SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

1 | 2014

DAS THEMA
Neuer Film: „Profis in der Luft“ Seite 8

GESUND UND SICHER
Immer erreichbar – wozu? Seite 16

REPORTAGE

Die Abräumer Seite 10

„Eingeübte Verhaltensweisen aufzugeben, ist gar nicht so einfach. Besser man lernt es gleich richtig.“

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Seien Sie Vorbild

Kennen Sie den Spruch „Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr“? Er ist altmodisch, aber ich muss zugeben, etwas Wahres ist an den Worten dran. Denn egal, ob es um Hans oder etwas moderner um Malte oder Lena geht – das Handeln junger Menschen wird ganz wesentlich von dem geprägt, was sie erfahren und lernen. Das ist auch dann so, wenn es um gesundes und sicheres Arbeiten geht. Wenn es um Vorbildfunktionen geht, können Sie als Unternehmer in dieser Hinsicht sicher sehr viel mehr tun als wir. Aber bei der Ausbildung können wir Sie unterstützten – zum Beispiel mit der Aktion „Jugend will sich-er-leben“. Seit vielen Jahren wird unter dem Namen dieser Aktion Unterrichtsmaterial für Berufsschullehrer und Ausbilder zur Verfügung gestellt. In diesem Jahr geht es dabei um die Präventionskampagne „Denk an mich. Dein Rücken“. Dass schon viele junge Menschen unter Rückenbeschwerden leiden, habe ich auf der Seite 27 selbst mit einiger Verwunderung gelesen. Um so wichtiger ist es, von Anfang an auf gesundes Arbeiten zu achten.

Nur zwei Seiten weiter geht es noch einmal um junge Auszubildende. Wir haben uns gefragt, was junge Menschen wohl dazu bewegt, im Verkehrsgewerbe ihre berufliche Zukunft zu beginnen. Welche Ansichten und Meinungen vertreten sie, was halten sie von Arbeitssicherheit? Als erster hat uns Devrimer Yasit, angehende Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice, unsere Fragen beantwortet. Wir werden diese Serie fortsetzen. Auf die Antworten, die wir erhalten werden, bin ich schon jetzt gespannt.

Aber noch einmal zurück zur Rückenkampagne. Sie wird Ihnen in dieser Ausgabe nicht nur als Thema für junge Auszubildende begegnen. Wir erinnern auf Seite 26 auch an unsere Fahrradaktion auf Lkw-Rastplätzen und bieten Ihnen auf der Seite 31 einen kleinen Wissenstest an. Schmerzen im Rücken waren letztendlich auch Anlass für eine Anfrage eines Versicherten an uns. Seine Frage schien uns gut geeignet, um eine neue Rubrik zu beginnen: Sie heißt „Sie fragen – wir antworten“. Vielleicht begegnet Ihnen dort in einer der kommenden Ausgaben Ihre eigene Frage – oder Sie finden die Antwort auf eine Frage, die Sie uns immer schon einmal stellen wollten. Schauen Sie doch mal nach auf Seite 30.

Herzliche Grüße

Ihre

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
Brandstwiete 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

FLIEGENDE BAGGER

waren in unseren Reportagen bisher genauso wenig zu sehen wie ein Schwertransport, der sich um Mitternacht durch Altstadtgassen schiebt oder ein Longfront-Bagger, der im Beisein der örtlichen Presse beginnt, ein siebenstöckiges Bauwerk zu zerlegen. Die Firma Ettengruber aus München ermöglichte dem SicherheitsProfi die Begleitung eines Prestigeprojekts. Die Reportage über den Abbruch des ehemaligen Klinikums in Ingolstadt lesen Sie auf Seite 10

NEUER FILM Seite 8

PSA GEGEN ABSTURZ Seite 22

AZUBI–INTERVIEW Seite 29

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 4
Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr 5

DAS THEMA

Profis in der Luft 8
Der neue Film der BG Verkehr

REPORTAGE

Die Abräumer 10
Abbruch des ehemaligen Klinikums in Ingolstadt

GESUND UND SICHER

Immer erreichbar – wozu? 16
Vom Umgang mit Mobilfunkgeräten

Arbeitsschutz mit Methode 18
Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie

Wer anderen eine Grube gräbt 20
Einsatz des Autokrans beim Rückbau von Baugruben

Fahr Dich fit – gute Idee mit Potenzial 26
Moderate Bewegungsangebote für Lkw-Fahrer

Rückenschmerzen kennen kein Alter 27
Neue Angebote der Aktion „Jugend will sich-er-leben“

SEE & SICHERHEIT

Persönliche Schutzausrüstung gegen Absturz 22
Analyse typischer Unfälle und Hinweise zum korrekten Gebrauch

DER FAHRENSMANN

Schwere Lasten sicher am Haken 24
Anschlagmittel in der Binnenschifffahrt

Wo finde ich was? 24
Infos für die Binnenschifffahrt auf der Homepage der BG Verkehr

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

Versicherung für Unternehmer 28
Aufgaben und Nutzen der Unfallversicherung

INTERVIEW

Fachkraft für Möbel, Küchen- und Umzugsservice 29
Das Azubi-Interview

VERMISCHTES/RUBRIKEN

Editorial / Impressum 2
Nachbestellung SicherheitsProfi / Neu im Netz / Die Zahl 30
Neu: Sie fragen – wir antworten 30
Vorschau / Testen Sie Ihr Wissen 31
Neu: „Locker bleiben“ – Drei Minuten für den Rücken 31

GOLD. Du kannst mehr als Du denkst.

Bewegender Dokumentarfilm über drei Paralympics-Teilnehmer liegt auf DVD vor

„Publikumsliebling der Berlinale“, „mitreißend und bewegend“ – der Dokumentarfilm „GOLD. Du kannst mehr als Du denkst“ hat seit der Weltpremiere auf der Berlinale viel positive Resonanz gefunden. Hauptdarsteller sind Henry Wanyoike, blinder Marathonläufer aus Kenia, Kirsten Bruhn, querschnittgelähmte Schwimmerin aus Deutschland, und Kurt Fearnley, australischer Rennrollstuhlfahrer.

Über ein Jahr hat das Filmteam um Michael Hammon die Sportler begleitet, sie beim Training beobachtet, aber auch einen tiefen Einblick in das private Leben der drei Athleten gewonnen. Der Film erreicht in London bei den Paralympics 2012 seinen Höhepunkt. Zehn Tage war London im Ausnahmezustand und wurde gepackt von einer Lebensfreude, der sich niemand entziehen konnte. Die mit dem Prädikat „Besonders wertvoll“ ausgezeichnete Dokumentation entstand mit Unterstützung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung. Sowohl der Hauptfilm als auch das umfangreiche Bonusmaterial, das aus über 40 Minuten Making Of und Deleted Scenes besteht, sind barrierefrei und beinhalten eine Hörfilmfassung und Untertitel für Hörgeschädigte.

www.gold-derfilm.de

BG Verkehr: Mitgliederzahlen leicht rückläufig

Rückgang beträgt rund ein Prozent

Zum 1. Januar 2014 zählte die BG Verkehr 204.276 laufende Mitgliedsbetriebe. Die Zahl ist im Vergleich zum Vorjahr leicht um rund ein Prozent gesunken. Der Wechsel im Mitgliederbestand ist nach wie vor hoch: Rund 27.000 Neuaufnahmen und Löschungen verzeichnete die BG Verkehr im vergangenen Jahr. Wie sich die Zahl der Beschäftigten 2013 entwickelt hat, wird die BG Verkehr anhand der Entgeltmeldungen ermitteln. Diese sind Grundlage für die Berechnung der Mitgliedsbeiträge und liegen ab Mitte März vor.

Entgeltmeldung

Einreichungsfrist für Mitgliedsbetriebe ist der 11. Februar

Für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr rückt der Termin für die Meldung der Bruttoentgelte näher. Bis zum 11. Februar können die Meldungen noch eingereicht werden. Die Bruttoentgelte sind Basis für die Berechnung der Beiträge für die Arbeitnehmerversicherung. Von der Regelung ausgenommen sind nur Unternehmen der früheren See-Berufsgenossenschaft. Der Entgeltnachweis kann schnell und einfach auch über das Internet eingereicht werden. Hierfür steht Mitgliedsunternehmen der Online-Service BG*direkt* zur Verfügung.

© kasiastock / Fotolia

Neue Kennzeichnung

Berufsgenossenschaftliche Vorschriften erhalten neue Systematik und neue Nummerierung

Das Vorschriften- und Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherung unterstützt Betriebe und Beschäftigte darin, Arbeitsplätze gesund und sicher zu gestalten. Ab dem 1. Mai 2014 wird sich die Systematik dieses Schriftenwerks verändern.

Das wurde notwendig, um Überschneidungen, die sich aus der Fusion der beiden Spitzenverbände von Berufsgenossenschaften und öffentlichen Unfallversicherungsträgern ergeben haben, zu bereinigen und die Systematik zu vereinheitlichen. Komplizierte Kürzel wie BGV/GUV-V, BGI/GUV-I oder GUV-SI wird es zukünftig nicht mehr geben. Die Schriften werden durchgängig in vier Kategorien eingeteilt werden: DGUV Vorschriften, DGUV Regeln, DGUV Informationen und DGUV Grundsätze.

Parallel dazu wird auch das Nummerierungssystem für alle Schriften eine neue Ordnung bekommen. Jede Publikation des „Vorschriften und Regelwerks“ erhält eine eigene mehrstellige Kennzahl. Um die Inhalte auf dem aktuellen Stand der Technik zu halten, arbeiten Experten aus Berufsgenossenschaften und Unfallkassen mit Vertretern der Wirtschaft und der Sozialpartner zusammen und garantieren so die Qualität des Regelwerks.

Mit der Umstellung auf das neue System wird eine Transferliste mit den alten und den neu vergebenen Nummern bereitgestellt, so dass Anwender sich neu orientieren können. In der Publikationsdatenbank der DGUV wird es möglich sein, sowohl nach den alten als auch nach den neuen Nummern zu suchen.

Aktuelle Zahlen der gesetzlichen Unfallversicherung

Zwei Neuerscheinungen informieren über Statistiken und Kennziffern der Berufsgenossenschaften

Rehabilitation - eine wichtige Aufgabe der gesetzlichen Unfallversicherung

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) hat mit den „Geschäfts- und Rechnungsergebnissen 2012“ eine ausführliche Darstellung der wichtigsten Zahlen der Berufgenossenschaften und Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand zusammengestellt. Die Broschüre enthält Informationen und umfangreiches Zahlenmaterial zum Versicherungsumfang, zu den Arbeits- und Wegeunfällen, zu Berufskrankheiten, zum Rentenbestand und zu den Leistungsaufwendungen.

Die handliche 91-seitige Broschüre „DGUV-Statistiken für die Praxis 2012“ ist eine kompakte Zusammenfassung aktueller Zahlen und Zeitreihen zur gesetzlichen Unfallversicherung. Der Schwerpunkt der Darstellung liegt auf den Unfall- und Berufskrankheitenzahlen.

Beide Titel sind als PDF-Datei im Internet abrufbar: http://publikationen.dguv.de
Geschäfts- und Rechnungsergebnisse 2012: Artikel-Nr. 12195
Statistiken für die Praxis: Artikel-Nr. 12197

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Sattelzug

Unfall auf der Autobahn

Ein junger Berufskraftfahrer war seit den frühen Morgenstunden unterwegs, um seine Ladung termingerecht abzuliefern. Bei der Auslieferung gab es erhebliche

© Sven Grundmann / Fotolia

Verzögerungen, so dass er erst mit mehreren Stunden Verspätung weiterfahren konnte. Auf einer zweispurigen Autobahn kam der mutmaßlich übermüdete Fahrer von der rechten Fahrspur ab, geriet auf den Seitenstreifen und prallte mit 85km/h auf ein Sicherungsfahrzeug der Autobahnmeisterei. Der Fahrer dieses Fahrzeugs wurde beim Aufprall schwer verletzt. Der Lkw-Fahrer war angeschnallt und kam mit Prellungen davon. Seine moderne Sattelzugmaschine war mit ESP, Abstandsregeltempomat und Spurverlassenswarner ausgestattet. Der Fahrer hatte alle Assistenzsysteme ausgeschaltet, deshalb ertönte beim Verlassen der Spur kein Warnsignal.

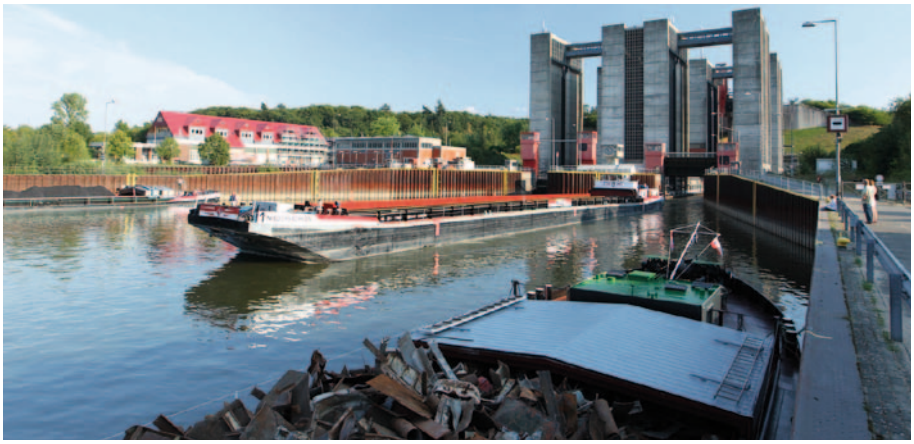
Gabelstapler

Sturz von der Auffahrrampe

Ein Mitarbeiter hatte die Aufgabe, fünf Gabelstapler auf einen Tieflader-Sattelanhänger zu verladen und zu sichern. Er hatte diese Verladetätigkeit bereits mehrfach eigenständig durchgeführt. Zunächst senkte er die hydraulisch angetriebenen Rampen des Tiefladers ab. Die Breiteneinstellung ließ er unverändert, so dass die Rampen in der äußeren Position abgelegt wurden. Anschließend wollte der Mann den ersten Stapler auffahren. Beim Hochfahren kam er auf Grund der nicht entsprechend der Spurbreite des Gabelstaplers eingestellten Auffahrrampen von diesen ab und kippte mit dem Stapler zwischen die Rampen. Das Fenster der Fahrerkabine zerbarst und der Fahrer wurde herausgeschleudert. Dabei zog er sich schwerste Kopfverletzungen zu. Den Fahrersitzgurt hatte er nicht angelegt.

Binnenschifffahrt: Acht Ziele bis 2018

Gute Sichtbarkeit ist in der dunklen Jahreszeit besonders wichtig



Im Dezember verabschiedete die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ihre „Vision 2018 für eine nachhaltige Binnenschifffahrt“. Die internationale Organisation setzt damit hohe Ziele, um die Entwicklung der Rhein- und der europäischen Binnenschifffahrt voranzutreiben. Die Vision 2018 enthält einige Ziele, die bereits im Branchenförderprogramm NAIADES II der Europäischen Kommission formuliert sind. Unter Punkt eins der Vision heißt es, die ZRK verfolge das Ziel, den Ruf der Binnenschifffahrt als sicherer Verkehrsträger zu festigen. Dazu werden einheitliche Standards für modernisierte und angepasste technische Vorschriften zur Verfügung gestellt. Das Sicherheits- und Risikomanagement in den Unternehmen soll unterstützt werden, um die Eigenverantwortung des Schifffahrtsgewerbes zu stärken und damit eine Reduzierung der Rechtsvorschriften zu ermöglichen.

Darüber hinaus sei vorgesehen, neue Informationsdienste zu nutzen, um die Sicherheit der Binnenschifffahrt zu verbessern und Logistikaspekten und Umweltbelangen besser Rechnung zu tragen. Zu den weiteren Zielen zählen die Verbesserung des Arbeitsmarktes durch eine verstärkte Ausbildung und Qualifikation, die Verbesserung sozialer Rahmenbedingungen, die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Schadstoffemissionen sowie die stärkere Einbindung der Binnenschifffahrt in vorhandene Logistikketten.

http://www.ccr-zkr.org/
http://www.vision-2018.org/pdf/VisionDE.pdf

Psychische Gesundheit

Neue Handlungshilfe für Betriebs- und Personalräte

Für Unternehmen und Beschäftigte wird die Förderung der psychischen Gesundheit immer wichtiger. Um die Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen an einen ganzheitlichen Arbeitsschutz zielgerichtet zu begleiten, hat die „Initiative Neue Qualität der Arbeit“ (INQA) eine Handlungshilfe herausgegeben, die sich gezielt an Betriebs- und Personalräte wendet. Sie nennt Daten und Fakten, erläutert Hintergründe, spricht rechtliche Optionen an, zeigt Wege für die konkrete Arbeit vor Ort auf und verweist auf weiterführende Informationen. Die Initiative INQA ist ein überparteiliches Bündnis, in dem sich Bund, Länder, Wirtschaftsverbände, Gewerkschaften, die Bundesagentur für Arbeit, Unternehmen, Sozialversicherungsträger und Stiftungen engagieren. Ziel ist es, die Qualität der Arbeit zu verbessern.

www.inqa.de

„Einer ist abgelenkt, vier sterben“

Neue Plakate an Autobahnen werben für mehr Gelassenheit beim Fahren

Seit Jahren machen Plakate am Rand der Autobahnen auf Gefahren im Straßenverkehr aufmerksam. Im Dezember 2013 stellten das Bundesverkehrsministerium und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat die neuen Motive aus der Kampagne „Runter vom Gas“ vor. Die drei Motive zeigen fröhliche, unbeschwerte Szenen im Auto mit Freunden, Familie oder Partnern. Für nachdenklich Töne sorgen die Unterschriften, wie z. B. „Einer rast, zwei sterben“.

Dass die Plakate am Straßenrand wahrgenommen werden, zeigt eine Umfrage der Bundesanstalt für Straßenwesen: Sie ermittelte, dass diese Plakate für 92 Prozent der Befragten das wichtigste und reichweitenstärkste Kontaktmedium sind. Und auch die Bekanntheit ist hoch: Mehr als 70 Prozent der Deutschen kennen die Kampagne „Runter vom Gas“ inzwischen.

www.runtervomgas.de

Mobile Parkplatzsuche für Lkw-Fahrer per App

Trucker können Parkplatz-Infos überprüfen, ergänzen und bewerten.

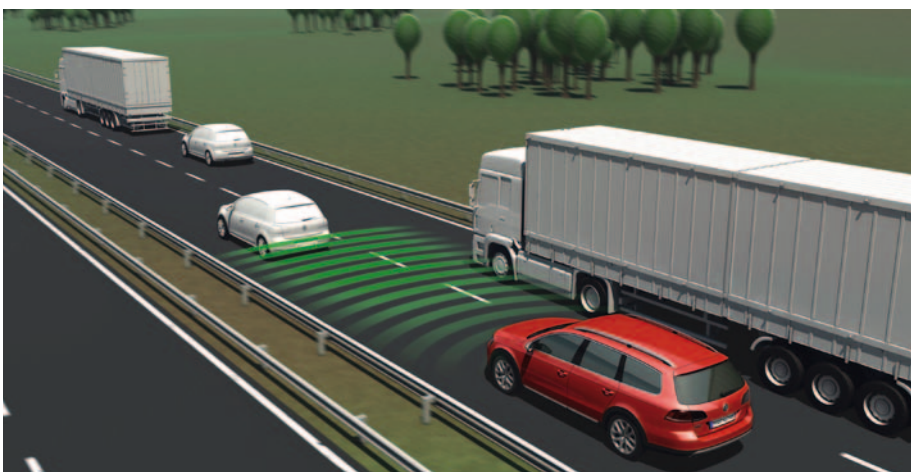
Für die europaweite Suche nach Lkw-Parkplätzen hat der Softwarehersteller PTV Group eine kostenlose App entwickelt. Sie weist offizielle Parkplätze, Autohöfe und geeignete Stellplätze in Industriegebieten aus. Aktualisiert und bewertet werden die Inhalte von den Nutzern der App.

Die App zeigt auf Basis des eigenen Standortes alle nächstgelegenen, möglichen Lkw-Parkplätze passend zu der eigenen Route. Die Entfernung wird auf Basis des Straßennetzes und der tatsächlichen Fahrtstrecke ermittelt. Nach Angaben des Herstellers sind 10.000 Parkmöglichkeiten entlang der Hauptverkehrsstraßen in Europa erfasst. Die Benutzeroberfläche wird in den Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch, Niederländisch, Polnisch, Tschechisch, Italienisch und Spanisch angeboten. Die App gibt es für Android- und Apple-Smartphones.

Der Hersteller will in einem nächsten Schritt die App weiterentwickeln, um zusätzlich die Anzahl freier Lkw-Stellplätze auf den jeweiligen Parkplätzen anzeigen zu können.

www.truckparkingeurope.com

Automatisiertes Fahren



© VW

Die Automatische Distanzregelung ist eine der vielen Neuentwicklungen auf dem Gebiet der Fahrassistenzsysteme.

Assistenzsysteme für Fahrzeuge werden immer ausgefeilter

Prototypen neuer Fahrzeuge, die selbstständig Gas geben, lenken und bremsen, sind bereits auf Teststrecken unterwegs. Bisher hat man sich jedoch kaum gefragt, welche Auswirkungen das automatisierte Fahren auf den Verkehr hat. Auf Einladung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates trafen sich im Dezember 2013 rund 130 Experten, um diese Frage zu diskutieren. Das Kolloquium begann mit Fachvorträgen über Aspekte moderner Fahrerassistenzsysteme und den Stand technischer Entwicklungen in der Automobilindustrie. Die Einflüsse auf den Fahrer beleuchtete der Psychologe Tobias Ruttke von der Universität Jena. In der anschließenden Podiumsdiskussion ging es um die Frage, wie weit das automatisierte Fahren gehen wird. Die Experten waren sich einig, dass die Akzeptanz technischer Systeme durch den Fahrer immer im Vordergrund stehen müsse. Vom vollständig automatisierten Fahren sei man zwar noch weit entfernt, ein Anfang auf der Autobahn sei aber vermutlich in einigen Jahren durchaus möglich.

Einen Bericht über das Kolloquium finden Sie auf der Homepage des DVR: www.dvr.de

DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Ein Assistent für den Assistenten

Vor kurzem gab es in Bonn, organisiert durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat, eine Diskussion zu den Fahrzeugen der Zukunft, die uns bald voll automatisiert über die Straßen steuern sollen. Einen Kurzbericht dazu finden Sie gleich links auf dieser Seite. Viele Funktionen für das voll automatisierte Fahren gibt es schon heute, eingebaut in Fahrerassistenzsysteme, über die wir an dieser Stelle schon mehrfach berichtet haben.

Erstaunlich bleibt, besonders vor dem Hintergrund der angestrebten Automatisierung, immer noch die Diskussion, ob sich ein ausgeschaltetes Assistenzsystem automatisch wieder zuschalten darf oder nicht. Dass der Fahrer die letzte Entscheidung haben muss – o.k., aber wenn bereits ein Spurverlassenswarner nach dem absichtlichen Abschalten in besonderen Verkehrssituationen vergessen werden darf, weil sonst der Fahrer angeblich seinen Anspruch auf die vollständige Steuerung des Systems nicht umsetzen kann, brauchen wir über automatisiertes Fahren nicht weiter nachzudenken. Was wir brauchen, ist ein weiteres Assistenzsystem, das ich hiermit ausdrücklich fordere: den Fahrerassistenzsystemwiedereinschaltassistenten. Und wer wirklich auf jegliche Hilfe verzichten will, der kann den dann ja abschalten. Aber wozu?

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Profis in der Luft

Rückenschmerzen, Erschöpfung, Termindruck – wie man sich im Alltag optimal auf die berufliche Belastung einstellt, zeigen Mitarbeiter mehrerer großer Fluggesellschaften im neuen Film der BG Verkehr. Und beweisen nebenbei, dass die Profis aus der Luft auch Profis vor der Kamera sind!

Rezepte gegen den Frust

Als die ersten Stewardessen in Passagierflugzeugen mitflogen, genossen sie hohes gesellschaftliches Ansehen und galten als gebildete und charmante „Gastgeberin an Bord“. Heute, im Zeitalter der Billigflieger, begegnen verwöhnte Passagiere den Flugbegleitern gerne mit einer gewissen Herablassung. Wie so oft wissen Außenstehende kaum, wovon sie sprechen und unterschätzen die Aufgaben und die Verantwortung der Crew. Im Film „Profis in der Luft – Gesund und sicher fliegen“ sprechen die Flugbegleiter offen über belastende Situationen und beschreiben, wie sie sich abgrenzen und neue Energie tanken.

Die Belastungen kennen

Die Arbeitssituationen von Flugbegleitern variieren häufig: Es gibt immer wieder Besonderheiten oder neue Anforderungen. Das beginnt schon mit den Kollegen. Von Natur aus fühlt sich ein Mensch sicherer, wenn er weiß, mit wem er es zu tun hat, denn so kann er sich auf sein Gegenüber einstellen. Aber ein Flugbegleiter arbeitet in der Crew ständig mit neuen Kollegen zusammen und in jedem Flieger sind wieder andere Passagiere unterwegs. Allein dieser ständige Wechsel enthält ein beachtliches Stresspotenzial.

Hinzu kommen körperliche Belastungen durch unregelmäßige oder falsche Ernährung, fehlende Bewegung, Störungen im Schlaf-Wachrhythmus und Lärm. Dennoch erwarten die Fluggäste und der

Das Filmteam begleitet die Crew auf dem Weg zum nächsten Flug.

INFORMATION

„Profis in der Luft - gesund und sicher fliegen“ (DVD)
Für Mitglieder der BG Verkehr 7,50 Euro
(plus MwSt. und Versandkosten)
Bestellung: www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Arbeitgeber den perfekten Service und ein immer freundliches Lächeln. Diese besondere Arbeitssituation war bereits vor einigen Jahren Anlass für eine Infobroschüre der BG Verkehr, die mittlerweile aus der betrieblichen Praxis nicht mehr wegzudenken ist: „Sicher abheben – gesund landen“ (mittlerweile auch in englischer Sprache verfügbar).

Von der Praxis – für die Praxis

Im Film berichten Flugbegleiter und Piloten über Probleme oder Gefährdungen aus dem Alltag der Luftfahrt. Chronologisch beschreibt der Film den routinemäßigen Ablauf eines Arbeitstages. Dieser Arbeitstag beginnt lange vor dem Betreten des Flugzeugs: Wir erleben die Darsteller zu Hause, beim Packen und auf dem Weg zur Arbeit, bei der Ankunft am Airport, dem Briefing, im Crewbus und im Luftfahrzeug selbst.

Neben dem Hauptfilm bietet die DVD vertiefende Informationen und Experten-Interviews zu den Themen Ergonomie, Flugangst, Lärm, Schlaf, Stress und Krise. Der Film richtet sich an interessierte Flugbegleiter und an Ausbilder vor Ort, die ihn bei Unterweisungen oder Schulungen nutzen können.

Last but not least macht der Film deutlich, dass der Beruf des Flugbegleiters, wenn man ein paar grundlegende Verhaltensregeln befolgt, immer noch hält, was er verspricht: Eine spannende, vielseitige Tätigkeit, mit der einmaligen Gelegenheit, weltweit unterwegs zu sein.

Helge Homann

Christine Berger-Danzinger (Purser Condor Flugdienst GmbH)
„Arbeitssicherheit ist ein sehr wichtiges Thema in der Airlinebranche und verbindet die Fluggesellschaften miteinander. Daher fand ich es eine großartige Idee, dass bei der Produktion des Filmes eine Zusammenarbeit von deutschen Fluggesellschaften stattgefunden hat. Und wir als Condor sind stolz darauf, eine von diesen Airlines zu sein.
Kurzfilme schaffen es, den Kolleginnen und Kollegen das Thema Arbeits- und Gesundheitsschutz einfach und zielführend zu vermitteln. Als Vorgesetzte habe ich an Bord eine Mehrfachfunktion, ich bin Vorbild, Trainer und Kollegin – und gerade das spielt bei der Unfallverhütung eine große Rolle. Die aktive Mitwirkung bei dem Film hat mir wieder bewusst gemacht, dass scheinbar Nebensächliches eine große Wirkung hat.“

Stefan Weyer (Fachkraft für Arbeitssicherheit und Flugkapitän Deutsche Lufthansa AG):
„Gerne habe ich bei diesem Film mitgewirkt, da ich in meiner Doppelfunktion als Kapitän und Sicherheitsingenieur für den Flugbetrieb die Erfahrung gemacht habe, dass Kleinigkeiten im Alltag einen großen Effekt für den einzelnen Mitarbeiter haben. Beispielhaft sei hier die konsequente Nutzung des Gehörschutzes genannt. Auch ist es wichtig, im größten Stress ab und zu innezuhalten, um sich zu fragen: Ist das eigentlich noch sicher, was ich hier gerade mache?“

Frauke Jetschmann (Fachkraft für Arbeitssicherheit und Flugbegleiterin Deutsche Lufthansa AG)
„Es hat mir viel Spaß bereitet, an dem Film mitzuwirken. Für mich ist er etwas Besonderes, da er gezielt den Flugbegleiter als Person in den Vordergrund stellt. Durch diese Herangehensweise ist weit mehr als ein Bericht über Gefahrenquellen und körperliche Beanspruchungen bei der Arbeit an Bord zustande gekommen. Es wurde möglich, Aspekte wie beispielsweise das Arbeiten mit ständig wechselnden Crews und Passagieren, die Folgen von Zeitverschiebung und die Vereinbarkeit von Familie und Beruf aufzugreifen. Die Schilderungen der Purser und Flugbegleiter sind mir in diesem Zusammenhang besonders wichtig, da sie zeigen, dass sich jeder Strategien aneignen kann, um auf die jeweiligen Anforderungen angemessen reagieren zu können. Ergänzt durch die Fachbeiträge liefert der Film für mich daher einen sinnvollen und zeitgemäßen Beitrag zum Umgang mit psychischen Belastungen, die in unserem Beruf entstehen können.“

DIE ABRÄUMER

Professionelle Abbruchunternehmer beseitigen Überflüssiges, kümmern sich um Altlasten und schaffen Raum für Neues. Wir begleiteten den Bauleiter des bayerischen Abbruchspezialisten Ettengruber über zwei Monate hinweg bei einem seiner spektakulären Projekte.

Ettengrubers Maschinenpark begeisterte auch die Kinder der angrenzenden Kita.

Bereits bei der Entkernung wird Bauschutt sauber getrennt.

6. November: Vorgespräch – Ein Ettengruber Prestigeprojekt

Gut 100 Meter lang, 20 Meter breit und ganze sieben Stockwerke hoch ist der gewaltige, aus den 1960er Jahren stammende Hauptbau des ehemaligen Klinikums Ingolstadt, der bis vor wenigen Wochen noch als Alten- und Pflegeheim genutzt wurde. Jetzt soll es einem großen Wohnimmobilien-Neubau samt Tiefgarage weichen. Das Gebäude wird eingerahmt von einem Kindergarten, einem Hospiz (beide noch in Betrieb), einer Kapelle mit historisch wertvollem Buntglasfenster und zahlreichen unter Denkmalschutz stehenden Schätzen im Herzen der historischen Altstadt. „Natürlich wollten wir dieses Projekt haben, es ist eine logistische und technische Herausforderung“, sagt Bauleiter Arne Bauer stolz. Mit 19 Jahren kam er zur Firma Ettengruber, begann sofort mit Schaufel und Hacke den „kontrollierten Rückbau“, wie Abbruchspezialisten ihre Arbeit treffend beschreiben. In den folgenden 21 Jahren arbeitete er sich bis zum Bauleiter für besonders anspruchsvolle Großprojekte hoch. In seiner Freizeit leitet er gut besuchte Fortbildungsseminare über die vielfältigen Aufgabenstellungen des Abbruchunternehmers. „Und dem dringend nötigen Nachwuchs versuchen wir durch Praktika zu vermitteln, wie interessant unser Beruf ist.“

Acht bis zehn Wochen soll es mindestens dauern, das riesige Bauwerk samt Untergeschoss komplett zu beseitigen und dem Bauherrn eine sofort nutzbare Baugrube zu übergeben. Sofern keine Unwägbarkeiten auftreten. Um diese weitgehend auszuschließen, wird das Projekt von der exakten Analyse des Bauwerkes über dessen professionelle Entkernung bis hin zum Abbruch des Stahlbetongerippes samt Kellergeschossen in jedem wichtigen Arbeitsschritt nicht nur von Gutachtern und Statikern begleitet. Auch der zuständige Kampfmittel-Räumdienst sowie die bayerischen Archäologen müssen ihre Freigaben erteilen. Ganz zu schweigen von allen großen Mobilfunkbetreibern, die das Flachdach des Hauses mit ihren riesigen Antennenanlagen bestückt haben.

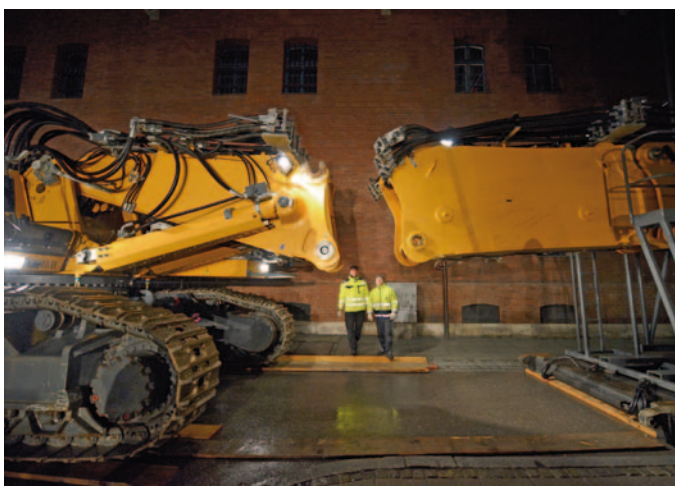
7. November: Objektbegehung – Von Bauschutt, Schad- und Störstoffen

„Sicherheit steht für mich an oberster Stelle“, betont Bauer. Ein Beispiel: Erst wenn er sich persönlich davon überzeugt hat, dass das gesamte Gebäude komplett von sämtlichen Strom führenden Netzen getrennt ist, schickt er seine Männer in die Stockwerke, um Raum für Raum mit Presslufthammer und schwerem Werkzeug bis auf den Betonrohling zu entkernen. Eine mühsame Arbeit, denn bereits jetzt wird der Bauschutt zimmerweise sorgfältig getrennt in Sondermüll und recyclingfähiges Material. Armdicke Probebohrungen durch sämtliche Geschossdecken sowie Laboranaly-

Das Aufgabenfeld der Archäologen wird vorbereitet (vorne). Die räumliche Nähe zum Hospiz (hinten) ist eine der Herausforderungen dieser Baustelle.

40.000 m³ umbauter Raum sind weitgehend entkernt.

Anlieferung und Zusammenbau des Longfront sind eine logistische Meisterleistung, die perfekt gelingt: Die Ingolstädter Stadtmauer, alle tief hängende Laternen und selbst der Asphalt blieben dabei unversehrt.



sen der Bohrkerne legen die oftmals ungewisse Zusammensetzung der unter Putz verborgenen Bausubstanz offen. Bis zu 90 verschiedene Fußbodenzusammensetzungen gibt es in alten Bauwerken. Und wenn wie hier der einstmals federführende Architekt wenige Monate vor Beginn der Arbeiten verstorben ist, sind aussagefähige historische Bauunterlagen für immer verloren.

Sauberer Bauschutt ist heutzutage nicht nur unter Umweltgesichtspunkten ein hohes Gut. Er wird von Ettengrubers Lkw-Transportflotte in drei firmeneigene Recyclingcenter gebracht und dort fein säuberlich aufbereitet. Störstoffe wie Holz, Porzellan, Bad- und auch Heizungseinbauten werden ebenso separiert wie Schadstoffe. Oder die in diesem Objekt kilometerlang anfallende Hausverkabelung. „Sogar die Kabelummantelung lassen wir analysieren. Sicher ist sicher“, bekräftigt Bauer. Über 40.000 Kubikmeter umbauten Raum gilt es abzureißen, ungezählte Tonnen Bauschutt müssen in den kommenden Wochen aus dem Ingolstädter Stadtkern abtransportiert werden. Und der Erdaushub aus dem einstmals begrünten weitläufigen Innenhof geht zur Wiederaufbereitung in die Ettengrubersche Bodenbörse – sobald die Archäologen das Terrain als „uninteressant“ freigegeben haben.

19. November: Mitternacht – Der Longfront wird bereitgestellt

Selbst jetzt, kurz vor Mitternacht beim Anblick des Schwertransportes, der zentimeterweise rückwärts durch die extrem verwinkelten Gassen des Ingolstädter Altstadtkerns manövriert, hat Arne Bauer die Ruhe weg. „Wir arbeiten seit Jahrzehnten mit dem Schwertransportunternehmer zusammen, die Fahrer wissen genau, was sie tun“, beruhigt er einen spürbar nervösen Anwohner, der um seinen geparkten VW-Bus bangt. Bei den Bewohnern der zum Teil prächtigen historischen Fachwerkhäuser ist Bauer inzwischen gut bekannt. Geht er doch bereits zu Beginn eines derartigen Großprojektes von Tür zu Tür, um den betroffenen Anwohnern das Abbruchvorhaben detailliert zu schildern und so bereits im Vorfeld viele Ängste zu nehmen. „Das persönliche Gespräch wirkt zehnmal besser als jede Postwurfsendung“, konstatiert er.

Inzwischen ist das Bauwerk innen fast bis auf das Betongerippe entkernt. Der Schwertransport bringt einen teilzerlegten Longfront-Bagger auf Basis eines Liebherr R 954C mit gut 90 Tonnen Gesamtgewicht und 31 Meter Auslegerreichweite zum Einsatzort. Der haushohe Hightechbagger soll die Bauruine in den kommenden Wochen mit einer gewaltigen hydraulischen Abbruchschere in transportable Trümmerteile zerkleinern. Auch hierbei gilt wieder Sicherheit als oberstes Prinzip. Vor allem auch für die speziell geschulten Maschinenführer, die Arne Bauer für dieses Projekt einsetzt. „Leider kann sich heutzutage nahezu jeder einen Longfront ausleihen und behaupten, er könne Abbrucharbeiten erledigen“, sagt er. „Deswegen bemüht sich unser Chef seit Jahren auf Verbandsebene, für das Fahren derart anspruchsvoller Baumaschinen einen Qualifizierungsnachweis einzuführen.“

20. November: Kommunikationsprobleme – Reibungslos läuft anders

Fast fünf Stunden dauern Zusammenbau und Positionierung des Longfront-Baggers. Trotz strömendem Novemberregen eine gut be-

Meterweise frisst sich die Abbruchschere durch den Stahlbeton, eine drei Tonnen schwere mobile Spritzschutzwand (hi.) sichert Autos und umliegende Gebäude, Wasser reduziert den Staub.

suchte mitternächtliche Showeinlage für die Anwohner rund um den Abbruchbau. Und obwohl alles klappt, wie von Bauer geplant, heißt es für den Baggerführer nun erst einmal abwarten. Denn ein Mobilfunkbetreiber hat seinen Antennenwald weder zur Entsorgung frei gegeben noch vom Dach geräumt und unterstreicht sein Verlangen nach mehr Zeit mit Hilfe seiner Hausjuristen. „Verzögerungen wie diese gibt es immer wieder, das holen wir hoffentlich wieder rein“, glaubt Bauer zu diesem Zeitpunkt noch.

Eine weitere Herausforderung wird die Zerlegung einer gewaltigen, 20 Zentimeter dicken und sieben Stockwerke hohen Metallwand sein, die das Abbruchhaus noch mit dem angrenzenden Hospiz verbindet. Auch sie muss Stockwerk für Stockwerk, Stück für Stück zerschnitten werden, ohne die Statik des Nachbarhauses zu gefährden.

10. Dezember Aufatmen – Das Warten hat ein Ende

Ingolstadts Altstadt ist bereits weihnachtlich geschmückt, als der Longfront endlich zum Einsatz kommt. Über zwei Wochen hat der Mobilfunkbetreiber die Baustelle lahmgelegt, jetzt kann zumindest an einer Ecke der Bauruine mit dem Abbruch begonnen werden. Und trotz nebelfeuchtem Winterwetter staubt der Beton mächtig, als die gewaltige Abbruchschere am Dachkranz der Ruine das erste Mal zupackt. Im Beisein der örtlichen Presse versteht sich. Medizinballgroße Betonbrocken mit Hunderten Kilogramm Gewicht donnern im freien Fall aus dem siebten Stockwerk zu Boden, während Arne Bauer dem Longfrontführer aus sicherer Entfernung Anweisungen per Funk zukommen lässt. Der Bagger ist mit drei Kamerasystemen und einem speziellen „Demolition Control System“ ausgestattet, das fortlaufend über Standneigung und Werkzeugposition sowie eventuell daraus resultierende Risikolagen informiert. Trotzdem sieht der Baggerführer in seiner mit Integralschutzgitter versehenen Kabine nicht immer, wo er in luftiger Höhe die mächtige Schere ansetzen muss. „Gut, dass es heute so grau ist. Bei hochstehender Sonne müssen wir auch die Blendung des Baggerführers berücksichtigen. Es gab schon Einsätze, da habe ich dem Longfront Pausen verordnet, damit sich die Augen des ständig gen Himmel blickenden Baggerführers erholen konnten“, berichtet Bauer. Zwar lässt sich die Kabine des Baggers um 30 Grad neigen, doch allein schon das enorme Gewicht verhindert oft einen Stellungswechsel nur der besseren Sicht zuliebe.

16. Dezember Mit Bedauern – Der Redaktionsschluss ruft

Der Longfront arbeitet jetzt Tag für Tag. Bis weit in den Januar hinein wird er im Einsatz sein, erst wenn er die Erdgeschossdecke erreicht hat, übernimmt ein herkömmlicher Caterpillar 330D den Rest. Eine ganze Flotte von Lkw wird zudem ab Januar gewaltige Mengen an Bauschutt in die Ettengruber‘schen Recyclinganlagen abtransportieren. Natürlich unter größtmöglicher Rücksicht auf die Anwohner. Wenn diese Ausgabe des SicherheitsProfi Ende Januar in die Verteilung geht, wird Arne Bauer der Pinnwand im Bauleitercontainer mit Stolz neue Bilder hinzufügen können. Und vermutlich schon die nächsten Großprojekte in der Vorbereitung haben. „Unsere Praktikanten glauben anfangs immer, dass wir den ganzen Tag mit Presslufthämmern in Bauruinen herumklettern. Aber das ist nur ein winziger Aspekt dieses anspruchsvollen Jobs. Jeder neue Abbruchauftrag bringt neue Herausforderungen mit sich, das macht den ungeheuren Reiz meines Berufs aus“, schwärmt er beim Abschied. Bewerbungen nimmt die Firmenzentrale in Dachau übrigens gerne entgegen.

Text und Fotos: Heinz E. Studt

© shotbydave / iStockphoto

Immer erreichbar – wozu?

Fast jeder hat eins, viele sogar zwei: Rund 90 Prozent der Privathaushalte in Deutschland nutzen mittlerweile Mobiltelefone. Die ständige Erreichbarkeit hat viele praktische Vorteile, im Arbeitsleben aber auch schwerwiegende Nachteile. Deswegen gelten für die Nutzung von Mobiltelefonen im Betrieb klare Regeln.

Bei der Verladung von Stahlteilen auf einen LKW arbeiten der Anschläger, der Fahrzeugführer und der Autokranführer zusammen. Als die Last auf der Ladefläche abgesetzt wird, kippt sie um und verletzt den Fahrzeugführer schwer. Später berichten die Beteiligten, der Autokranführer sei schon zu Beginn der Arbeit unruhig gewesen, private Angelegenheiten hätten ihn abgelenkt. Bei der anschließenden Unfalluntersuchung zieht sich die Aufsichtsperson der BG Verkehr mit dem Kranführer zurück, um die Fakten ruhig und konzentriert zu ermitteln, als das Mobiltelefon des Kranführers die Befragung lautstark und penetrant unterbricht …

Mehr Botschaften als wir brauchen

„Die Benutzung von Mobiltelefonen bei der Arbeit ist bei uns viel zu gefährlich“, sagt der Unternehmer. „Während der Mitarbeiter einen Radlader führt, muss er dieser Tätigkeit seine volle Aufmerksamkeit widmen. Private Angelegenheiten kann er vorher, nachher oder durch Stellvertretung regeln.“ Das ist eindeutig.

Können Sie sich vorstellen, auf Ihr Handy zu verzichten? Die Geschwindigkeit, mit der Informationen übertragen und verarbeitet werden, kann über wirtschaftlichen Erfolg oder Misserfolg entscheiden – das war schon zu Zeiten der Brieftaube so. Aber heute, im Zeitalter der Informationstechnologie, werden wir in allen Lebensbereichen mit Botschaften überflutet, die wir nicht unbedingt brauchen. Darum müssen wir uns fragen, wie wir die Informationen sinnvoll steuern und nutzen.

Immer und überall?

Wirtschaftlich gesehen befinden wir uns in einer Phase prozessorientierter Betriebsführung. Große Investitionen, also das „Klotzen“, erleben wir selten, statt dessen wird jeder Abschnitt eines Arbeitsprozesses geprüft und weiterentwickelt, denn im Alltag soll kein Kapital „verkleckert“ werden. Dabei hilft die Informationstechnologie: Längst gibt es im Güterkraftverkehr Instrumente zur Planung der Routen, zur Erfassung und Optimierung von Kosten und Nutzen. Der Produktname „Fleetboard“ ist ein geflügelter Begriff geworden für den Einsatz von Informationstechnologie im Kraftverkehr.

Kann man das eine wollen und gleichzeitig das andere ächten? Der Schlüssel zur Beantwortung dieser Fragen liegt in den Auswirkungen, die Informationen auf uns und unsere Arbeit ha-

Die private Nutzung von Mobiltelefonen während der Arbeit nimmt immer weiter zu. Der Unternehmer kann aber verlangen, dass die Mitarbeiter die privaten Geräte während der Arbeitszeit ausschalten, entschied das Landesarbeitsgericht Rheinland Pfalz.

© endstock / Fotolia

ben. Können wir die Menge der eingehenden Daten verarbeiten, erhalten wir dosiert die Informationen, die wir wirklich brauchen? Ein Übermaß an Botschaften kann zu einer Überlastung des Menschen führen, besonders dann, wenn schnell gehandelt werden muss.

Profis machen Pausen

Orientierung in diesen Fragen kann die Arbeitswissenschaft (Ergonomie) bieten, die die Wirkung der Arbeit und ihrer Gestaltungsformen auf den Menschen untersucht. Körperlich und mental entsteht Überlastung besonders schnell aus einseitiger Beanspruchung und/oder kontinuierlicher Überbeanspruchung. Abwechslung und Ruhephasen erhalten Aufmerksamkeit und Wachheit des Menschen.

Wie ist nun die permanente private Erreichbarkeit zum Beispiel eines Radladerfahrers zu beurteilen? Von seiner Aufmerksamkeit hängt das Leben der Kollegen ab. Professionalität bedeutet in diesem Zusammenhang konzentriertes und aufmerksames Arbeiten. Das ist nur möglich, wenn tagsüber regelmäßig kurze entspannende Pausen gemacht werden. Über das Jahr gesehen bewahrt der Fahrer seine Leistungsfähigkeit, indem er seinen Erholungsurlaub in Anspruch nimmt. Sollte es im Privatleben Belastungen geben, muss er einen Weg finden, diese von der Arbeit zu trennen. Andernfalls ist eine geistige, nervliche oder emotionale Überforderung des Betroffenen sehr wahrscheinlich. Die Folgen für seine Umgebung können erheblich sein. Kurz gesagt: Der Arbeitsplatz sollte nichts als ein Platz der Arbeit sein. Bis zur Pause gehört die Aufmerksamkeit ausschließlich den Kollegen und dem Betrieb (was ja eigentlich eine Selbstverständlichkeit ist).

Für jeden Menschen gilt: Leben Sie strukturiert. Widmen Sie Ihre Zeit jeweils einer Sache, und zwar gründlich. Wenn Sie merken, dass sie sich dauernd gestresst fühlen, müssen Sie rechtzeitig gegensteuern. Manchmal können schon kleine Veränderungen viel bewirken. Sorgen Sie dafür, dass Sie bekommen, was zur Erhaltung der körperlichen und geistigen Kräfte erforderlich ist. Freie Zeit wird heutzutage zum Beispiel immer knapper – Informationen zu beliebigen Themen sind dagegen quasi überall und jederzeit verfügbar und werden in immer kürzeren Abständen aktualisiert. Aber das zwingt Sie noch lange nicht zu deren kontinuierlicher Nutzung: Schalten Sie Mobiltelefon, Smartphone oder Tablet einfach ab, wenn die empfangsbereiten Geräte die Struktur und Qualität Ihres Tagesabschnittes stören!

Leben Sie strukturiert. Widmen Sie Ihre Zeit jeweils einer Sache – und zwar gründlich!

Konsequenzen für den betrieblichen Arbeitsschutz

Im betrieblichen Arbeitsschutz darf das Thema der privaten Erreichbarkeit bei sicherheitsrelevanten Tätigkeiten nicht ausgeklammert werden:

- Die Gefährdungsbeurteilung soll Tätigkeiten kennzeichnen, für die besondere Aufmerksamkeit erforderlich ist.
- Informationstechnik ist nur dort einzusetzen, wo sie dazu dient, den Arbeitsprozess zu strukturieren.
- Private Geräte sind grundsätzlich tabu. Falls es für die Arbeit erforderlich ist, sollte der Betrieb Mobiltelefone etc. zur Verfügung stellen (andernfalls wäre es für den Unternehmer schwierig, private Telefonate zu reglementieren).

Die Vorgesetzten müssen darauf achten, dass die betrieblichen Anweisungen eingehalten werden. Normalerweise lässt sich die Erreichbarkeit für private Nachrichten während der Arbeitszeit über zentrale Stellen (Büro, Aufsicht etc.) leicht organisieren.

Ulrich Schulz

© arturaliev / Fotolia; Montage: LA

Arbeitsschutz mit Methode

Weniger Unfälle, gesündere Mitarbeiter, Kostenersparnis: Wer seinen Betrieb gut organisiert, hat die Vorteile auf seiner Seite. Die BG Verkehr hilft besonders kleinen und mittelgroßen Unternehmen beim professionellen ORGAcheck.

Stellen Sie sich bitte folgende Situationen vor: Unternehmer A versieht übers Jahr alle Rechnungen und Belege mit einem Eingangsstempel, klebt alle kleinen Belege auf ein DIN A4-Blatt, notiert, aus welchem Grund die Rechnung entstanden ist, sortiert private Rechnungen aus, locht und heftet alles in der Reihenfolge der Eingänge ab. Der Ordner wird dem Steuerberater übergeben.

Unternehmer B packt jede Rechnung inklusive aller Supermarktquittungen in einen Schuhkarton und überlässt die Zuordnung seinem Steuerberater.

Was glauben Sie: Wer ist mit seiner Buchhaltung schneller fertig? Wer zahlt weniger an den Steuerberater? Welcher Unternehmer hat das geringere Risiko, Nachfragen vom Finanzamt zu erhalten?

Von Organisationsverschulden bis zur groben Fahrlässigkeit

Im Arbeitsschutz ist es ähnlich. Wer sich darauf verlässt, dass schon alles irgendwie gut gehen wird und die Mitarbeiter zusehen, wie sie zurechtkommen, muss eventuell die Frage beantworten, warum er nicht rechtzeitig und nicht ausreichend für den Ernstfall vorgesorgt hat. Oft kommt diese Frage von den zuständigen Behörden, hin und wieder vom Staatsanwalt. Die Ermittler prüfen, ob ein Organisationsverschulden vorliegt oder eine grobe Fahrlässigkeit, die dem Vorsatz nicht unähnlich ist. – „Ich bin davon ausgegangen, dass ..., Eigentlich war doch alles klar ..., „Ich habe gedacht ..."? Wie reagiert wohl ein Richter, wenn der Unternehmer, der die Verantwortung für den Arbeitsschutz trägt, sich so äußert?

Fehlerquellen, die oft zu Unfällen führen, lassen sich durch gute Organisation leicht vermeiden. Hier ein paar typische Beispiele

- Eine angeknackste Leiter wurde nicht überprüft und ein Mitarbeiter stürzt ab.
- Ein neuer Kollege wird nicht darüber informiert, welche PSA er benutzen muss, und verletzt sich schwer.
- Eine Gefährdungsbeurteilung sieht zwar einen exzellenten Gerüstbau und vorschriftsmäßige Absturzsicherung vor, aber nicht die Rettung nach einem Absturz, so dass im Notfall wertvolle Zeit verloren ging.

NEU: GDA-ORGACHECK Das Online-Tool zur Selbstbewertung

Im Internet gibt es für kleine und mittelständische Unternehmen ein neues Werkzeug, mit dem sie die Organisation des Arbeitsschutzes selbst bewerten können. Der „GDA-ORGAcheck“ besteht aus insgesamt 15 Themenbausteinen. Sechs davon bilden die sogenannte Basisversion und müssen auf jeden Fall bearbeitet werden, damit eine erste Auswertung und der Vergleich mit anderen teilnehmenden Unternehmen möglich ist (Benchmarking). Die Teilnahme ist selbstverständlich anonym und kostenlos.

Die sechs Bausteine der Basisversion sind:

1. Verantwortung und Aufgaben
2. Kontrolle Arbeitsschutz
3. Betreuung / Sifa / Betriebsarzt / ASA
4. Qualifikation
5. Gefährdungsbeurteilung
6. Unterweisung

Die Fragen werden nach dem Ampelsystem beantwortet (rot= dringender Handlungsbedarf, gelb=Handlungsbedarf, grün=kein Handlungsbedarf). Zu jedem Baustein gibt es eine kleine Einführung, außerdem zu den Fragen unter dem Punkt „Was mache ich, was ist zu tun“ auf Wunsch kurze Erläuterungen. Hinweise zu Begriffen und rechtlichen Grundlagen runden das Informationsangebot ab.

www.gda-orgacheck.de

- Eine Betriebsanweisung berücksichtigt die angebliche Erfahrung der Mitarbeiter und enthält deswegen nur die Kurzbezeichnung der erforderlichen PSA, was zum falschen Griff mit unangenehmen Folgen führt.

Diese Liste, die übrigens aus Unfallmeldungen stammt, ließe sich noch lange fortführen.

Wer etwas erreichen will, muss sich Ziele setzen

Durch Änderungen im Arbeitsschutzgesetz und im Sozialgesetzbuch VII wurden im November 2008 die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA) geschaffen. Die GDA ist eine auf Dauer angelegte konzertierte Aktion von Bund, Ländern und Unfallversicherungsträgern zur Stärkung von Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz. Sie hat zum Ziel, die bereits bestehenden Arbeitsschutzmaßnahmen einheitlich und transparent zu regeln und ihre Umsetzung am Arbeitsplatz nachhaltig voranzutreiben. Dazu werden in abgegrenzten Zeiträumen (Perioden) Ziele vereinbart und Maßnahmen zum Erreichen dieser Ziele beschlossen. Aktuell, d.h. im Zeitraum von 2013 bis 2018, gibt es drei Ziele:

- Verringerung von arbeitsbedingten Gesundheitsgefährdungen und Erkrankungen im Muskel-Skelett-Bereich (GDA MSE)
- Schutz und Stärkung der Gesundheit bei arbeitsbedingter psychischer Belastung (GDA Psyche)
- Verbesserung der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes (GDA ORGANISATION)

GDA Arbeitsprogramm Organisation startet

Der Startschuss für das Thema Organisation ist jetzt gefallen: Jedes Unternehmen in Deutschland ist aufgerufen, Verbesserungspotenziale im Bereich der Organisation des Arbeitsschutzes zu finden und zu nutzen. Dabei hilft eine gründliche Prüfung der eigenen Organisation. Zu diesem Zweck kann jeder Interessierte ein Online-Tool im Internet nutzen, den so genannten ORGAcheck (siehe Kasten oben).

Eine weitere Maßnahme ist der Besuch von Präventionsberatern der BG Verkehr im Unternehmen. Sie führen auf derselben Grundlage wie der ORGAcheck eine Vor-Ort-Beratung durch und halten fest, in welchem Zustand sich die betriebliche Organisation befindet. Je nach Ergebnis können weitere Maßnahmen beschlossen werden. Unsere Aufsichtspersonen kündigen ihren Besuch natürlich rechtzeitig schriftlich an.

„Wird der Arbeitsschutz optimal organisiert, zeigt sich das früher oder später im Unternehmenserfolg.“

Darüber hinaus können die Unternehmer selbst die Initiative ergreifen und ihr Arbeitsschutzmanagementsystem (AMS) von der BG Verkehr begutachten lassen. Damit erkennen Sie das Verbesserungspotenzial der Arbeitsschutzorganisation – wird dieses Potenzial voll ausgeschöpft, zeigt sich das früher oder später im Unternehmenserfolg! Zur Begutachtung des AMS im Betrieb haben wir einen Ordner entwickelt, der in Kürze verfügbar sein wird. Mehr dazu im nächsten SicherheitsProfi.

Günter Bokelmann

INFORMATION

Informationen zur Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie
www.gda-portal.de

GDA-ORGAcheck als Online-Test für das eigene Unternehmen:
www.gda-orgacheck.de

Baugruben werden unter anderem mit Trägerbohlwänden („Berliner Verbau“, Abb. 1) oder auch mit Spundwänden (Abb. 2) gesichert, um diese senkrecht ausbaggern zu können (Abb. 4). Dazu müssen aber zunächst Stahlträger bzw. Spundbohlen, so genannte „Rammelemente“ senkrecht in den Baugrund eingebracht werden (Abb.3).

Wer anderen eine Grube gräbt …

… muss auch für den Rückbau sorgen! Soll zum Ziehen der Stahlträger oder Spundbohlen ein Autokran eingesetzt werden, müssen bestimmte technische Voraussetzungen erfüllt sein. Für die BG Regel „Arbeiten im Spezialtiefbau“ wurden deswegen Ergänzungen formuliert.

Für die Sicherung von Baugruben werden bei den oft senkrechten Grubenwänden unter anderem Stahlträger oder Spundbohlen verwendet, die wieder gezogen werden müssen, wenn die Grube rückgebaut wird. Gerade bei beengten Platzverhältnissen werden dafür auch Autokrane eingesetzt – und das birgt ein gewisses Risiko.

Autokran mit Vibrationsgerät

Nachdem der Rohbau unterhalb der Geländeoberkante hergestellt wurde, können bereits die Wiederverfüllung und der Rückbau der Baugrube beginnen. Prinzipiell können zwar dabei die Rammelemente auch wieder mit den Baugeräten gezogen werden, mit denen sie eingebracht wurden (Abb. 3). Allerdings sind auf der Baustelle die Platzverhältnisse häufig beengt. Deswegen wird oft ein Autokran eingesetzt, an dessen Lasthaken ein Vibrationsgerät hängt (Abb. 5).

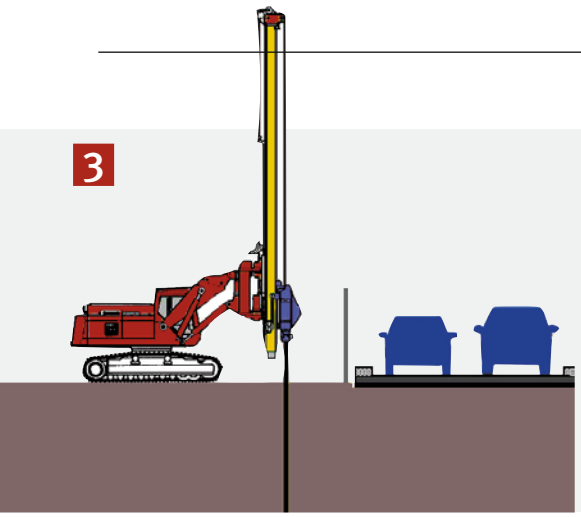
Das diesel-hydraulisch angetriebene Vibrationsgerät (Abb. 6) erzeugt die Schwingungen in einer Erregerzelle durch mehrere rotierende Unwuchten. Mit der Spannvorrichtung wird das Rammelement aufgenommen und somit auch die Schwingung übertragen. Allerdings soll eine Schwingungsübertragung auf die Unterflasche vom Autokran vermieden werden, sodass über der Erregerzelle ein Schwingungsisolator (Federjoch) angeordnet ist.

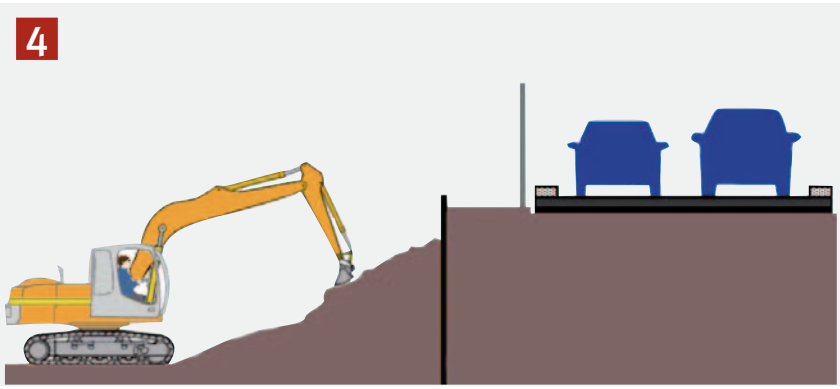
Problematische Schwingungen

Trotzdem muss man davon ausgehen, dass Schwingungen über die Unterflasche sowie das Hubseil in den Kranausleger eingeleitet werden und genau das ist problematisch. Vor allem bei modernen Autokranen sind nämlich die Ausleger in der Regel aus hochfesten Feinkornstählen mit geringer Dauerschwingfestigkeit gefertigt. Dies kann dazu führen, dass die konstruktiv für die Gesamtbe-

Einsatz eines Autokrans

© Felix Forster GmbH





triebsdauer des Krans vorgesehene Anzahl von Schwingungen schnell erreicht ist. In der Folge kann zum Beispiel bei einem Ermüdungsbruch der Ausleger abknicken und das angehobene Vibrationsgerät stürzt ab, möglicherweise mit einer bereits gezogenen Spundbohle (Abb. 7).

Außerdem stellt sich die Frage, ob es sich beim Ziehen des Rammelements mit einem Autokran um das verbotswidrige „Losreißen festsitzender Lasten“ im Sinne von § 38 UVV „Krane“ (BGV D6) handelt. Die Ansichten der Fachleute darüber gehen ziemlich weit auseinander: Einige vertreten die Annahme, dass die Schwingung des Vibrationsgeräts die Reibung zwischen Rammelement und Boden so stark reduziert, dass das Ziehen des Rammelements kein Losreißen sei. Dieser Auffassung wollte sich das Sachgebiet „Tiefbau“ des DGUV Fachbereichs „Bauwesen“ nicht grundsätzlich anschließen, lässt dabei allerdings eine Ausnahme gelten: Wenn der Hersteller des Autokrans ausdrücklich in der Betriebsanleitung erklärt, dass das Ziehen von Rammelementen einer bestimmungsgemäßen Verwendung entspricht, gibt es gegen den Einsatz keine Bedenken. In diesem Sinne müssen aber auch die spezifizierten Randbedingungen beim Betrieb beschrieben werden (Kranwaage zwischenschalten, Schwingungsentkopplung einsetzen etc.).

Krane nur bedingt geeignet

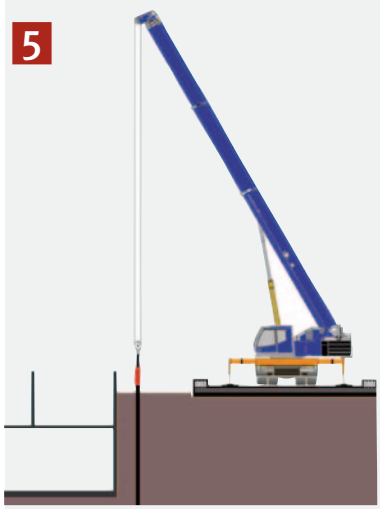
Im Fachbereich Bauwesen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) hat das Sachgebiet „Tiefbau“ u.a. nach fachlicher Diskussion folgenden Beschluss gefasst, der in die BG-Regel „Arbeiten im Spezialtiefbau“ (BGR 161) übernommen wurde:

Fahrzeug- und Turmdrehkrane dürfen nicht als Trägergerät beim Ziehen von Rammelementen eingesetzt werden!

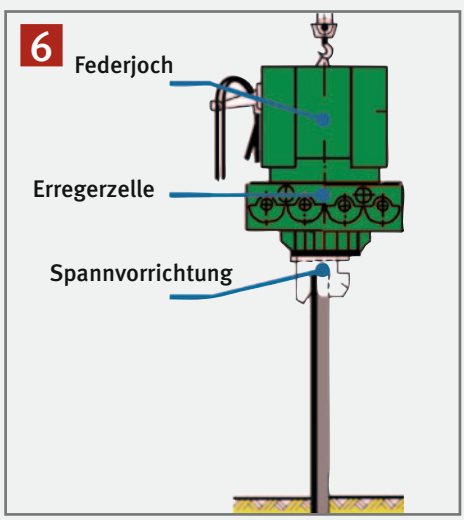
Davon darf nur abgewichen werden, wenn

- der Kranhersteller diesen Einsatz als bestimmungsgemäß erklärt hat (Verleiher-Erklärung ist dem nicht gleichgestellt),
- dies an der Einsatzstelle durch entsprechende schriftliche Unterlagen des Kranherstellers nachgewiesen werden kann und
- die vom Kranhersteller hierin für einen solchen Einsatz spezifizierten Randbedingungen beachtet werden.

Thomas Künzer



Ziehen des Rammelements



Prinzip des Vibrationsgeräts

© BG Bau

PSA gegen Absturz

Als 2010 auf dem Segelschulschiff Gorch Fock eine junge Soldatin aus der Takelage in den Tod stürzte, sorgte das in den Medien für große Aufmerksamkeit. Dass schwere Sturzunfälle leider auch in der modernen Handelsschifffahrt keine Seltenheit sind, ist dagegen weniger bekannt.

Ladeluke als Unfallort

Der Sturz in die Ladeluke zählt in der Seefahrt zu den schwerwiegendsten Ereignissen. Dieser Sturz endet in den meisten Fällen aufgrund der großen Höhe tödlich. Die häufigsten Unfallursachen sind die fehlende Absturzsicherung zum Beispiel in Form einer Steckreling an der Luke, die schlechte Ausleuchtung des Umgebungsbereiches bei Nacht sowie der Aufenthalt auf Lukendeckeln bei einer Teilöffnung der Luke.

Auch Stürze in offene Mannlöcher oder durch offene Montage- bzw. Übernahmeluken sind heute noch im Unfallgeschehen zu registrieren. Oft geschehen diese Unfälle bei Werftliegezeiten. Grund: Für die Besatzung ungewohnt sind Öffnungen in den Decks und Verkehrswegen offen, die normalerweise ständig verschlossen sind. Absperrungen und Absicherungen werden häufig beiseite geräumt, ohne dass darüber informiert wird. Die allgemeine Unordnung und oftmals spärliche Beleuchtung der Innenbereiche kommen als begünstigende Bedingungen für solche Unfallhergänge hinzu.

Persönliche Schutzausrüstung

Im Alltag an Bord verzichten die Seeleute häufig aus Bequemlichkeitsgründen auf die Verwendung von Persönlicher Schutzausrüstung (PSA) gegen Absturz, vor allem bei Tätigkeiten, die „mal so eben“ durchgeführt und bei denen zum Beispiel von Podesten oder von Leitern aus gearbeitet werden muss. Aber selbst wenn die Persönliche Schutzausrüstung gegen Absturz zum Einsatz kommt, kann man häufig Fehler beobachten, die eine wirksame Absturzsicherung einschränken und in deren Folge Personen verletzt werden können.

Typische Fehler beim Einsatz der Schutzausrüstung

Benutzung von Beckengurten

Vorsicht: Beckengurte sind als PSA gegen Absturz nicht mehr zugelassen! Sie sind als PSA gegen Absturz vollkommen ungeeignet und können im Falle eines Absturzes zu allerschwersten Verletzungen führen. Als PSA gegen Absturz dürfen nur noch zugelassene Auffangsysteme verwendet werden. Sie bestehen aus einer Anschlageinrichtung, einem Verbindungsmittel und einem Auffanggurt.

Falsch angelegte Auffanggurte

Beim Anlegen der Auffanggurte müssen die folgenden drei Punkte unbedingt beachtet werden:

- Die Bebänderung der Auffanggurte muss fest genug eingestellt sein.
- Alle Verschlüsse müssen geschlossen werden.
- Der Sitzgurt soll richtig unter dem Gesäß liegen.

Im Falle eines Absturzes wirken sehr große Kräfte auf den menschlichen Körper ein. Wurde der Auffanggurt nicht richtig angelegt, kann die Einleitung der Kräfte in den Körper nicht optimal erfolgen, was bei einem Absturz schwere und schmerzhafte Verletzungen verursachen kann.

Verwendung von mangelhafter oder nicht geprüfter Ausrüstung

Vor der Benutzung muss sich der Träger von dem ordnungsgemäßen Zustand der PSA gegen Absturz überzeugen und eine Überprüfung auf augenscheinliche Mängel vornehmen. Typische Mängel sind zum Beispiel eingerissene Gurte, Brandlöcher, Verfärbungen oder andere Anzeichen für die Einwirkung von Chemikalien, gebrochene Rückenplatten oder beschädigte Nähte der Gurte. Die Persönliche Schutzausrüstung gegen Absturz unterliegt der Prüfpflicht durch einen Sachverständigen (befähigte Person). Die PSA muss nach Bedarf, mindestens jedoch einmal im Jahr, geprüft werden.

Auswahl falscher Anschlagpunkte

Der Auswahl des Anschlagpunktes kommt eine große Bedeutung zu. Er sollte möglichst senkrecht über dem Körper liegen, damit ein Schrägauszug vermieden wird. Eine Tragfähigkeit von mindestens 1,2 Tonnen gilt als ausreichend.

Fehler bei der Verwendung der Verbindungsmittel

Die Verbindungsmittel dürfen nicht über scharfe Kanten geführt werden, denn die starken Kräfte, die bei einem Absturz auftreten, können dort leicht zum Brechen des Anschlagmittels führen. Ebenfalls untersagt ist die Verlängerung der Verbindungsmittel durch Seile, um einen größeren Bewegungsspielraum zu bekommen. Das Auffangsystem besteht aus aufeinander abgestimmten Bestandteilen – werden diese verändert, kann es zu einem Versagen kommen.

Fallhöhe wird nicht berücksichtigt

Last but not least ein Selbstgänger, der aber leider dennoch im Alltag nicht immer selbstverständlich ist: Das Auffangsystem muss so zusammengestellt werden, dass ein Aufschlag ausgeschlossen ist. Nur so kann die Persönliche Schutzausrüstung ihren Träger wirklich schützen!

Stephan Schinkel

Nur ein moderner, kompletter und richtig angelegter Auffanggurt schützt bei einem Absturz vor schweren Verletzungen. Der Falldämpfer (siehe unten) gehört unbedingt dazu. Weitere Informationen zu diesem Themenkomplex gibt es im Handbuch See, Kapitel A7.

AUF EINEN BLICK:

Grundsätze für den Einsatz der Persönlichen Schutzausrüstung gegen Absturz

- Bei der Auswahl der zu verwendenden PSA gegen Absturz müssen die Rahmenbedingungen berücksichtigt werden.
- Es darf nur mangelfreie und geprüfte PSA gegen Absturz verwendet werden.
- Der Anschlagpunkt sollte mindestens eine Tragfähigkeit von 1,2 Tonnen aufweisen und vom verantwortlichen Schiffsoffizier festgelegt werden.
- Der Anschlagpunkt sollte sich möglichst senkrecht über dem Körper befinden.
- Bereits vor dem Beginn der Arbeiten muss die Rettung einer abgestürzten Person organisiert sein.

Schwere Lasten sicher am Haken

Seile, Ketten, Gurte und Bänder – wichtige Anschlagmittel auch in der Binnenschifffahrt

Nicht nur beim Umschlag von Stückgut, sondern auch an Bord von Binnenschiffen müssen oft schwere Gegenstände bewegt werden. Ganz nach dem Motto „Denk an mich. Dein Rücken“ trägt der Einsatz von technischen Hilfsmitteln zur Erleichterung von Hebe- und Tragearbeiten bei und hilft Unfallgefahren zu reduzieren.

Schwere Lasten werden also nach Möglichkeit mit Hebezeugen angehoben oder transportiert. Mit Anschlagmitteln wie Seilen, Ketten, Hebebändern oder Rundschlingen werden die Last oder die Lastaufnahmemittel, wie z.B. Traversen, Hebeklemmen und Greifer, mit Kranhaken verbunden.

An Bord selbst kommen Anschlagmittel beim Ein- und Aussetzen des Beibootes mit dem Bootsdavit und bei Arbeiten mit dem Autokran zum Einsatz. Beim Bootsdavit sind es die Seile oder Ketten, mit denen das Boot gehalten wird. Beim Autokran kommen je nach Bedarf alle Anschlagmittel zum Einsatz, sei es das Seil, die Kette oder Tragebänder und Gurte. Hakenseile oder Hakenketten werden verwendet, wenn das Ladegut mit Anschlagösen versehen ist.

Kaum wegzudenken: Mit Hilfe des Autokrans können schwere Güter an und von Bord gebracht werden.

Hebebänder und Rundschlingen

Diese Bänder werden wegen ihres geringen Eigengewichts, der weichen Oberfläche und der Anschmiegsamkeit gerne eingesetzt. Hebebänder sind gewebte Gurtbänder aus Polyester-, Polyamid- oder Polypropylen-Fasern. Polyester-Hebebänder sind mit einem blauen eingenähten Etikett, Polyamid-Hebebänder mit einem grünen und Polypropylen-Hebebänder mit einem braunen Etikett versehen. Auf diesen Etiketten sind die wesentlichen Einsatzmöglichkeiten mit den sich daraus resultierenden Nenntragfähigkeiten gedruckt. Polyamidbänder sollten in der Schifffahrt nicht verwendet werden, da sie eine hohe Wasseraufnahme haben und bei Frost zum Steifwerden neigen.

Neigungswinkel

Die Beanspruchung der Anschlagmittel hängt vom Neigungswinkel, gemessen als Abweichung vor der Lotrechten, und von der Anschlagart ab. Unter Neigungswinkel versteht man den Winkel zwischen geneigtem Strang und der Lotrechten. Dieser Winkel ist beim Anschlagen von Lasten von außerordentlicher Bedeutung.

Wo finde ich was?

Infos für die Binnenschifffahrt auf der Homepage der BG Verkehr

Manche Informationen hat man nicht immer gleich zur Hand, manche muss man nachschlagen, weil man sich vergewissern möchte. Inzwischen ist es bereits selbstverständlich, sich übers Internet schlauzumachen. Warum also nicht auch über Themen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes in der Binnenschifffahrt?

Die BG Verkehr stellt auf ihrer Internetseite Informationen bereit, die auf die Bedürfnisse der bei ihr versicherten Branchen zugeschnitten sind. So auch für die Binnenschifffahrt. Diese sollen Ihnen dabei helfen, die Arbeit an Bord sowie an und auf dem Wasser noch sicherer und reibungsloser zu gestalten.

Sie wollen beispielsweise neue Rettungswesten anschaffen und wüssten gerne, welches Modell das für Ihre Zwecke richtige ist? Neben vielen weiteren Informationen zum Thema Persönliche Schutzausrüstung finden Sie in der gleichnamigen Rubrik Empfehlungen für die Auswahl sowie Informationen zur Prüfung von

Anschlagmittel im Einsatz: Kombination aus Kran, Traverse und Hebeband.

Je größer der Winkel wird, desto größer werden die im Seil oder in der Kette wirksamen Kräfte. Das kann bei großen Neigungswinkeln dazu führen, dass die für das Seil oder die Kette zulässige Tragfähigkeit überschritten wird. Aus diesem Grund darf der Neigungswinkel 60 Grad nicht überschreiten, denn bei 60 Grad ist die im Anschlagmittel wirksame Zugkraft genauso groß wie das Lastgewicht. Bei zu großen Neigungswinkeln (über 60 Grad) steigen die Kräfte in Anschlagmitteln extrem an. Die an den Anschlagmitteln vorhandenen Tragfähigkeitsangaben sind unbedingt zu beachten. Um Überlastungen der Anschlagmittel zu vermeiden, ist es auch wichtig, Lasten so anzuschlagen, dass die einzelnen Stränge gleichmäßig belastet werden, die Last also nicht schief hängt.

Ketten

In der Regel kommen montierte Anschlagketten der Güteklasse 8 nach DIN EN 818 zum Einsatz. Diese sind mit 8-eckigen Kettenanhängern gekennzeichnet. Andere Güteklassen können an der Anzahl der Ecken der Kettenanhänger erkannt werden.

Wie Anschlagmittel zu behandeln sind

Da Anschlagmittel verschleißen, können sie nur für einen begrenzten Zeitraum benutzt werden. Sie bleiben länger in sicherem, gebrauchsfähigem Zustand, wenn sie pfleglich behandelt werden. Zum Schutz vor Schäden dürfen Seile, Ketten und Hebebänder nicht über scharfe Kanten von Lasten gespannt oder gezogen werden. Kanten gelten als scharf, wenn der Kantenradius kleiner als der Durchmesser des Seiles, die Dicke des Hebebandes oder die Nenndicke der Kette ist. Sollten Lasten mit sehr rauer Oberfläche oder mit scharfen Kanten mit Hebebändern gehoben werden, müssen diese zur Erhöhung der Schnitt- und Abriebfestigkeit mindestens mit einer Beschichtung oder einem Überzug aus hochschnittfestem Kunststoff versehen sein. Für den Transport scharfkantiger Gegenstände können auch Kantenschoner verwendet werden, die den Kantenradius vergrößern und damit die Belastung gleichmäßiger verteilen. Stahldrahtseile und Hebebänder dürfen nicht geknotet, Natur- oder Chemiefaserseile nicht durch Knoten verbunden werden. Verboten sind außerdem Seilverbindungen durch Seilklemmen. Nicht fachgerecht ist es, ein Anschlagmittel unter einer abgesetzten Last mit Gewalt herauszuziehen.

Behandlung, Umgang und Prüfung

Zur pfleglichen Behandlung von Anschlagmitteln gehört, dass sie nach ihrer Benutzung nicht achtlos beiseitegeworfen werden. Besser ist es, Seile, Ketten und Hebebänder in der Nähe des Hebezeuges geordnet und zweckmäßigerweise hängend zu lagern.

Ablegereife

Wenn Verschleiß und Alterungserscheinungen ein bestimmtes Maß überschritten haben, müssen Anschlagmittel ausgemustert werden. Dies kann oftmals schon durch eine einfache Sichtkontrolle festgestellt werden.

Weitere Informationen: Die BGI 556 „Anschläger“ finden Sie im Kompendium Arbeitsschutz der BG Verkehr kompendium.bg-verkehr.de

Rettungswesten. Prüflisten für die jährliche Sachkundigenprüfung, die ebenfalls über die Homepage zum Download bereitgestellt werden, sollen Ihnen dabei helfen, Ihrer Pflicht nachzukommen.

Oder Sie sind auf der Suche nach einem anerkannten Sachverständigen oder Einrichter für Ihre Flüssiggasanlage oder einen Druckluftbehälter? Diese werden an Bord von Binnenschiffen zwar immer seltener, trotzdem sind sie jedoch aus dem Bild der Binnenschifffahrt nicht wegzudenken. Da diese Anlagen und Einrichtungen eine besondere Sorgfaltspflicht erfordern – sowohl beim Bau als auch beim späteren Betrieb – gibt die BG Verkehr Empfehlungen für anerkannte Sachverständige und Einrichter. Mit den jeweils nach Bereichen sortierten Verzeichnissen, die Ihnen ebenfalls als Download zur Verfügung stehen, können Sie sich eine langwierige Suche in den gelben Seiten ersparen.

Weitere Themen, die bislang auf den Seiten für die Binnenschifffahrt bereitgestellt werden, sind „Bau, Ausrüstung und Betrieb“ (hier finden Sie Hinweise auf das geltende Regelwerk, die Sie in Ihrem täglichen Bemühen um sichere Arbeitsplätze unterstützen können), „Erste Hilfe, Belastungen und medizinische Untersuchungen“, „Schulung“ sowie „Prüfungen und Unterweisungen“. Zudem finden Sie das Fahrensmann-Archiv rückwirkend bis ins Jahr 2002. Ein Angebot, das zum Schmökern einlädt.

Sie haben Anregungen, was Ihnen auf den Internetseiten für die Binnenschifffahrt fehlt? Wir freuen uns auf Ihr Feedback an binnenschifffahrt@bg-verkehr.de

Weitere Informationen finden Sie unter www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-und-gesundheitsschutz/brancheninfos/binnenschifffahrt

Stundenlanges Sitzen ist schlecht für den Rücken, moderate Bewegung entlastet. Deswegen lud die BG Verkehr unter dem Motto „Fahr dich fit“ zum Radfahren ein.

Fahr Dich fit – gute Idee mit Potenzial

Blauer Himmel, ein autofreier Weg im Schatten, gewartete Fahrräder, ein kühles Getränk und eine nette Begleitung – was wünscht man sich im Spätsommer am Feierabend noch mehr? Für Lkw-Fahrer wurde dies Wirklichkeit. Auf dem Rasthof Soltau war die BG Verkehr im September mit ihrer Aktion „Fahr Dich Fit“ unterwegs und lud die Lkw-Fahrer zu einer Radtour ein. Hintergrund war die Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“. Damit wollen die Berufsgenossenschaften die Zahl arbeitsbedingter Rückenerkrankungen reduzieren. Gefährdungen für den Rücken drohen durch verschiedene Faktoren: schweres Heben und Tragen, einseitige sich wiederholende Bewegungen, aber auch langes Sitzen zählen dazu.

Vom Rasthof in die Heide

Die BG Verkehr hat nach Wegen gesucht, Lkw-Fahrern alltagstaugliche, moderate Bewegungsangebote zu machen. Um es den Fahrern leicht zu machen, suchten wir sie dort auf, wo sie sich abends bzw. zur Pause aufhalten, also auf einem Rasthof in landschaftlich attraktiver Umgebung. Fahrräder und Helme wurden zur Verfügung gestellt und als „Extra“ gab es ein atmungsaktives Sportshirt und ein Getränk.

Und wie wurde die Aktion angenommen? Kurz gesagt: positiv, auch wenn die Resonanz noch ausbaufähig ist. Besonders begrüßt wurde die persönliche Ansprache. Die Lkw-Fahrer fühlten sich durch die Aktion von der BG Verkehr mit ihren Bedürfnissen beachtet, wahrgenommen und wertgeschätzt. Fast alle angesprochenen Fahrer betonten, dass sie die Idee gut finden. „Es gibt ja sonst nur wenige Möglichkeiten, sich am Rande der Autobahn sportlich zu betätigen.“

Rückmeldungen durchweg positiv

30 Fahrer haben sich zu einer Mitfahrt entschlossen und waren anschließend begeistert, das sind mehr als zehn Prozent der angesprochenen Fahrer. Wer nicht mitfuhr, hatte dafür nachvollziehbare Gründe: Die Fahrer wurden oft vom Angebot überrascht, es war für sie ungewohnt und nicht mit ihrer Planung für den Abend vereinbar. Zur Teilnahme gewonnen werden konnten besonders Fahrer, die wiederholt am Rasthof Pause gemacht hatten. Häufig waren sie bereits bei einem früheren Stopp auf das Angebot der BG Verkehr aufmerksam geworden, insoweit war die Radtour für sie planbar. Wer teilgenommen hat, bewertete die Aktion sehr positiv.

Unser Fazit: Die Fahrer haben Interesse an Bewegung und wir werden auch in Zukunft ähnliche Angebote machen. Aber vielleicht warten Sie nicht darauf, sondern denken bereits darüber nach, wie Sie in Ihrer Pause aktiv werden können? Möglicherweise können Sie ein Fahrrad am oder im Lkw unterbringen? Walkingstöcke jedenfalls lassen sich in jedem Lkw verstauen. Zur Standardausstattung könnten auch ein Paar Laufschuhe gehören, denn Laufen oder Walken geht immer. Und kennen Sie das kleinste Fitness-Studio? Therabänder gibt es in unterschiedlichen Ausführungen und Stärken, auch einen Stepper oder einen Fitnessball kann man auf kleinstem Raum nutzen. Wie sieht Ihr Fitness-Programm für unterwegs aus? **(rb)**

Rückenschmerzen kennen kein Alter

Die Aktion „Jugend will sich-er-leben“ stellt Berufsschulen und Betrieben einen neuen Film und Begleitmaterial für den Unterricht zur Verfügung. Es geht um die Rückengesundheit. Die Devise: Das Mass an Belastung muss stimmen.

Ingo Froboese, Professor an der Sporthochschule Köln, ist der Meinung, „Rückenmuskulatur und Bandscheiben brauchen Bewegung, und zwar in jedem Alter". Er hat einen kurzen Test entwickelt, mit dem jeder seine eigene Rückenfitness einschätzen kann. Der Test dauert nur fünf Minuten und endet mit einer eindeutigen Antwort: Der Rücken ist ausreichend trainiert – oder nicht.

Dieser Test ist eines von vielen Elementen zum Thema Rückengesundheit für Jugendliche, die im Rahmen der Berufsschulaktion „Jugend will sich-er-leben“ (JWSL) angeboten werden. Einer der wichtigsten Bestandteile der Aktion ist der Film „Die Kampagne“. Er stellt fünf Auszubildende vor, deren Arbeitsplätze und Arbeitsweisen unter die Lupe genommen werden.

INFO

Unterrichtskonzepte, Arbeitsblätter, Filme und weitere Infos: www.jwsl.de

Gut ist weder Überforderung noch Unterforderung

Die Aktion „Jugend will sich-er-leben“ befasst sich in diesem Jahr mit dem Thema Rücken, weil Rückenbeschwerden und Rückenerkrankungen längst zu einer Art „Volkskrankheit“ geworden sind. Keine andere Erkrankung hat einen größeren Einfluss auf die Volkswirtschaft als Erkrankungen des Muskel-Skelett-Systems. Und Rückenschmerzen kennen kein Alter. Fast 50 Prozent der 11- bis 17-Jährigen gaben bei einer Befragung an, in den letzten drei Monaten unter Rückenschmerzen gelitten zu haben. Ein Rücken erkrankt aber nur, wenn er dauerhaft überfordert oder unterfordert wird. Rückenschmerzen können also vermieden werden – wenn das Maß der Belastung stimmt. Und das gilt für die Arbeit genauso wie für die Freizeit. Wer also häufig schwere Lasten hebt oder trägt, der ist genauso ein Kandidat für Rückenerkrankungen wie jemand, der an seinem Arbeitsplatz körperlich unterfordert ist und seine Freizeit am liebsten auf der Couch verbringt.

Eine Unterrichtsstunde für den Rücken

Die Berufsgenossenschaften unterstützen Berufsschulen und Betriebe mit der Aktion „Jugend will sich-er-leben” bei Themen zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz. Das diesjährige Thema wurde in die bundesweite Kampagne zur Rückengesundheit eingebunden. Das neu entwickelte Unterrichtsmaterial besteht aus einer Kombination von Filmbeiträgen auf DVD, Folien, Arbeits- und Infoblättern, Interviews sowie einem Unterrichtskonzept. **(kr)**

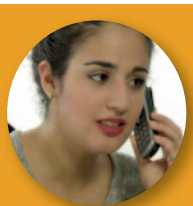
Die Protagonisten des Films

Florena, Krankenschwester

Freddy, Mechatroniker

Alexandra, Erzieherin

Manfred, Garten-/ Landschaftsbauer


Frieda, Bürokauffrau

Versicherung für Unternehmer

Können Sie in einem Satz erklären, wozu die gesetzliche Unfallversicherung da ist? Und was ein Unternehmer davon hat? Falls nicht, sollten Sie weiterlesen.

Sie übernehmen die Verantwortung – wir die Haftung

Die wenigsten Deutschen wissen, wozu es eine gesetzliche Unfallversicherung gibt. Das ändert sich ganz schnell, nachdem sie einen schweren Arbeitsunfall hatten. Plötzlich gibt es da eine Berufsgenossenschaft, bei der sie eine Rente beantragen können, und einen Reha-Berater, der ihnen dabei hilft, wieder im Berufsleben Fuß zu fassen. Zu diesem Zeitpunkt weiß auch der Unternehmer, was er von seinen Beiträgen hat. Ein Beispiel: Ein 57-jähriger Lkw-Fahrer wird bei einer Fremdfirma von einem Gabelstapler erfasst, sein rechtes Bein wird überrollt. Die Diagnose lautet Quetschung des rechten Ober- und Unterschenkels. In den ersten drei Monaten wird der Mann 15-mal operiert, er liegt insgesamt 315 Tage im Krankenhaus. Auch nach der Entlassung ist er mehr als sieben Monate nicht arbeitsfähig. Die Ärzte stellen eine Minderung der Erwerbsfähigkeit um 65 Prozent fest. Die Behandlungskosten liegen bei rund 250.000 Euro. Das zahlt die BG Verkehr. Zu unseren Leistungen gehören die medizinische Behandlung, die Rehabilitation, das Verletztengeld, eine Rente oder die Berufshilfe. Um Schadenersatzansprüche gerichtsfest auszuschließen, sind wir gesetzlich dazu verpflichtet, die Heilung „mit allen geeigneten Mitteln“ voranzubringen.

Und was ist mit dem Unternehmer?

Unabhängig von Art und Umfang ihrer Tätigkeit stehen alle abhängig Beschäftigten automatisch unter dem Schutz der Unfallversicherung. Aber was ist mit dem Unternehmer selbst? Bei der BG Verkehr gibt es dazu eine Besonderheit, denn die Selbstverwaltung hat beschlossen und in der Satzung festgelegt, dass es eine sogenannte Unternehmerversicherung geben soll. Damit bezieht sich der Versicherungsschutz nicht nur auf die im Betrieb tätigen Arbeitnehmer, sondern auch auf den Unternehmer selbst. (Als Unternehmer gilt die Person, der das Ergebnis des Unternehmens unmittelbar zum Vor- oder Nachteil gereicht).

Ein Unternehmer – mehrere Betriebe

Ist ein Unternehmer mit mehr als einem Betrieb bei der BG Verkehr versichert, braucht er nur einmal seinen Beitrag für die Unternehmerversicherung zu bezahlen. Die Versicherung „dehnt“ sich auf alle bei der BG Verkehr erfassten Betriebe aus. Das Gleiche gilt für Zusatz- oder freiwillige Versicherungen.

Ist ein Unternehmer mit einem Betrieb bei der BG Verkehr und mit einem weiteren bei einer anderen Berufsgenossenschaft versichert, kann leider keine Ausdehnung der Versicherungen erfolgen. In diesem Falle muss bzw. kann sich der Unternehmer bei der betreffenden Berufsgenossenschaft separat beitragspflichtig versichern.

Darf's auch etwas mehr sein?

Nicht jeder möchte die Pflichtversicherung lösen, im Gegenteil nutzen viele Unternehmer die Möglichkeit, die Versicherungssumme über den Betrag von 20.000 Euro hinaus zu erhöhen und dafür eine Zusatzversicherung abzuschließen. Ebenfalls kann der Kreis der Versicherten über eine freiwillige Versicherung, zum Beispiel auf die Ehepartner, ausgedehnt werden. Ausführliche Informationen dazu stehen im Internet im Bereich Mitgliedschaft. Oder Sie lassen sich persönlich beraten: Die Durchwahlnummer Ihres Ansprechpartners finden Sie oben rechts auf dem Beitragsbescheid.

Sabine Zaun

INFORMATION

www.bg-verkehr.de
Tel. 040 39 80 - 0
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de
Rechtsquellen zum Nachschlagen:
§ 3 Abs. 1 SGB VII
§ 44 ff. Satzung der BG Verkehr

Ich werde...

Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice

© Claudia Rinke, Franz Schloms Nachf. Möbelspedition GmbH

**Devrimer Yasit (21)
aus Detmold lernt im 3. Lehrjahr bei der
Möbelspedition Schloms in Hannover.**

Herr Yasit, Ihre korrekte Berufsbezeichnung ist ziemlich lang – was antworten Sie, wenn jemand fragt, was Sie werden wollen?
Ich sage „Umzugshelfer" – aber dann erkläre ich, dass das viel mehr bedeutet, als einfach nur Möbel zu schleppen, dass wir zum Beispiel auch Küchengeräte oder Lampen installieren. Besonders diese Elektroarbeiten finde ich sehr anspruchsvoll.

Vielen Leuten fällt es ja schon schwer, ein schlichtes Küchenregal korrekt aufzubauen. Und dann stehen Sie als junger Mann gleich vor einer Einbauküche mit allem Drum und Dran?
Ach, das ist nicht so schlimm, wir haben das in der Berufsschule gründlich geübt und die Küchen wie beim Kunden komplett auf- und abgebaut. Und für den Anschluss von Elektrogeräten habe ich ein Zertifikat gemacht.

Zu Ihrem Beruf gehört aber auch das Tragen von schweren Möbeln und Umzugskartons.
Klar, die Arbeit ist körperlich anstrengend, und nach fünf Arbeitstagen merke ich, dass ich etwas getan habe. Aber am Wochenende gehe ich Fußball spielen, dadurch habe ich eine gute Kondition und sicher auch genug Kraft.

Also keine Rückenschmerzen?
Bisher nicht. Wir hatten in der Berufsschule gleich am Anfang einen Schwerpunkt zum Thema Arbeitssicherheit und da ging es vor allem um den Rücken, also wie wir die Lasten richtig anheben und tragen, auch wie wir zum Beispiel richtig die Treppe hochgehen.

Bei den Umzügen haben Sie auch mit Wertgegenständen zu tun. Ist da schon etwas kaputtgegangen?
Naja, es gab mal einen dicken Kratzer, obwohl wir immer sehr sorgfältig arbeiten. Dafür gibt es eine Haftpflicht. Und die Kunden hatten Verständnis.

Sie kommen viel rum, gibt es eine Stadt oder Gegend in Deutschland, die Sie besonders gern mögen?
Ich mag vor allem, dass ich ständig in neuen Städten bin und Landschaften kennenlerne, die ich sonst nie sehen würde. Ich war auch schon eine Woche mit im Ausland. Meine Lieblingsstadt ist Köln.

Ihr Ausbildungsberuf ist noch relativ neu. Werden Sie von den älteren Kollegen akzeptiert?
Auf jeden Fall! Die Akzeptanz ist groß und die Kollegen finden es gut, dass ich die Arbeit von Anfang an richtig lerne.

Wie sind Sie denn auf die Ausbildung gekommen?
Ich habe auf einer Lehrstellenbörse davon erfahren und dachte gleich, das könnte passen.

Und können Sie sich vorstellen, in 20 Jahren immer noch als FMKU zu arbeiten?
Naja, wer weiß schon, was in 20 Jahren ist ... Aber vorstellen kann ich es mir schon, denn der Job macht total viel Spaß. Vor allem die Abwechslung: Heute haben wir einen Umzug von einem Rentner, der kaum ein Wort sagt und alles hinter sich bringen will, am nächsten Tag eine Familie mit sechs Kindern, die alle durcheinanderlaufen. Kein Kunde ist wie der andere, keine Woche ist wie die andere – das gefällt mir richtig gut! **(dp)**

SicherheitsProfi

Kostenlose Ausgaben des SicherheitsProfi bestellen Sie per Fax: 040 3980-1040 oder per E-Mail: medienversand@bg-verkehr.de

NEU IM NETZ

Neue Seite zur Nachwuchswerbung im Internet

Mach was Abgefahrenes!

„Wenn Sie versprechen, alte Tageszeitungen zu lesen und abgelaufene Joghurts zu essen, werden wir uns nie wiedersehen.“ Mit diesem und ähnlichen coolen Sprüchen lädt eine neue Website vor allem junge Leute ein, die Arbeitsmöglichkeiten in der Welt der Logistik kennenzulernen. Was es für „angesagte Ausbildungsplätze für abgefahrene Jobs“ gibt – allen voran natürlich für Berufskraftfahrer – wird auf interessante und witzige Art beschrieben. Zusätzlich gibt es Infos über Berufschancen für Quereinsteiger sowie über spätere Aufstiegsmöglichkeiten in weiterführenden Logistikberufen. Als kleines Extra läuft bis zum 30. April 2014 ein Gewinnspiel, bei dem drei Apple iPad Air verlost werden. Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), die Straßenverkehrsgenossenschaften und die KRAVAG-Versicherungen starten mit dieser neuen Website eine Imagekampagne für die Nachwuchswerbung in der Logistikbranche.

www.mach-was-abgefahrenes.de

DIE ZAHL

82%

aller Waren, die in Deutschland transportiert werden, rollen über die Straße.

Sie fragen – wir antworten

? Ich arbeite viel im Sitzen und in letzter Zeit habe ich dabei heftige Rückenschmerzen. Ein Kollege hat mir gesagt, dass ich von der BG Verkehr bei so einer Berufskrankheit einen höhenverstellbaren Schreibtisch bekommen kann. Stimmt das?

! Ja, aber nur, wenn die Rückenbeschwerden bei der Büro- bzw. Schreibtischarbeit nachweisbar die Folge eines Arbeitsunfalls oder einer Berufskrankheit sind. Dann übernimmt die BG Verkehr geeignete medizinische und berufliche Rehabilitationsmaßnahmen – in Ihrem Fall eventuell auch die Kosten für einen höhenverstellbaren Schreibtisch. Denn der Gesetzgeber hat festgelegt, dass die gesetzliche Unfallversicherung die Kosten trägt, die in der Folge von Arbeits- und Wegunfällen oder Berufskrankheiten der Versicherten entstehen.

© mangostock / Fotolia

Aber: Der erste Ansprechpartner ist für Sie der Betriebsarzt! Er untersucht, woher die Rückenschmerzen kommen, ob sie zum Beispiel durch Fehlbelastungen im Büro-Alltag entstehen, was sehr häufig der Fall ist. Das wäre aber keine Berufskrankheit und in so einem Fall ist der Arbeitgeber verantwortlich. Denn er muss die Arbeitsplätze so gestalten, dass die Gesundheit der Angestellten bei ihrer Tätigkeit keinen Schaden nimmt. Sollte der Betriebsarzt bescheinigen, dass ein höhenverstellbarer Schreibtisch aus ärztlicher Sicht erforderlich ist, weil sich damit Beschwerden lindern lassen, die durch die „Zwangshaltung“ Sitzen entstehen, trägt also der Arbeitgeber die Kosten für die Anschaffung.

Unser Tipp für Unternehmer: Zur Vorbeugung von Rückenschmerzen läuft derzeit die Kampagne Denk an mich. Dein Rücken. Unsere Mitgliedsunternehmen erhalten zu diesem Themenschwerpunkt diverse Materialien, um die Mitarbeiter zu schulen. Bei Interesse kann auch eine Veranstaltung im Betrieb organisiert werden. Fragen Sie Ihren Präventionsberater von der BG Verkehr!

Dr. Birger Neubauer, Referent für Arbeitsmedizin bei der BG Verkehr

Ihr nächster SicherheitsProfi: 14.3.2014

Neues zu Arbeits- und Gesundheitsschutz

Testen Sie Ihr Wissen

Rückenschmerzen gehören zum Alltag vieler Menschen. Aber dagegen kann man oft etwas tun. Kennen Sie sich aus? (Mehrfachnennungen sind möglich.)

© Peter Atkins / Fotolia

1. Es gibt ganz unterschiedliche Ursachen für Rückenschmerzen. Dazu gehören ...

A eine schwach entwickelte Rückenmuskulatur.
B psychische Probleme.
C eine angeborene Fehlbildung der Wirbelsäule.

2. Welche Haltung ist günstig für die Wirbelsäule?

A Regelmäßig zwischen Sitzen und Bewegung wechseln.
B Auf dem Stuhl „herumlümmeln“.
C So lange wie möglich mit geradem Rücken aufrecht sitzen.

3. Sport tut dem Rücken gut. Welche Sportart ist besonders geeignet?

A Alles was anstrengend ist und mich ordentlich ins Schwitzen bringt.
B Flottes Spazierengehen.
C Krafttraining, aber nur unter Anleitung.

Auflösung: 1. A, B, C; 2. A, B; 3. B, C

Locker bleiben!

Strecken Sie den linken Arm vor dem Körper aus und fassen Sie mit der rechten Hand von unten um den Ellenbogen. Bewegen Sie den Arm langsam so weit es schmerzfrei geht nach rechts, 20 Sekunden halten, dann nach links. Anschließend Übung auf der anderen Seite wiederholen. **Wichtig:** Die Schultern bleiben unten!

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.

© fotolia / Fotman73

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