.
- Sicherheits-Info für die Luftfahrt Nr. 07: Fluggast- und Servicetreppen (aktualisierte Fassung 11/2012)**
Mitglieder der BG Verkehr erhalten drei Exemplare kostenlos.

Firmenname

zu Händen

Straße

Postfach

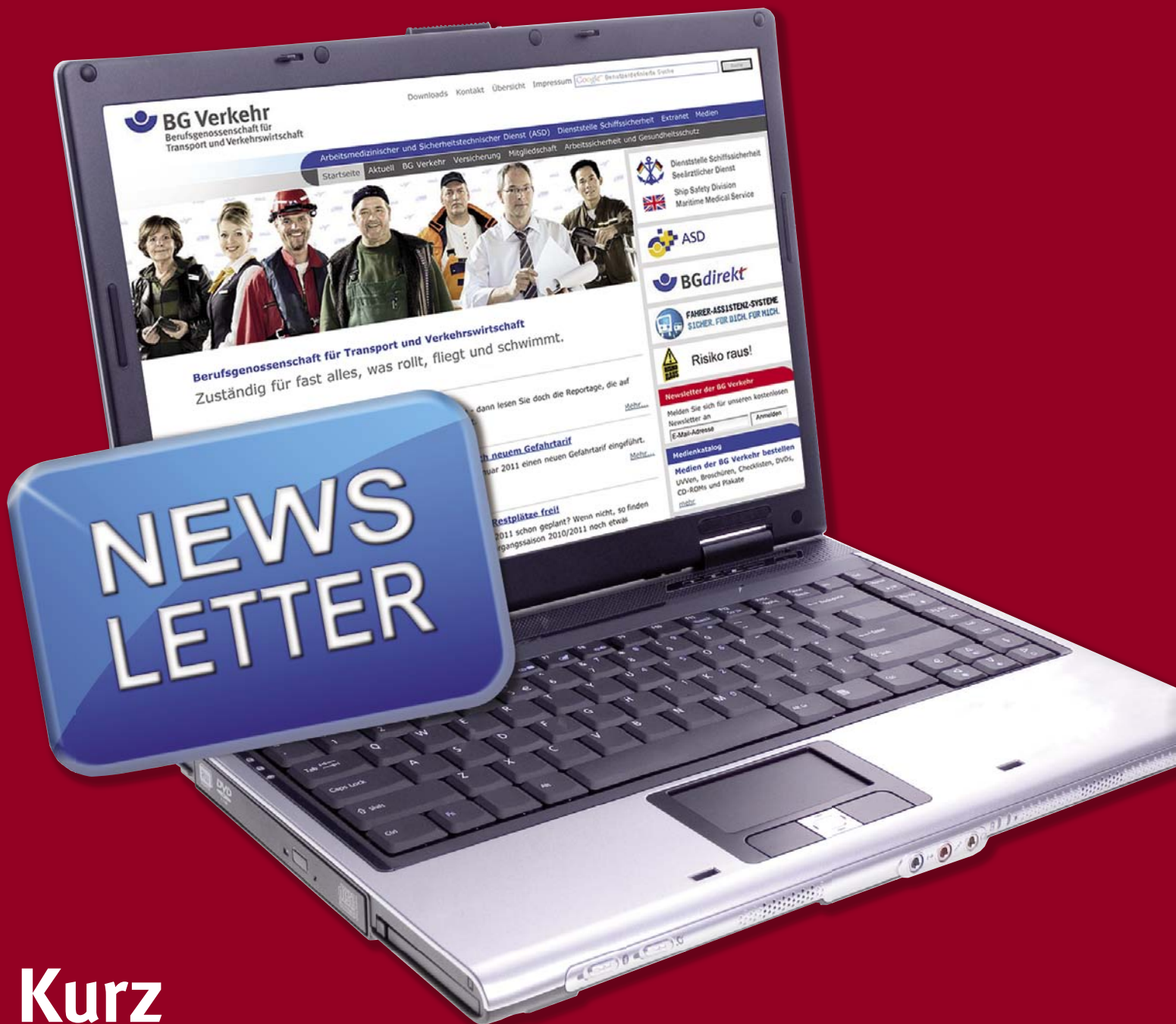
Ort

Datum

Unterschrift

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

Der Newsletter der BG Verkehr



**Kurz
knapp
kompakt**

Erhalten Sie Nachrichten gern per E-Mail? Die BG Verkehr informiert mit einem Newsletter über aktuelle Themen, Kampagnen und Aktionen der Verkehrsbranche. Sie erhalten Einblick in das Unfallgeschehen der BG Verkehr und erfahren mehr über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Brauchen Sie Zusatzinformationen? Mit einem Klick finden Sie passendes Hintergrundmaterial.

 Hier geht's zu Ihrer Sicherheit: www.bg-verkehr.de