SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

2 | 2014

DAS THEMA
Prof. Dr. Ingo Froböse gibt Tipps für den Rücken Seite 8

GESUND UND SICHER
Sicherheitskennzeichnung im Betrieb Seite 26

REPORTAGE

Altpapier: Die Kunst der Trennung Seite 10

„Unsere Versicherten können durch einen Bewusstseinswandel nur gewinnen."

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Inklusion gelingt

In dieser Ausgabe unseres Magazins finden Sie auf der Seite 30 eine Meldung über ein Engagement der deutschen Wirtschaft, die ich sehr bemerkenswert finde. Die Spitzenverbände BDA, DIHK und ZDH haben sich entschlossen, an einer Initiative des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales teilzunehmen und sich für eine inklusive Beschäftigungspolitik einzusetzen. Zu den Unterzeichnern zählen auch der Deutsche Gewerkschaftsbund, die Bundesagentur für Arbeit und die Integrationsämter der Länder. Mit der Freischaltung der Internetseite „www.inklusion-gelingt.de" fiel Anfang 2014 der Startschuss für die Initiative.

Bemerkenswert ist für mich dieses breite Bündnis, weil es tatsächlich immer noch viele Vorbehalte gegenüber der Beschäftigung von Menschen mit Behinderungen gibt. Unsere Reha-Berater erleben dies während der Eingliederungsbemühungen für unsere Versicherten leider immer wieder: Man äußert Bedenken wegen der Kündigungsschutzregelungen, zweifelt die Leistungsfähigkeit an oder befürchtet nicht kalkulierbare Ausfallzeiten. Für unsere Versicherten ist das immer wieder eine frustrierende Erfahrung. Uns ist klar, dass Entscheidungen über die Einstellung von Mitarbeitern wirtschaftlich tragfähig sein müssen. Aber gerade das kann Anlass dafür sein, Menschen mit einer Behinderung einzustellen. Nicht nur, weil es an Fachkräften mangelt, sondern weil Betriebe leistungsfähige und hoch motivierte Fachkräfte gewinnen.

Wer das Thema Barrierefreiheit in den letzten Jahren etwas aufmerksamer verfolgt hat, kann allerdings feststellen, dass sich etwas bewegt. Daran haben gesetzliche Regelungen großen Anteil – unter anderem die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderung, die seit 2009 geltendes Recht in Deutschland ist. Unsere Gesellschaft muss jedoch noch einige Anstrengungen unternehmen, um den dort gesetzten Zielen einer inklusiven Gesellschaft gerecht zu werden. Wenn die Aktion „Inklusion gelingt" dazu beitragen kann, ist das nur zu begrüßen. Rund zehn Prozent der deutschen Bevölkerung haben offiziell eine Behinderung. Sie können – ebenso wie unsere Versicherten – durch Bewusstseinswandel nur gewinnen.

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

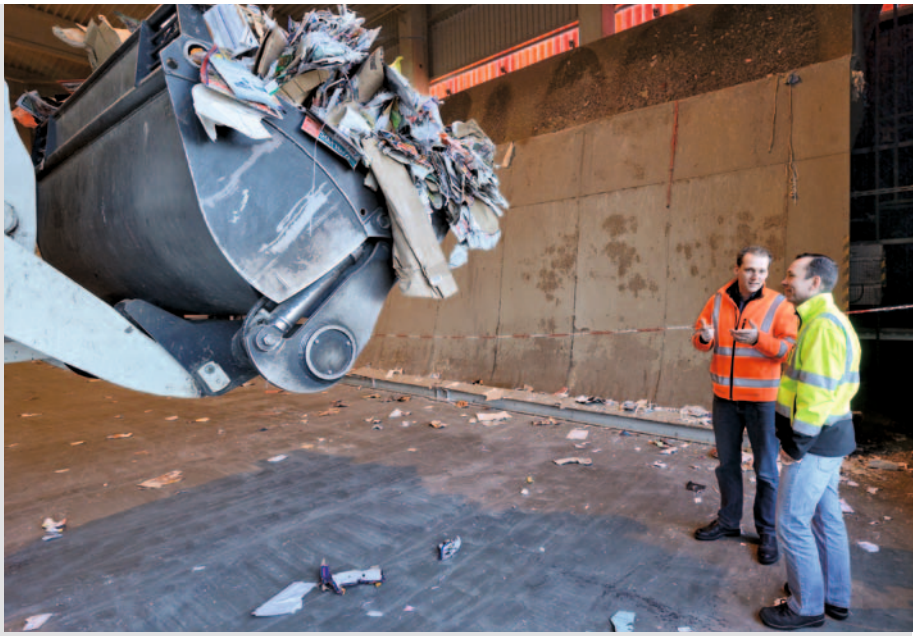
Bezirksverwaltung Wiesbaden
Wiesbadener Straße 70
65197 Wiesbaden
Tel.: 0611 9413-0
Fax: 0611 9413-106
E-Mail: wiesbaden@bg-verkehr.de

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

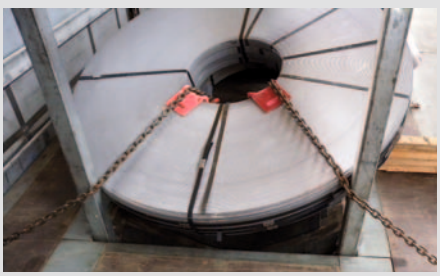
Außenstelle Duisburg
Düsseldorfer Straße 193
47053 Duisburg
Tel.: 0203 2952-0
Fax: 0203 2952-135
E-Mail: praevention-duisburg@bg-verkehr.de

TECHNIK VOM FEINSTEN

kommt in einer der modernsten Altpapiersortieranlagen Deutschlands in Berlin-Neukölln zum Einsatz. Beim Termin für die Reportage hatten Betriebsleiter Peter Lohr (l.) und unser Berliner Präventionsberater André Schemel viel Spaß beim Fachsimpeln. Der Rundgang beginnt beim unsortierten Papier in der Eingangshalle und endet mit dem Verladen der sortierten Ware für die Weiterverarbeitung. Was zwischendurch passiert, lesen Sie auf Seite 10



HAUPTSACHE BEWEGUNG **Seite 8**



SCHWERE UNFÄLLE **Seite 16**

INFOS FÜR FAHRSCHULEN **Seite 20**

KURZMELDUNGEN

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

DAS THEMA

Hauptsache Bewegung 8
Interview mit Prof. Dr. Ingo Froböse

REPORTAGE

Die Kunst der Trennung 10
Zu Gast bei der WUB Wertstoff-Union Berlin

GESUND UND SICHER

Anders verstanden? 16
Auswertung tödlicher Unfälle

Ringtonne belastet Rücken 18
Probleme beim Heben und Tragen der Abfallsammelbehälter

Arbeitsschutz-Management 19
Neuer Leitfaden der BG Verkehr

Broschüre für Fahrschulen 20
Neue Info-Map kommt gut an

Zeichensprache 26
Korrekte Sicherheitskennzeichnung im Betrieb

DER FAHRENSMANN

Der Frühling liegt in der Luft 22
Saison der „Weißen Flotte“ gut vorbereiten

Meldungen 23
Infos für die Binnenschifffahrt

SEE & SICHERHEIT

Der ASD der BG Verkehr 24
Arbeitssicherheit: Angebote für kleine Betriebe

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

BG*direkt:* Unbedenklichkeitsbescheinigung 28
So drucken Sie die Bescheinigung selber aus

INTERVIEW

„Ich werde Mechatronikerin“ 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: Drei Minuten für den Rücken 31

Vom Müll zum Rohstoff

Die BG Verkehr stellt auf der IFAT ein Unterweisungspaket zur Abfallbehandlung vor

Der Messestand der BG Verkehr auf der IFAT 2013.

Die Arbeit in Abfallbehandlungsanlagen ist nicht ungefährlich. Immer wieder ereignen sich schwere Unfälle aufgrund mechanischer Gefährdungen oder durch den Umgang mit Gefahrstoffen. Auf der IFAT demonstriert die BG Verkehr anhand eines Modells den Besuchern eindruckvoll die tödlichen Gefahren, die sich zum Beispiel bei der Arbeit an einer Ballenpresse ergeben können.

Damit die Beschäftigten die Gefahren kennen und sich sicherheitsgerecht verhalten können, kommt der Unterweisung eine besondere Rolle zu. Um ihre Mitgliedsbetriebe bei der der Unterweisung zu unterstützen, hat die BG Verkehr ein kleines Medienpaket mit Unterweisungsmaterial für die Abfallbehandlung zusammengestellt, das sie auf der IFAT vorstellt. Das Paket enthält den Film „Was soll schon passieren?“ und fünf Unterweisungskarten zum Beispiel zu Arbeiten an Ballenpressen, zum innerbetrieblichen Transport oder zur Wartung, Instandhaltung und Reinigung.

Ein weiteres Thema auf dem Messestand der BG Verkehr befasst sich mit der aktuellen Präventionskampagne zur Rückengesundheit. Gerade Abfallwerker bewegen jeden Tag erhebliche Gewichte. Geschieht dies nicht in der richtigen Form, kann es zu Belastungen des Rückens kommen. Eine Unterweisungskarte und eine Broschüre informieren über das richtige und rückenschonende Arbeiten.

Sie interessieren sich für die Themen der BG Verkehr? Dann kommen Sie vom 5. bis 9. Mai nach München. Sie finden uns in Halle B1.322.

Weniger Verkehrstote 2013

Statistisches Bundesamt meldet Rückgang um 7,2 %

Nach vorläufigen Ergebnissen des statistischen Bundesamtes starben 2013 insgesamt 3.340 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr. Die Zahl der Verkehrstoten ging damit im Vergleich zum Vorjahr um 7,2 Prozent zurück und liegt noch einmal deutlich unter der des Vorjahres (3.600 Getötete), dem Jahr mit den bisher wenigsten Todesfällen. Die Zahl der Todesopfer auf Autobahnen nahm deutlich um 8,1 Prozent zu, auf Landstraßen außerorts (– 12,0 Prozent) und Innerortsstraßen (– 10,8 Prozent) starben weniger Menschen als im Vorjahr. Insgesamt nahm die Polizei 2013 rund 2,4 Millionen Unfälle auf, 1 Prozent weniger als ein Jahr zuvor. Bei 2,1 Millionen Unfällen blieb es bei Sachschäden (– 0,7 Prozent), bei 291.000 Unfällen wurden Personen verletzt oder getötet (– 2,9 Prozent).

BEKANNTMACHUNG

4. Nachtrag zur Satzung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft
Artikel I: § 73 wird aufgehoben.
Artikel II: Die Änderung tritt mit Wirkung zum 31.03.2014 in Kraft.
Beschlossen in der Sitzung der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft am 13. November 2013.
gez. U. Bönders, Vorsitzender der Vertreterversammlung

Genehmigung
Der vorstehende, von der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft am 13. November 2013 beschlossene 4. Nachtrag zur Satzung wird gemäß § 34 SGB IV i.V.m. § 114 SGB VII mit folgender Maßgabe genehmigt:
1. Im Inhaltsverzeichnis wird die Angabe zu § 73 „Überbetrieblicher arbeitsmedizinischer und sicherheitstechnischer Dienst“ geändert in „aufgehoben“.
2. Die Fußnote 11 zu § 41 wird aufgehoben.
3. Die Fußnote 12 zu § 42 wird aufgehoben.

Die Maßgabe tritt entsprechend Artikel II des 4. Nachtrags zur Satzung mit Wirkung zum 31. März 2014 in Kraft.
Bonn den 4.2.2014, III 2 – 69330.00 – 4955/2013
Bundesversicherungsamt, im Auftrag, gez. Nies

Fußgängerortung per Handy?

Forscher entwickeln „Kooperative Sensorik“

Das Fahrzeug ortet die verdeckt hinter einem Fahrzeug stehenden Kinder.

Forscher der Technischen Universität München (TUM) haben ein Verfahren entwickelt, mit dem Fahrerassistenzsysteme im Auto Fußgänger und Fahrradfahrer orten können – selbst dann, wenn sie durch große Hindernisse verdeckt werden.

Die Versuchsanordnung: Ein Auto fährt mit Tempo 30 durch ein Wohngebiet. Rechts stehen parkende Fahrzeuge am Straßenrand. Plötzlich taucht hinter einem großen Anhänger ein Fußgänger auf. Unmittelbar vor dem Passanten kommt das Auto zum Stehen.

Hätte bei dieser Versuchsanordnung das Ortungssystem des Fahrzeugs nicht eingegriffen, wäre der Fußgänger vom Auto erfasst worden. In dem Versuch hatte der Fußgänger einen so genannten Transponder bei sich, einen Funksender und -empfänger, der auf bestimmte Signale antwortet, in diesem Fall auf das Ortungssystem in dem sich nähernden Auto. Transponder können in die Kleidung oder bei Kindern in den Ranzen integriert werden. Zukünftig soll es jedoch auch möglich werden, Mobiltelefone der Fußgänger und Radfahrer zu nutzen.

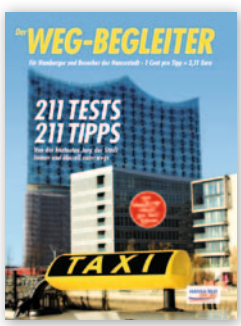
Das Besondere an der von der TU München entwickelten „Kooperativen Sensorik“ ist, dass Fußgänger und Radfahrer auch geortet werden können, wenn sie durch Hindernisse verdeckt sind, und dass ihr Bewegungsverhalten sehr genau und sehr schnell vorausgesagt wird. Die Forscher hoffen, auf diese Weise eine Akzeptanz des Systems im realen Verkehr zu erreichen.

Das von der TUM entwickelte System entstand im Rahmen des Forschungsprojektes Ko-TAG des Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie. Ziel des Projektes ist es, in Zusammenarbeit mit der Industrie neue kooperative Sensortechnologien zu entwickeln, die vor allem zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern beitragen sollen.

http://ko-fas.de

Neue Tipps von Hamburger Taxifahrern

Zweite Auflage des „Weg-Begleiters“ erschienen



Im August 2013 brachten Hansa Funktaxi-Fahrer eine kleine Broschüre mit 211 Insider-Tipps aus der Hansestadt Hamburg heraus. Die Broschüre entwickelte sich zu einem Renner. Nun ist ein zweiter Band erschienen. Mit neuen 211 Tipps von Taxifahrern für für Besucher der Hansestadt Hamburg. Titel der Broschüre „Der Weg-Begleiter“

Neben einer nächtlichen Stadtrundfahrt bietet der kleine Führer Interessantes aus den Bereichen Entdecken, Unterhalten, Genießen, Entspannen und Einkaufen. „Taxifahrer sind immer und überall unterwegs. Sie kennen die Stadt besser als alle anderen. Wir zeigen damit unseren Fahrgästen, dass wir die richtigen Weg-Begleiter durch die schönste Stadt der Welt sind.“ Das sagte Dirk Schütte, Vorstandsvorsitzender der Hansa Funktaxi eG, bei der Vorstellung des neuen Hamburg-Führers.

Der „Weg-Begleiter“ erscheint in einer Auflage von 25.000 Exemplaren und hat einen Umfang von 84 Seiten. Er ist für 2,11 Euro in den Taxis der Hansa Funktaxi eG 211211, bei ausgewählten Buchhandlungen und online erhältlich.

www.der-weg-begleiter.de

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Werkstatt

Flex zerfetzt Oberarm

In der Werkstatt eines Umzugsunternehmens war ein Lehrling damit beschäftigt, einen Lkw-Rahmen zu zerlegen. Dazu benutzte er eine elektrische Handschleifmaschine (Trennschleifer). Der Lehrling hatte ein Rahmenstück etwa halb durchtrennt, als es plötzlich nach unten einknickte. Dadurch wurde der Trennspalt kleiner. Die Schleifscheibe verklemmte sich und zerbarst kurz darauf. Der Lehrling riss die Maschine hoch. Die noch drehende Aufnahme mit den Resten der Schleifscheibe traf seinen Oberarm und verletzte ihn schwer.

© fotogestoeber / Fotolia.com

Spedition

Fahrer beim Ankuppeln getötet

Auf dem Betriebshof eines Unternehmens wollte ein Versicherter den Motorwagen seines Lkw-Hängerzuges mit dem beladenen Zentralachsanhänger verbinden. Er parkte den Motorwagen auf einem leicht abschüssigen Gelände. Nachdem er gekuppelt und die Brems- und Vorratsleitung korrekt angeschlossen hatte, wollte er die Stützen des Anhängers in Fahrstellung bringen. Als dies nicht gelang, versuchte er, die Hinterachse des Motorwagens anzuheben, um die Stützen leichter hochkurbeln zu können. Dazu betätigte er die Luftfederung des Motorwagens am Schaltpult. Während der Fahrer wieder zu den Stützen ging, setzte sich der voll beladene Hängerzug plötzlich in Bewegung. Der Fahrer wurde zwischen dem Fahrzeug und einer Wand eingeklemmt und erlag seinen schweren Verletzungen. Er hatte weder die Feststellbremse des Motorwagens betätigt noch Unterlegkeile verwendet.

BKK-Gesundheitsreport

Rückenschmerz bleibt Volksleiden Nummer eins

Laut BKK-Gesundheitsreport 2013 sind Muskel- und Skeletterkrankungen mit über einem Viertel der Arbeitsunfähigkeitstage (26,5 Prozent) der häufigste Grund für Arbeitsunfähigkeit unter den BKK Pflichtmitgliedern in Deutschland. Der Schwerpunkt liegt wie in den letzten Jahren bei Krankheiten des Rückens und der Wirbelsäule. Seit 2005 sind die Fehlzeiten bei Muskel- und Skeletterkrankungen um fast ein Drittel angestiegen.

Der BKK Gesundheitsreport 2013 widmet sich schwerpunktmäßig dieser Krankheitsart. Seit 37 Jahren erfasst und analysiert das BKK System die gesundheitlichen Befunde, in diesem Jahr von 4,8 Millionen beschäftigten Mitgliedern. Vor allem beschäftigte BKK Mitglieder in den Postdiens-

ten liegen bei den durch Muskel- und Skeletterkrankungen verursachten Fehlzeiten weit vorn (766 AU-Tage je 100 beschäftigte Mitglieder), gefolgt von Mitarbeitern der Abfallentsorgung und Recycling (646 AU-Tage) sowie von Beschäftigten in der Metallerzeugung und -bearbeitung (615 AU-Tage).

www.bkk-dachverband.de

Ausbildung von Schiffsoffizieren

Nautisches Personal erhält medizinische Grundausbildung in der BG-Unfallklinik in Berlin

Das Unfallkrankenhauses Berlin (ukb) bietet zukünftig Pflichtlehrgänge für nautisches Personal an. Das Zentrum für Notfalltraining, Sektion Maritime Medizin erhielt die Zertifizierung vom Seeärztlichen Dienst der BG Verkehr. Das ukb ist damit das erste Berufsgenossenschaftliche Ausbildungsinstitut, das vom Seeärztlichen Dienst zugelassen wurde.

Hilfe bei Notfällen an Bord

Seeleute sind oft auf sich allein gestellt, wenn medizinische Notfälle auftreten. Schon im Rahmen ihres Nautikstudiums machen angehende Offiziere deshalb eine vierwöchige medizinische Ausbildung.
Um dieses Wissen regelmäßig aufzufrischen, müssen die Offiziere im Rahmen der Verlängerung ihres seemännischen Patents alle fünf Jahre an einem medizinischen Wiederholungslehrgang teilnehmen. Der dauert, je nach Einsatzgebiet der Schiffsoffiziere, zwei Tage oder eine Woche. Das Lehrgangsprogramm ist umfangreich: „Geübt werden Wiederbelebung, der Umgang mit dem Defibrillator, die richtige Lagerung von Patienten. Die Offiziere bis hin zum Kapitän müssen Wunden und Knochenbrüche versorgen können, Spritzen und Infusionen geben, Katheter legen und auch wissen, welche Formulare und Institutionen wichtig sind“, erklärt Dr. Philipp Langenbuch vom Seeärztlichen Dienst der BG Verkehr, der auch die Zertifizierung des Zentrums für Notfalltraining durchgeführt hat.

Damit bis zum Ernstfall nicht nur graue Theorie erlernt wird, sollen Offiziere während des Lehrgangs auch die Rettungsstelle des ukb kennen lernen, um die Angst verlieren, sich im Notfall bei der Behandlung anderer Besatzungsmitglieder überfordert zu fühlen. Pro Kurs können bis zu 18 Offiziere teilnehmen. Das ukb bietet diesen Lehrgang einmal pro Quartal an.

In guten Händen

Neue Informationsbroschüre über die gesetzliche Unfallversicherung

Ob Arbeitnehmer in einem deutschen Unternehmen, Menschen im Ehrenamt, Blutspender oder Kinder in der Schule: Sie alle gehören zum Kreis der Versicherten der gesetzlichen Unfallversicherung. Über die Aufgaben, Leistungen und den Versicherungsschutz informiert eine neue Broschüre unter dem Titel „In guten Händen – Ihre gesetzliche Unfallversicherung“. Die Broschüre wird vom Spitzenverband der Berufsgenossenschaften zur Verfügung gestellt. Sie ist kostenlos und steht in deutscher und englischer Sprache zur Verfügung.

www.publikationen.dguv.de
Bestellnummer 10857

Aktion Kinder-Unfallhilfe verleiht Ehren-Ritter an MAN

Dank an Hersteller und seinen Fahrerclub für großzügige Unterstützung

Die „Aktion Kinder-Unfallhilfe e.V.“ hat sich zum Ziel gesetzt, Kinder und Jugendliche nach einem Verkehrsunfall zu unterstützen und Maßnahmen zur Unfallverhütung zu fördern. Neben dem Präventionspreis „Der Rote Ritter“ verleiht der Verein einmal jährlich einen Ehren-Ritter. 2014 geht dieser Preis an MAN Truck & Bus und MAN Trucker's World.

Mit dem Ehren-Ritter werden Persönlichkeiten, Unternehmen oder Institutionen geehrt, die sich in besonderer Weise für die Verkehrssicherheit von Kindern einsetzen. Der Hersteller MAN und sein Fahrerclub erhalten die Auszeichnung für die langjährige und großzügige Unterstützung des Vereins.

Den ersten Ehren-Ritter erhielt 2012 der Unternehmer Franz Wittmann aus Neuhofen, der die Kinder-Unfallhilfe bereits seit ihrer Gründung vor 15 Jahren fördert. 2013 ging der Ehrentitel an das Fahrzeugwerk Bernard Krone, das zur IAA 2013 hundert Auflieger mit dem Motiv des „Roten Ritter“ beschriftete und die Käufer verpflichtete, zwei Jahre Werbung für den Präventionspreis zu fahren.

www.kinder-unfallhilfe.de

Reinhard Müller verstorben

Es ist erst wenige Monate her, da berichteten wir an dieser Stelle, dass Reinhard Müller – langjähriges Mitglied der Vertreterversammlung und Träger der goldenen Ehrennadel der BG Verkehr – aufgrund einer schweren Erkrankung alle seine Ämter in der Selbstverwaltung niedergelegte. Nur kurze Zeit später müssen wir nun leider mitteilen, dass der ehemalige Geschäftsführer des Bundesverbandes Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e. V. Ende Februar im Alter von 71 Jahren verstarb.

Reinhard Müller begann seine ehrenamtliche Tätigkeit bei der BG Verkehr als Mitglied der Vertreterversammlung im November 1973.

Reinhard Müller war über viele Jahre Listenführer der Selbstverwaltung auf Arbeitgeberseite und genoss mit seiner stets auf Interessenausgleich bedachten Art großes Vertrauen unter seinen Kollegen. In den 40 Jahren seiner ehrenamtlichen Tätigkeit war er als engagiertes Mitglied der Selbstverwaltung in mehreren Fachausschüssen der BG Verkehr aktiv. Die Interessen der Möbelspediteure hatte er als Verbandsvertreter dabei stets im Blick und brachte sie in die Berufsgenossenschaft ein. Sein besonderes Augenmerk galt im Sinne der Beitragsgerechtigkeit vor allem der Bekämpfung der Schwarzarbeit und einer effizienten Unfallversicherung. Wir werden seine engagiertes Eintreten für die Selbstverwaltung und für die Berufsgenossenschaft sehr vermissen.

DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Kopf an – Handy aus!

Kommunikation ist einem steten Wandel unterworfen. Federkiel und Pergament sowie Schreibmaschine und Papier waren recht schwerfällige und stationäre Kommunikationsmittel. Und wen wundert es, wenn in einer mobilen und schnelllebigen Gesellschaft auch die Kommunikation mobil und schnell ist. Mit einem modernen Smartphone beherrscht man gesprochene, geschriebene und ultraverkürzte Kommunikation gleichzeitig in einem handlichen Gerät.

Mir ist es ja relativ egal, ob Sie den Funktionsumfang Ihres Handys beim Essenkochen, Bügeln, Kaffeetrinken oder beim Warten auf den Bus ausreizen. Aber wenn Sie mir im Straßenverkehr begegnen, bestehe ich aus ganz persönlichen, eigennützigen Motiven darauf, dass Sie Ihre Aufmerksamkeit voll und ganz auf die Verkehrssituation richten. Und ich bin sicher, dass ich nicht der einzige bin, der das so egoistisch sieht. Eine Gesellschaft, die sich aus Rücksichtnahme das Rauchen im Restaurant erfolgreich abgewöhnt hat, wird doch wohl in der Lage sein, sich die verantwortungslose Handy-Telefoniererei beim Autofahren abzugewöhnen. Kopf an, Handy aus. Danke!

Und wenn Sie auch trotz Freisprechanlage auf das Telefonieren verzichten: Nochmal Danke!

J. Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Interview mit Prof. Dr. Ingo Froböse (56). Er studierte Sport an der Deutschen Sporthochschule Köln und leitet heute das dortige Zentrum für Gesundheit sowie das Institut für Bewegungstherapie.

Hauptsache Bewegung

Herr Prof. Froböse, wenn der Rücken nicht weh tut, ist dann alles gut?
Der Schein trügt oft, denn unser Rücken braucht Zuwendung und tägliche Pflege! Aber er steht gewissermaßen auf der Rückseite des Lebens und wir kümmern uns viel lieber um unsere Frontpartie. Dabei ist der Rücken die wichtigste Struktur des Körpers. Rund 150 Muskeln halten ihn stabil. Sie stehen in direktem Austausch zum Gehirn und wir sollten gut für sie sorgen.

Sollte man also bei Rückenschmerzen am besten gleich zum Arzt gehen?
Nicht unbedingt. Rückenschmerzen kann man mit Schnupfen vergleichen, in den meisten Fällen sind die Schmerzen gar nicht so schlimm und vergehen von selbst. Sie müssen drei Arten von Schmerzen unterscheiden: Beim Belastungsschmerz ist noch nichts kaputt. Er tritt nach einer vermehrten Anstrengung auf und vergeht dann wieder. Beim Alarmschmerz, der häufigsten Art von Rückenschmerzen, ist auch noch nichts kaputt, aber dieser Schmerz ist ein sinnvolles Warnzeichen: Der Rücken wurde überfordert und braucht mehr Zuwendung. Für die ersten beiden Schmerztypen gilt, dass Sie sich nicht zu lange schonen, sondern wieder in die Normalität gehen. Auch ein Bandscheibenvorfall regeneriert sich in der Regel von selbst. Schließlich gibt es in zwei bis drei Prozent der Fälle den Schädigungsschmerz, bei dem die Struktur tatsächlich defekt ist. Da zeigen sich typische Begleitsymptome wie Kribbeln oder Taubheit und man sollte sofort zum Arzt gehen.

Wie schafft der Unsportliche den ersten Schritt zu mehr Bewegung?
Wissen Sie, man muss gar nicht unbedingt Sport treiben, es reichen ganz einfache Aktivitäten, die Sie in den Alltag einbauen. Oder anders gesagt: Sie sollten damit beginnen, die Phasen der Inaktivität zu unterbrechen. Wenn jemand zum Beispiel stundenlang am Steuer sitzt, könnte er sich in der Pause einfach gründlich dehnen, recken und strecken, ein paar Mal ums Fahrzeug herumgehen. Das lässt sich jeden Tag in den Alltag einbauen und bringt eine Menge, denn schon auf diese einfache Art und Weise sorgen Sie für eine bessere Durchblutung.
Eine geradezu ideale Übung ist die „Hacker-Übung“ (siehe Foto rechts), weil wir mit dieser Bewegung die tiefsten Muskelschichten direkt am Wirbelkörper erreichen, die können wir nämlich bewusst gar nicht aktivieren.

Hacker-Übung: Arme anwinkeln, Finger strecken, Daumen zeigen nach oben und dann schnelle kleine Bewegungen auf und ab, ca. 30 Sekunden.

Dehnübung für zwischendurch: Aufrecht hinstellen, mit geradem Becken aus der Hüfte langsam abwechselnd nach links und rechts dehnen.

Denk an mich
Dein Rücken

Was raten Sie, wenn jemand mehr tun will?
Ich empfehle für den Anfang schnelle Spaziergänge, Nordic-Walking, Radfahren oder Joggen. Gut sind natürlich auch spezielle Rücken-Kurse. Wenn Muskeln wachsen sollen, brauchen sie nach der Belastung 48 bis 72 Stunden Pause. Ein einfacher Test: Wenn am Morgen Ihre Herzfrequenz in Ruheposition höher ist als normalerweise, dann haben Sie zu viel trainiert.

Und wenn ich richtig Muskelkater habe?
Dann auch! Der Muskelkater ist eine normale Reaktion auf zu hohe Belastung, eine Mini-Entzündung, die zeigt, dass der Stoffwechsel noch nicht optimal arbeitet.

Was braucht der Muskel außer Sauerstoff?
Damit ein Muskel gesund bleibt und wachsen kann, braucht er vor allem Eiweiß, als Faustregel gilt zwei Gramm Protein auf ein Kilo Körpergewicht. Außerdem ist viel Flüssigkeit entscheidend und hier rate ich wirklich zu Wasser, denn damit können Sie die Abfallprodukte des Stoffwechsels optimal lösen. Säure ist schädlich, denn der Körper muss sie wieder neutralisieren: Dazu braucht er Kalzium, das holt er sich aus den Knochenstrukturen und die werden dann irgendwann brüchig. Also lieber Limonade & Co meiden und reines Wasser ohne Kohlensäure trinken. Das aber reichlich, etwa 0,03 Liter pro Kilo Körpergewicht sind optimal. Mit Milchprodukten und Süßigkeiten sollte man eher zurückhaltend umgehen.

Sie helfen vielen Leuten bei der Umstellung auf einen gesünderen Lebensstil, könnten Sie unseren Lesern mit ein paar positiven Beispielen Mut machen?
Ich propagiere keine schnellen Diäterfolge, sondern eine dauerhaft wirkende Umstellung im Ess- und Bewegungsverhalten. Damit können Sie viel erreichen: Nehmen Sie zum Beispiel die Dame, die bei einer Größe von 158 cm ein Gewicht von 115 Kilogramm erreicht hatte. Ihr Stoffwechsel war völlig aus dem Lot geraten. Nach einem Jahr hatte sie ihre Stoffwechselumsatzrate komplett normalisiert und bereits 18 Kilo abgenommen. Sie können sich das etwa so vorstellen: Die Ausdauerleistung entspricht den PS, die Muskelgröße dem Hubraum – wenn Sie beides verbessern, verbrauchen Sie mehr Energie. Es gibt auch ein Projekt mit Diabetikern, an dem mir persönlich viel liegt: Die begleiten wir innerhalb eines Jahres zum Marathon.

Wie das?
Durch Aufbautraining, etwa 333 Tage im Jahr. Die Leute brauchen weniger Medizin, verlieren Gewicht und fühlen sich rundum wohler.

Sie sind ein gesuchter Ratgeber in Sachen Prävention. Was kann ein Unternehmer tun, um seine Belegschaft fit zu halten?
Also grundsätzlich gilt: Bewegung ist der wichtigste Motor für Zufriedenheit und Gesundheit. Ein aus meiner Sicht herausragendes Beispiel für gelungene Prävention am Arbeitsplatz habe ich in einem mittelständischen Unternehmen hier im Ruhrgebiet kennengelernt. Das ist ein Familienbetrieb, der in die Gesundheit der Mitarbeiter investiert. Der Chef hat ein betriebliches Gesundheitszentrum aufgebaut, es gibt Laufgruppen, Wanderferien, Skifreizeiten, eine Kantine, auch Kinderbetreuung und sehr flexible Arbeitszeiten. Die Mitarbeiter erfahren in dem Unternehmen viel Wertschätzung, das ist letztlich ein Standortvorteil und trägt zur Produktivität bei. Etwas überspitzt gesagt „Bei einem guten Chef gibt es keine Rückenschmerzen“.

Vielen Dank für das Gespräch! **(dp)**

WEITERE INFORMATIONEN

Prof. Froböse ist Sachverständiger des Bundestages in Fragen der Prävention und ein gesuchter Gesprächspartner in Funk und Fernsehen (z.B. „Sportschlau“ im ARD Morgenmagazin). Er veröffentlichte zahlreiche Bücher, im Februar 2014 erschien neu „Das Turbo-Stoffwechsel-Prinzip“, GU-Verlag, Preis 19,99 Euro.
www.ingo-froboese.de
www.deinruecken.de

TITECH

Die Kunst der Trennung

Altpapier ist auch in den Zeiten von Smartphone und Tablet ein wertvolles Gut. Allerdings nur, wenn es für die anschließende Wiederaufbereitung mit größter Sorgfalt sortiert und getrennt wird. Die WUB Wertstoff-Union Berlin gestattete uns einen Blick hinter die Kulissen einer der modernsten Altpapier-Sortieranlagen Deutschlands.

Auf zwei Dinge ist Peter Lohr ganz besonders stolz: auf seinen zweijährigen Sohn und die neue Papiersortieranlage der WUB in Berlin-Neukölln. Lohr ist Betriebsleiter der gewaltigen, drei Stockwerke hohen und fast zwei Fußballfelder großen Altpapier-Sortieranlage. Hier wird bunt gemischtes Altpapier in zwei wesentliche Recycling-Komponenten getrennt: Die „De-Inking-Komponente ist meist vierfarbig bedrucktes Papier, das Papierfabriken zu der im Druck begehrten „Weißen Faser“ aufarbeiten. Das zweite bedeutende Endprodukt der Sortierung ist die Kartonage. Sie wird in tonnenschweren Ballen zum Abtransport bereitgestellt und erneut zu Karton und Verpackungsmaterial verarbeitet.

Ein gut geplantes Gemeinschaftsprojekt

Acht Millionen Euro wurden 2012 in dieses Hightech-Projekt samt 4.000 qm großer Halle im Berliner Bezirk Neukölln investiert. Berlin Recycling, Marktführer der sogenannten haushaltsnahen Sammlung in Berlin, sowie Remondis, Deutschlands größter Dienstleister in der Wasser- und Recyclingwirtschaft, gründeten dazu 2011 die WUB Wertstoff-Union Berlin GmbH. Unter deren Regie und Verantwortung wurde die gesamte Altpapier-Sortieranlage in gerade einmal neun Monaten Bauzeit errichtet. Das war selbst für Remondis eine Herausforderung, obwohl das Unternehmen auf die Erfahrung mit 60 ähnlichen Anlagen allein am Standort Deutschland zurückgreifen konnte.

1

2

Peter Lohr begleitet das ehrgeizige Projekt seit der Planungsphase. Der 33-jährige Groß- und Außenhandelskaufmann arbeitet seit mehr als zwölf Jahren im Bereich Entsorgung und Recycling. Heute trägt er nicht nur die Verantwortung für den reibungslosen Betrieb der gewaltigen Sortieranlage, sondern auch für die derzeit 14 Mitarbeiter. 120.000 Tonnen Altpapier werden in der Anlage pro Jahr sortiert und getrennt, im Moment im Zwei-Schicht-Betrieb, der bei Bedarf jederzeit auf drei Schichten hochgefahren werden kann. „Die Technik ist natürlich mein Hauptthema“, beschreibt Lohr seinen Arbeitsplatz, „aber auch die Optimierung von Arbeitsabläufen und die Einhaltung sämtlicher Arbeitsschutz- und Sicherheitsbestimmungen liegen in meiner Verantwortung.“ Täglich geht er mindestens einmal die gesamte Anlage ab, prüft genau die Abläufe und dokumentiert, ob es irgendwo Auffälligkeiten gibt. In der anschließenden Betriebsbesprechung kann er so fundierte Anregungen zur Prozessoptimierung geben.

3

Wildschweinfelle bitte aussortieren

„Je mehr Fehler wir beim Sortieren machen, desto schlechter ist später die Basis für hochwertige Druckpapiere, die nach dem

1. Mittels Fernbedienung lässt sich die komplette Anlage starten, steuern und stoppen.
2. Blick in einen der Ballistik-Separatoren, Störstoffe werden durch unterschiedlich grobe Siebe aussortiert.
3. Ein Radlader schaufelt das unsortierte Altpapier auf das Förderband in die Anlage.
4. Blick in die klimatisierte, lärm- und staubgeschützte manuelle Endkontrolle.
5. Nicht nur Sensoren überwachen die Maschinen, Kontaktschalter an den Aggregaten und verschiedene Notausschalter sorgen für zusätzliche Sicherheit.

De-Inking entstehen“, erklärt Lohr vor Beginn des Rundgangs. Das De-Inking ist ein Schlüsselprozess beim Altpapier-Recycling, bei dem durch mechanisch-chemische Verfahren jegliche Druckfarbe aus den Fasern gelöst wird. So entsteht aus ehemaligem Altpapier unter anderem neues Zeitungspapier.

Kopfkissen, Kleidungsstücke, Getränkedosen, Glasreste, ja sogar endlos lange Magnetbänder aus zerstörten Videokassetten entdecken Lohr und seine Mitarbeiter tagtäglich im angelieferten Altpapier. Doch Derartiges entlockt den Männern höchstens noch verärgerte Mienen. Dass sogar Wildschweinreste im Altpapierstrom auftauchten, war allerdings bislang einzigartig. „Das ist kein Witz“, versichert uns Lohr, „ein kompletter Wildschweinkopf und Reste des Fells erschienen plötzlich auf dem Förderband!“ Leider hatte niemand eine Kamera griffbereit.

Circa 250.000 Tonnen Altpapier wirft der Berliner Markt derzeit jährlich ab. Etwa 50 Prozent davon werden von Remondis und Berlin Recycling, einer hundertprozentigen Tochter der Berliner Stadtreinigung BSR, in der gewaltigen Eingangshalle der Anlage angeliefert. Drei Viertel des Altpapiers stammen dabei aus der haushaltsnahen Abfallsammlung, ein Viertel ist Gewerbeware, also hauptsächlich Kartonage aus der umliegenden Industrie und aus Gewerbebetrieben. Aber der Altpapiermarkt schrumpft, denn Computer & Co. werden immer beliebter, während die Verkaufzahlen vieler Tageszeitungen rückläufig sind. „Der Rückgang bewegt sich zwar noch im unteren einstelligen Bereich, ist aber doch messbar“, kommentiert Peter Lohr.

Mensch und Maschine

Ein gewaltiger Radlader sorgt dafür, dass das zentrale Förderband, mit dem das Papier in das Herz der Sortieranlage gelangt, niemals leerläuft. Das unsortierte Altpapier läuft zuerst über mehrere Rüttelsiebe, beinahe so groß wie ein Linienbus, die sogenannten Ballistik-Separatoren. Hier werden bereits Kartonagen und andere großvolumige Fremdkörper vollautomatisch aussortiert.

Danach geht es in das hermetisch abgekapselte Kernstück der Anlage. Hinter Schutzwänden arbeitet einer der modernsten opto-elektronischen Scanner, die es zur Zeit gibt. Das Gerät analysiert in Sekundenbruchteilen jedes Papierstück, das auf dem meterbreiten Förderband vorbeiflitzt. Blitzschnell stellt der Scanner die Größe und Zusammensetzung der Objekte fest und ermittelt mit höchster Präzision alle für den De-Inking-Prozess ungeeigneten Störstoffe. Mittels einer Vielzahl von millimetergroßen Pressluftdüsen werden diese sofort aus dem Altpapierstrom heraus in separate Abwurfschächte katapultiert. Und das bei einer Bandgeschwindigkeit von bis zu drei Metern pro Sekunde – eine für menschliche Augen unlösbare Aufgabenstellung.

Und trotz aller Hochtechnologie ist der Einsatz von Menschen für das Sortieren immer noch unverzichtbar: Die letzte Kontrollstufe befindet sich in einem vor Lärm und Staub geschützten und klimatisierten Raum. Der schon vorsortierte, für das De-Inking geeignete „Edel-Papierabfall“ läuft hier auf drei Förderbändern an den geschulten Augen von Lohrs Mitarbeitern vorbei. Sie sortieren mit der Hand letzte Störstoffe wie Folien,

Es regnet wertvollen Rohstoff: Das für den „De-Inking-Prozess“ geeignete Altpapier wird lose mittels Greifer in große Schubbodenfahrzeuge verladen.

Das vorsortierte Papier wird von Papierfabriken weiterverarbeitet. Sie entfernen die Druckfarbe in einem mechanisch-chemischen Prozess, sodass aus dem bunt bedruckten Papier wieder annähernd weiße Fasern werden.

Alu- und Plastikteile, aber auch unerkannt gebliebene Kartonagen aus. Eine anstrengende Aufgabe für die Mitarbeiter, denn die Förderbänder laufen auch hier recht flott. „Der Job ist nicht einfach“, bestätigt Lohr. „Die Kollegen auf der Anlage sind das Rückgrat der Sortierung. Ohne sie funktioniert selbst die beste Technik nur eingeschränkt.“

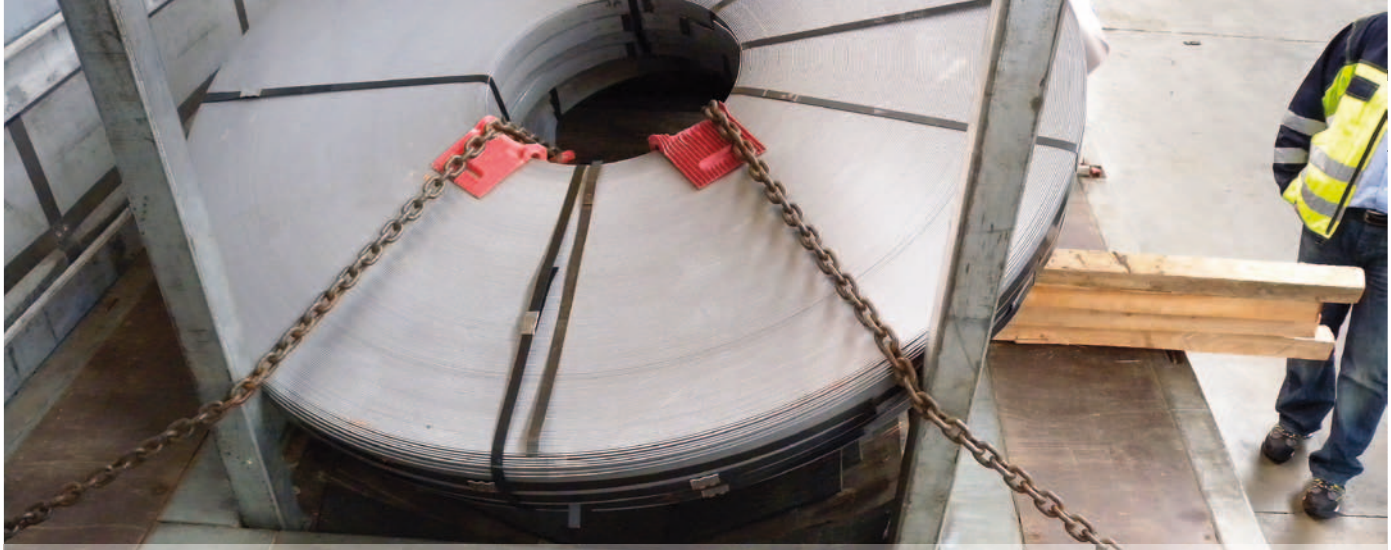
Modernste Sicherheitstechnik

Obwohl es bisher in der Anlage noch keinerlei erwähnenswerte Unfälle gegeben hat, beschäftigt das Thema Sicherheit am Arbeitsplatz Peter Lohr fortwährend: „Stellen Sie sich zum Beispiel vor, ein Kollege wird ohnmächtig und fällt auf das Förderband zur Presse, die mit mehreren Tonnen Druck die Kartonageballen presst“, sagt er ernst. „Der Mann hätte keine Chance mehr, das Sicherungskabel zu ziehen.“ Lohrs aktuelles Projekt gegen dieses Horrorszenario ist der Einsatz sogenannter Transponder. Diese müssten alle Mitarbeiter am Handgelenk tragen, so lange sie sich in der Anlage aufhalten. Sensoren im Bereich der Ballenpresse sollen dann die Förderbänder überwachen und automatisch stoppen, sobald ein Transponderarmband auftaucht.

Durchschnittlich eine Stunde pro Tag nutzen Lohr und seine Mitarbeiter allein für die Kontrolle und Wartung der Anlage. Rotierende Lager und andere mechanisch belastete Teile werden weit vor Erreichen der Verschleißgrenze getauscht, um die Zuverlässigkeit der wertvollen Technik langfristig sicherzustellen. „Wenn wir diesen Aufwand nicht betreiben würden, wäre die Anlage in spätestens zehn Jahren veraltet“, lautet Lohrs Einschätzung. Und da in allen Bereichen der riesigen Halle mit brennbaren Materialien gearbeitet wird, besitzt das Gebäude ein ausgeklügeltes, rund um die Uhr scharf geschaltetes Rauchmeldesystem. Auch darauf blickt Peter Lohr mit Stolz, sieht allerdings noch ein gewisses Verbesserungspotential: „In der Silvesternacht aus dem Bett geholt zu werden, weil der Rauchmelder einen Fehlalarm hatte, das brauche ich nicht wirklich ...“ Aber das ist bereits der einzige Minuspunkt, der Peter Lohr zu seinem Arbeitsplatz einfällt.

Text und Fotos: Heinz E. Studt

1,3 Tonnen wiegt jeder Kartonageballen, da ist sicheres Verzurren mit Kraft- und Formschluss selbstverständliche Pflicht.



Sichern von schmalen Stahlcoils auf der Ladefläche

Nach dem Beladen sichert ein Fahrer mit Zurrketten zwei in einer Coilmulde an einer Stütze stehende Coils mit Spaltbändern (Ø ≈ 1800 mm, Breite 200 mm, Gewicht 3500 kg/Coil). Während der Arbeiten zur Ladungssicherung kippen die Coils nach vorne und erschlagen den Fahrer.

Wesentliche Ursachen:
Die Zurrketten waren so angelegt, dass die Spannelemente sich in dem durch Umstürzen gefährdeten Bereich vor der Stahlstütze befanden.
Die Stahlcoils wurden nicht gegen Umkippen nach vorne gesichert, bevor die Zurrketten angezogen wurden.
Die Verladeanweisung sah als Sicherung gegen Umkippen in Fahrtrichtung nach hinten eine Stahlstütze vor – sie berücksichtigte jedoch nicht die Möglichkeit des Kippens von der Stütze weg nach vorne.

Anders verstanden?

Damit Güter in jedem Abschnitt einer Transportkette sicher verladen werden können, ist eine ausreichende Abstimmung zwischen allen beteiligten Unternehmen erforderlich. An tragischen Beispielen zeigen wir, wie mangelhafte Koordination und Fehlverhalten zur tödlichen Gefahr werden.

Auch Transporteinheiten mit hohem oder außermittigem Schwerpunkt, geringer Aufstandsfläche oder rollfähiger Form stellen für fachkundige Transportdienstleister kein nennenswertes Problem dar. Mit geeigneten Transportgestellen, Anschlagpunkten, Lastaufnahmeeinrichtungen, passend ausgerüsteten Fahrzeugen, Zurrpunkten und Hilfsmitteln zur Ladungssicherung werden auch tonnenschwere Stückgüter gut und sicher transportiert. Damit das Zusammenspiel der beteiligten Unternehmen zuverlässig funktioniert, sind allerdings eine gut koordinierte Zusammenarbeit, die Einhaltung von Verfahrensanweisungen und deren Kontrolle auf allen Ebenen dringend erforderlich.

Die Transportkette kann nur so sicher sein wie ihr schwächstes Glied. Wenn sicherheitsrelevante Abläufe nicht allen Beteiligten bekannt sind, entstehen gefährliche Schwachstellen. Die Folgen dieser Defizite können zum Eintreten eines schweren Unfalls beitragen oder ihn direkt verursachen – möglicherweise erst Tage oder Wochen später, in einem ganz anderen Betrieb, Hunderte von Kilometern entfernt.

Aus Unfällen lernen

Die Einzelheiten der auf der rechten Seite skizzierten Unfallbeispiele machen Übereinstimmungen deutlich, die vielen tragischen Arbeitsunfällen im Transportgewerbe zu Grunde liegen: Wer ein Fahrzeug belädt, der ist auch mit dafür verantwortlich, dass die Ladung an anderer Stelle sicher entladen werden kann. Ebenso muss der Auftraggeber einer Transportdienstleistung an den Ladestellen die Einrichtungen vorhalten, die zum sicheren Be- und Entladen erforderlich sind. Wenn solche Einrichtungen nicht vorhanden sind, kann der Spediteur zum Beispiel zusätzlich ausgerüstete Fahrzeuge einsetzen, um autark zu be- oder entladen. Solche Aufwendungen können erforderlich sein, wenn notwendige Ausrüstungen an der Ladestelle fehlen. Spezifische Anforderungen müssen innerhalb der Transportkette weitergegeben werden. Oft genügt dazu ein Telefongespräch, häufig ist jedoch eine genaue Verladeanweisung erforderlich.

Kritisch kann es werden, wenn für Fahrer und Lageristen unvorhersehbare Umstände das Risiko einzelner Arbeitsschritte erhöhen. Oft kommen „kleine“ Nachlässigkeiten dazu, wenn zum Beispiel die Reihenfolge, in der Zurrgurte oder -ketten vor dem Entladen gelöst werden sollen, nicht eingehalten wird. Vielleicht hat der neue Fahrer bei einem Kollegen gesehen, dass es so schneller geht oder war bei seiner Arbeit abgelenkt ...

Unzureichend abgestimmte Abläufe begünstigen gefährliches Improvisieren. Wer sich aber zu sehr an eigenständiges Improvisieren gewöhnt, dem fällt es bei anderer Gelegenheit schwer, einen vorgegebenen Ablauf exakt einzuhalten. Gegen Arbeitsunfälle im Transportgewerbe ist also durchaus ein Kraut gewachsen: gute Absprachen, klare Ansagen und regelmäßige Kontrollen für sichere Arbeitsabläufe in der gesamten Transportkette!

Martin Küppers

UNFALLBEISPIELE

Entladen von Betonplatten auf einer Baustelle

Auf einer Baustelle löst ein Fahrer Zurrgurte, um das Entladen von Betonplatten (Gewicht 2000 kg) mittels Kran vorzubereiten. Zwei Betonplatten fallen vom Transportgestell auf der Ladefläche herab und verletzen den neben dem Fahrzeug stehenden Fahrer tödlich.

Wesentliche Ursachen:

- Das Fahrzeug wurde auf der Baustelle so abgestellt, dass es eine Seitenneigung von einigen Grad hatte.
- Die Betonplatten wurden vor dem Lösen der Zurrgurte nicht gegen Herabfallen gesichert.
- Eine Verladeanweisung existierte zwar, war jedoch nicht dem Transportunternehmen ausgehändigt worden.
- Der Fahrer hatte keine ausreichende Unterweisung zur Ladungssicherung erhalten.

Entladung eines Tankfahrzeugs am Tanklager

Zur Anlieferung einer hochtoxischen Substanz an ein Tanklager verbindet der Fahrer den am Tanklager fest angebrachten Verbindungsschlauch mit der Schlauchkupplung an seinem Tankwagen (TKW). Beim Herstellen der Schlauchverbindung wird eine größere Menge eines Gefahrstoffs frei. Der Fahrer wird so kontaminiert, dass er innerhalb weniger Stunden stirbt.

Wesentliche Ursachen:

- Der Tankwagen ist mit einer anderen Schlauchkupplung ausgestattet (TKW-Kupplung NW 80) als die Schlauchverbindung des Tanklagers (federbelastete Trockenkupplung, die sich automatisch für den Durchfluss öffnet, wenn sie vollständig aufsitzt und arretiert ist).
- Zum Herstellen der Verbindung wird vom Tanklager ein Adapterstück zur Verfügung gestellt. Die Problematik der verschiedenen Kupplungssysteme ist demnach im Tanklager bekannt.
- Der Fahrer hat Probleme bei der Verwendung des Adapterstücks, sodass es sich nach dem Herstellen der Schlauchverbindung beim Öffnen des Abperrschiebers (TKW) unbeabsichtigt löst.
- Aufgrund dieser Störung ist das Adapterstück mit der Trockenkupplung des gelösten Verbindungsschlauchs fest arretiert. Die Trockenkupplung ist daher für den Durchfluss geöffnet – eine schlammartige Substanz wird in größerer Menge frei und kontaminiert den Fahrer.
- Die technische Schutzmaßnahme „Trockenkupplung“ ist in Verbindung mit dem Adapterstück nicht wirksam.
- Die im Verbindungsschlauch enthaltene Substanz stammt von der vorhergehenden Entladung eines anderen Tanklastwagens.
- Es war keine ausreichend konkrete Betriebsanweisung für die Entladung von TKW am Tanklager vorhanden.
- Der Fahrer war nicht ausreichend über Technik und Funktionsweise der eingesetzten Verbindungselemente informiert.

Entladen von Stahlblechen in Ladungsträgern

Beim Entladen von Ladungsträgern mit Blechteilen für die Automobilindustrie kippen zwei aufeinandergesetzte Ladungsträger (Höhe 2,60 m, Breite 1,50 m, Gewicht 2500 kg) von den Zinken eines Gabelstaplers und verletzen den Fahrer tödlich.

Wesentliche Ursachen:

- Der Lkw-Fahrer betrat den Gefahrenbereich des Flurförderzeugs, ohne von dessen Fahrer bemerkt zu werden.
- Der Schwerpunkt der bestückten Träger lag außerhalb der Mittelachse.
- Die Bodenfläche im Fahrbereich des Staplers war leicht geneigt.
- Am Unterboden des Ladungsträgers bestand eine Unebenheit, die beim Aufnehmen zu einer leichten Neigung der Last führen konnte.

Entladen einer Palette mit einem Maschinenteil aus einem Container

Auf einem Betriebshof wird ein verplombter Container mit Stückgut unterschiedlicher Warensendungen angeliefert. Mittels Gabelstapler wird ein auf einer Palette befindliches Aggregat (1200 kg) entladen. Dabei fällt auf, dass es leicht nach vorne kippt. Der Staplerfahrer neigt die Hubgabel zum Hubmast und kann die Palette auf dem Boden abstellen. Als ein Lagerist an das Aggregat herantritt, kippt es nach vorn und verletzt den Lageristen schwer.

Wesentliche Ursachen:

- Der Lagerist trat an die abgestellte Ladeeinheit heran, obwohl deren mangelhafte Stabilität zuvor erkannt wurde.
- Das Aggregat war nicht vorschriftsmäßig gesichert. Es verrutschte während des Transports auf der Palette, aus der sich ein Brett löste.
- Da es sich um einen Sammeltransport handelte, war die Ladung des Containers an mehreren Stationen von verschiedenen Unternehmen ergänzt und umgestellt worden.
- Da es sich um einen verplombten Container handelte, konnte der Fahrer des Lkw sich nicht von der ordnungsgemäßen Ladungssicherung überzeugen.

Hinweis: eine staatsanwaltliche Ermittlung richtete sich gegen den Lademeister des Absenders. Die weitere Untersuchung zeigte, dass die Palette im Verlauf des Transports mehrfach umgesetzt wurde. Aus Videoaufzeichnungen konnte rekonstruiert werden, dass der Zustand der Ladeeinheit sich während des Transports änderte.

Entladen von Leimbindern

Während der Entladung eines Sattelzuges mittels Gabelstapler steht der Fahrer auf der Ladung. Bei dem Versuch des Staplers, eine Einheit Leimbinder aufzunehmen, stoßen die Gabelzinken des Staplers gegen das Paket. Als die Ladeeinheit daraufhin verrutscht, stürzt der Fahrer vom Auflieger auf den Boden. Dort wird er von einem von der Ladefläche fallenden Leimbinder (800 kg) am Kopf getroffen und verstirbt noch am Unfallort.

Wesentliche Ursachen:

- Auf der Tour musste umgeladen werden, da die Ladung für mehrere Empfänger bestimmt war und nicht in der Reihenfolge der angefahrenen Ladestellen entnommen werden konnte.
- Da der Fahrer für die Sicherung der Ladung (15 Zurrgurte) verantwortlich ist, war er vermutlich bereits mehrfach auf die Ladung geklettert.
- Der Sattelzug wurde am Rand einer öffentlichen Straße parallel zu einem Gebäude abgestellt. Der Bewegungsraum des Staplers war eingeschränkt.
- Die zwischen die Ladeeinheiten gelegten Abstandshölzer waren zu flach, so dass nicht genug Freiraum für die Gabelzinken blieb.
- Kleinere Ladeeinheiten waren für den Stapler schwierig aufzunehmen, deswegen versuchte der Fahrer ihn auf der Ladung stehend zu unterstützen.
- Für den Transport der Leimbinder lag keine Verladeanweisung vor.

Ringtonne belastet Rücken

Rollbare Abfallbehälter gibt es schon seit mehr als 30 Jahren. Dennoch halten einige Kommunen an den räderlosen Ringtonnen fest. Für den Rücken der Müllwerker eine problematische Entscheidung.

Die Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ hat die Aufmerksam vieler Unternehmer geweckt. Auch Entsorgungsunternehmen sind sehr um die Verbesserung der Arbeitsbedingungen bei der Abfallsammlung bemüht, nicht zuletzt, weil das Durchschnittsalter des Ladepersonals steigt. Problematisch wird es immer dann, wenn Abfallbehälter angehoben und getragen werden müssen, wie es zum Beispiel bei den Ringtonnen erforderlich ist. Diese Tonnen haben vor 90 Jahren die Systemmüllabfuhr erstmals ermöglicht, gehören aber – ergonomisch gesehen – schon längst zum alten Eisen.

Risikobewertung mit Methode

Die Lastenhandhabungsverordnung und die dazu entwickelten Berechnungshilfen nach der Leitmerkmalmethode helfen bei der Beurteilung der Ringtonnen hinsichtlich des Gesundheitsschutzes. Die Tonnen haben meist ein Volumen von 35 bis 50 Litern und ein durchschnittliches Behältergewicht von 9 bzw. 13 kg. Gemäß Berechnungsschema (Infos dazu im Internet, s.u.) kann man von folgenden Kennzahlen ausgehen:

- Zeitwichtung: 6 bis 10 (bei 200 bis 500 bzw. mehr als 1.000 Hebevorgängen),
- Lastwichtung: 1 bis 2 (je nach Behältergewicht)
- Haltungswichtung: 2 bis 4 (bei 50 Litern bzw. bei 35 Litern)
- Ausführungsgewichtung: 1

Das ergibt Bewertungszahlen von 36 im günstigsten Fall bis zu mehr als 50 im ungünstigsten Fall. Zwischen 25 und 50 Punkten muss die individuelle Belastbarkeit der Beschäftigten genauer betrachtet werden. Gestaltungsmaßnahmen hängen davon ab, wie die Beschäftigten die Belastung wahrnehmen und ob schon gesundheitliche Beschwerden vorliegen. Werte darüber gelten sogar als stark risikobehaftet.

Alternative längst vorhanden

Schon bei 200-500 Hebe- und Tragevorgängen einer Ringtonne besteht also Verbesserungsbedarf beim Arbeitsablauf. Da aus organisatorischen und auch aus wirtschaftlichen Gründen ein Wechsel der Tätigkeit an der Belastungsgrenze eher praxisfremd ist, bleiben letzten Endes nur technische Gestaltungsmaßnahmen übrig. Die Lösung dazu gibt es bereits seit mehr als 30 Jahren: Abfallbehälter mit Rädern! Trotzdem schreiben einige Kommunen immer noch Aufträge für die Entleerung von Ringtonnen aus. Dies wird aber bald nicht mehr möglich sein, denn

- die Lastenhandhabungsverordnung spricht dagegen.
- die alten Normen für Ringtonnen nach DIN 6628 und DIN 6629 wurden mit Erscheinen der EN840-1 zurückgezogen.
- Schüttungen für Ringtonnen sind auch in der Normenreihe für Abfallsammelfahrzeuge (DIN EN1501 –Teil 1 bis 5) nicht mehr enthalten.

Das bedeutet: Da die Ringtonnenschüttungen keiner aktuellen Sicherheitsnorm mehr entsprechen, wird die Ersatzbeschaffung für alte Modelle nicht mehr möglich sein. Entsorgungsunternehmen sollten dies bei der Beschaffung von neuen Abfallsammelfahrzeugen und Schüttungen beachten und auch ihre Kunden rechtzeitig auf die Problematik hinweisen.

Heinz-Peter Hennecke

INFORMATION

Formblätter zur Beurteilung von Lastenhandhabungen nach der Leitmerkmalmethode finden Sie auf unserer Homepage im Bereich Abfallsammlung – gesundheitsbewusstes Arbeiten: www.bg-verkehr.de

Einer für alles

Sie suchen eine praktische Arbeitshilfe, mit der Sie den Arbeitsschutz im Betrieb systematisch organisieren können? Dann sollten Sie unseren neuen Leitfaden zur Einführung eines Arbeitsschutz-Managementsystems nutzen.

Neu: Alles im Blick mit dem AMS-Ordner

Wer seinen Betrieb in Sachen Arbeitsschutz erfolgreich organisieren will, muss vor allem den Überblick behalten. Beim systematischen Vorgehen hilft der neue Leitfaden der BG Verkehr: Ein aktueller Ordner zum Arbeitsschutz-Management in zwölf Kapiteln – Checklisten und Musterformulare inklusive. Erfolgreich organisierter Arbeitsschutz bedeutet, Schwachstellen rechtzeitig zu erkennen und zu beheben. Wir helfen Ihnen, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz so zu organisieren, dass Sie jederzeit den gestellten Anforderungen gerecht werden und mit einer ausreichenden Dokumentation die Rechtssicherheit verbessern.

Zwölf Kapitel mit Arbeitshilfen

Der Leitfaden zur Erstellung eines AMS ist eine Loseblattsammlung in einem DIN-A4-Ordner mit CD. Er ist gegliedert in zwölf Kapitel:

1. Arbeitsschutzpolitik
2. Arbeitsschutzziele
3. Zuständigkeiten und Verantwortungen
4. Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit
5. Qualifikation, Unterweisung und Schulung
6. Kommunikation und Dokumentation
7. Prüfung von Arbeitsmitteln
8. Gefährdungsbeurteilung
9. Betriebsstörungen und Notfälle
10. Beschaffung
11. Leiharbeitnehmer und Fremdfirmen
12. Systembewertung

Jedes Kapitel ist in vier Abschnitte unterteilt.

1. Anforderungen

Im Abschnitt Anforderungen wird in kurzer Form beschrieben, welche gesetzlichen und organisatorischen Anforderungen zu den Inhalten des jeweiligen Kapitels gestellt werden.

2. Arbeitsblatt

Anhand des Arbeitsblattes in Form einer Checkliste kann der Unternehmer oder sein AMS-Beauftragter prüfen:

- Welche Anforderungen sind im Unternehmen bereits erfüllt?
- Wo besteht noch Handlungsbedarf?

Verweise auf Hinweise und Arbeitshilfen aus dem AMS-Ordner (Abschnitte 3 und 4) unterstützen bei der Umsetzung noch fehlender Punkte.

3. Hinweise

In dem Abschnitt Hinweise werden weiterführende Informationen zu Themen des jeweiligen Kapitels gegeben, zum Beispiel zur Planung und Durchführung einer Unterweisung oder zur arbeitsmedizinischen Vorsorge im Betrieb.

4. Arbeitshilfen

Bei den Arbeitshilfen handelt es sich um Musterformulare, die beispielhaft für einen fiktiven Betrieb ausgefüllt wurden. Auf der beiliegenden CD sind die Arbeitshilfen als nicht ausgefüllte, editierbare Vorlagen hinterlegt. Die Unternehmen können die Vorlagen für die eigene AMS-Dokumentation nutzen oder sie an ihre betrieblichen Erfordernisse anpassen.

Alle Kapitel können einzeln bearbeitet werden, so dass sich der Ordner auch für Betriebe eignet, die keine Beurkundung anstreben, aber in einzelnen Bereichen die Organisation ihres Arbeitsschutzes verbessern wollen oder sich einen Überblick verschaffen wollen, wo sie im Arbeitsschutz stehen und an welchen Stellen in Zukunft noch nachgelegt werden sollte.

Bettina Nipko

INFORMATION

Mitgliedsunternehmen erhalten ein Exemplar des AMS-Ordners kostenlos im Rahmen eines Beratungsgespräches. Sprechen Sie Ihre zuständige Aufsichtsperson an.
Weitere Exemplare erhalten Sie kostenpflichtig über den Medienkatalog der BG Verkehr: www.bg-verkehr/medienkatalog
Informationen zum Arbeitsschutz-Management finden Sie auf unserer Homepage: www.bg-verkehr.

Broschüre für Fahrschulen

Auch Unternehmen mit wenigen Mitarbeitern müssen die gesetzlichen Vorgaben zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz erfüllen. Wir helfen Ihnen dabei mit der „Handlungshilfe zur Beurteilung der Arbeitsbedingungen in Kleinstunternehmen“.

Betriebsbesuch in Bodenwerder, einem kleinen Städtchen, das Touristen als Geburtsort des Lügenbarons Münchhausen bekannt ist. Beim Ortstermin in der Fahrschule Neumann will Heiko Wassmann, Präventionsberater und Aufsichtsperson der BG Verkehr, unter anderem die neu aufgelegte Info-Map für Fahrschulen vorstellen. Auf der einen Seite ein Präventionsberater, der bei Bedarf gerne den Unterschied zwischen einer Gefährdungsbeurteilung und der Prüfung der Arbeitsmittel erläutert – auf der anderen die Brüder Frank und Markus Neumann, die ihre Fahrschule, gelinde gesagt, recht dynamisch leiten – kann das gut gehen?

„Aber klar doch“, beseitigt Frank Neumann sofort die Zweifel, „das passt schon, schließlich kriegen wir von der BG doch jede Menge gute Tipps.“ Und sein Bruder ergänzt lebhaft: „Die Lattengabel zum Beispiel, von der wir vorhin am Transporter sprachen, für den Auf- und Abbau der Einstecklatten, kannte ich noch gar nicht.“

Vom Hautschutz bis zur Steckdose

Im Eingangsbereich hängt hinter Glas eine große Urkunde: Das gerahmte Zertifikat belegt, dass die Fahrschule in Sachen Sicherheit vorbildlich arbeitet. „Eine Gefährdungsbeurteilung kann uns nicht mehr schrecken“, lachen die Neumanns, „wir haben hier wirklich alles unter die Lupe genommen: Das fing mit den Fahrzeugen und unseren Räumen an und hörte bei Gefahrstoffen, Hautschutzmittel, Steckdosen und Kaffeemaschine immer noch nicht auf!”

Dennoch zeigen sich beide Brüder sehr interessiert, als Heiko Wassmann die neue Info-Map für Fahrschulen präsentiert. Die übersichtliche Gestaltung bringt auf den Punkt, worum es beim Arbeitsschutz geht, ohne den Unternehmer mit Text zu erschlagen. „Das ist wichtig, denn wir haben wenig Zeit”, sagt Frank Neumann und während wie aufs Stichwort sein Telefon klingelt, beschreibt sein Bruder einen typischen Arbeitstag: Der beginnt um 5:00 Uhr

Markus Neumann (l.) zeigt den Transporter, der extra für Schulungszwecke hergerichtet wurde.

Frank Neumann (r.) führt durch die firmeneigene Werkstatt.

Informationsaustausch im Empfangsbereich.

morgens und endet offiziell um 17:30 Uhr. „Aber das haben wir selten, denn am Abend kommen Termine mit Kunden und Geschäftspartnern dazu und die Sitzungen der diversen Gremien und Verbände, in denen wir Mitglied sind.“ Fahrstunden geben die beiden nur noch in Ausnahmefällen. Das Telefon klingelt schon wieder, diesmal möchte jemand wissen, wie hoch das zulässige Gesamtgewicht seines Gespanns ist. Zum Betrieb gehören neben der Fahrschule für alle Klassen auch ein Verkehrsinstitut und ein Reisedienst. Bleibt bei so viel Arbeit überhaupt noch Zeit, an die eigene Gesundheit zu denken? „Einmal die Woche zum Schwimmen“, kommt es wie aus der Pistole geschossen. „Und ich habe heute schon 3.681 Schritte extra gemacht”, freut sich Frank Neumann nach einem Blick auf den Schrittzähler an seinem Handgelenk. „Außerdem machen wir jeder sechs Wochen Urlaub im Jahr.“ Das ist möglich, weil sich die beiden gegenseitig vertreten können. „Aber alleine schaffen Sie das auf Dauer nicht“, sind sich die Chefs einig, „dazu hängt zu viel dran.“

Den Kontakt zur BG Verkehr und Medien wie die neue Info-Map schätzen die Unternehmer, weil sie davon konkret profitieren: „Wir wollen und brauchen einen gut organisierten, unfallfreien Betrieb, denn Fahrlehrer sind heutzutage Mangelware.“ Last, but not least ist gute Organisation aber auch die einzige Chance, Beruf und Familienleben zu vereinbaren: „Es wird Zeit, meinen Sohn abzuholen“, sagt Frank Neumann beim Abschied. **(dp)**

INFO-MAP FÜR KLEINE UNTERNEHMEN

Die „Handlungshilfe zur Beurteilung der Arbeitsbedingungen in Kleinstunternehmen“ gibt es für verschiedene Branchen, zum Beispiel für Fahrschulen, Taxi- und Mietwagen oder die Fischerei. Die zweiteilige Info-Map besteht aus einer Zusammenstellung der allgemeinen Pflichten des Unternehmers und einer Übersicht der konkreten Anforderungen für die jeweilige Branche.

Die Info-Map erhalten Sie von Ihrer Aufsichtsperson. Die zuständige Regionalabteilung finden Sie im Internet: www.bg-verkehr.de

Blauer Himmel, leichte Bewölkung und ein strahlendes Fahrgastschiff: Die Arbeit hat sich gelohnt!

Reinigung gehört zum Frühjahrsputz dazu.

Der Frühling liegt in der Luft

Die Saison der „Weißen Flotte“ beginnt und möchte gut vorbereitet sein

Die Tage werden länger, Eis und Schnee – im letzten Winter eher seltener „vertreten“ – schmelzen, die Sonne steigt höher. Unverkennbare Anzeichen, dass der Winter dem Frühling Platz macht! Damit beginnt für die Fahrgastschifffahrt die neue Saison lange bevor die ersten Fahrgäste ihren Fuß an Bord setzen.

Für die Betriebe und Schiffsbesatzungen heißt es jetzt, die Fahrzeuge auf Vordermann zu bringen und für die neue Saison vorzubereiten. Damit das Schiff in neuem Glanz erstrahlt, müssen neben umfangreichen Reinigungsarbeiten an Bord, sowohl im Innen- als auch im Außenbereich, auch entsprechende Konservierungs- und Anstreicharbeiten durchgeführt werden.

Die Besatzungen der Schiffe haben daher im Moment alle Hände voll zu tun. Bevor es aber mit der Arbeit losgehen kann und Eimer, Schrubber, Pinsel oder Entroster in die Hand genommen werden, sollten Sie als Unternehmer oder Verantwortlicher an Bord die einzelnen Arbeitsabläufe planen und dabei auch Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz Ihrer Mitarbeiter mit berücksichtigen.

Gefährdungsbeurteilung als Grundlage

Bereits bei der Planung der Arbeiten sollte ein Blick in die Gefährdungsbeurteilung erfolgen. Die Gefährdungsbeurteilung ist Grundlage für eine sichere Gestaltung der Tätigkeitsfelder an Bord. Sie ermöglicht ein systematisches Vorgehen und bezieht vom Umgang mit der Technik bis hin zur Nutzung Persönlicher Schutzausrüstung alle Aspekte mit ein.

Sie als Unternehmer werden sich fragen: Wie steht es um die notwendige Technik an Bord? Halten alle Aggregate und Maschinen dem künftigen Saisonbetrieb unter notwendigen Sicherheitsaspekten stand? Sind technische Reparaturen bereits erfolgt oder erfolgte bereits ein entsprechender Austausch schadhafter Maschinen?

Nicht selten wird dabei nur an die allgemeine Bordtechnik wie z.B. Generatoren, Antriebstechnik oder Ruderanlagen, nicht aber an die für die Reinigung bzw. Konservierungsarbeiten vom Bordpersonal eingesetzten Geräte wie Schleif-, Bohr- und Reinigungsmaschinen gedacht. Diese Arbeitsmittel werden nicht nur in Innenräumen eingesetzt, sondern müssen auch dem Alltag an Bord standhalten. Wichtig ist, dass auf ihnen ein CE-Zeichen angebracht ist. Vor Gebrauch müssen sie einer Sichtprüfung unterzogen werden. Zudem müssen sie in regelmäßigen Abständen durch eine Elektrofachkraft oder elektrotechnisch unterwiesene Person geprüft werden.

Damit zum Saisonstart alles glänzt und blitzt, werden auch Reinigungs- bzw. Konservierungsmittel oder Farben eingesetzt. Es gibt sie in unterschiedlichen Zusammensetzungen. Neben der Reinigungswirkung sollten auch hier der Gesundheitsschutz des Personals sowie ökologische Aspekte beachtet werden. Wie steht es um die Gefahren, die sich aus dem Umgang mit Farben oder Reinigungsmitteln ergeben? Welche Persönliche Schutzausrüstung ist für entsprechende Arbeiten nötig? Ist diese an Bord und wenn ja, in welchem Zustand?

Hinweise, ob von einem Produkt eine Gefährdung ausgeht, liefert bereits ein Blick auf die Verpackung bzw. das Etikett. Zum Beispiel warnt das gelbe Dreieck mit schwarzem Rand je nach Zusatz vor ätzenden Stoffen oder reizenden Inhaltsstoffen.

Blick ins Sicherheitsdatenblatt

Bei Konservierungsarbeiten sollte ein Blick ins Sicherheitsdatenblatt selbstverständlich sein. Dieses gibt Auskunft über die Art der Verarbeitung und die dazu notwendige Persönliche Schutzausrüstung. Es ist beim Hersteller des Produkts oder beim Lieferanten erhältlich und kann oft von deren Internetseite heruntergeladen werden.

Aber muss es überhaupt ein Produkt mit diesem Gefährdungspotenzial sein? Oder erfüllt nicht auch ein weniger gefährdendes Mittel den gleichen Einsatzzweck? Leider wird immer noch zu häufig nach dem Motto „Viel hilft viel." gehandelt. Dies ist aber der falsche Ansatz und schadet nicht nur der Umwelt, sondern erhöht oft die Gefährdung. Auch der Griff zur Verdünnung oder anderen Lösungsmitteln sollte gut überlegt sein, denn deren Einsatz kann krank machen. Eine richtige Dosierung spart außerdem bares Geld – ein nicht unwichtiger Faktor im Betrieb.

Unerlässlich ist auch der Hautschutz für die Mitarbeiter. Verwenden Sie Schutzhandschuhe und schützen, reinigen und pflegen Sie die Haut. Ein Hautschutzplan zeigt, wie und mit welchen Mitteln dies geschieht und ist an Bord vorzuhalten.

Nur mit Persönlicher Schutzausrüstung

Unumgänglich bei Außenbordarbeiten ist natürlich die Rettungsweste. Diese muss bei jeder Tätigkeit an Deck mit Absturzgefahr und natürlich auch bei allen Arbeiten außenbords getragen werden. Achten Sie weiterhin darauf, dass bei sämtlichen Arbeiten auf Leitern, Böcken etc. eine Absturzsicherung vorgenommen wird und die Arbeitsmittel richtig gesichert sind. Ersetzen Sie beschädigte oder mangelhafte Geräte und Arbeitsmittel grundsätzlich! Klettereien sowie akrobatische Einlagen gehören nicht an Bord und haben leider schon so manchen ins Krankenhaus gebracht. Selbstverständlich ist das Tragen von Sicherheitsschuhen. Nur so hat man einen sicheren Stand. Sind Eimer oder andere Gerätschaften bei der Tätigkeit nötig und entsprechend unterzubringen, sind Haken zum sicheren Anhängen oder Leitern mit Abstellfläche hilfreich.

Koordination ist wichtig

Erfolgen die Arbeiten anlässlich eines Werftaufenthaltes, ist die Koordination der Arbeiten mit den Beschäftigten aller anderen Firmen an Bord wichtig. Dabei sind auch rechtzeitige Vorkehrungen für den Notfall zu treffen. Nach Möglichkeit sollten immer mindestens zwei Mitarbeiter tätig sein, um sich im Bedarfsfall zu unterstützen oder auch gegenseitig helfen zu können.

Grundsätzlich kann nicht bei allen Arbeiten im Rahmen des „Frühjahrsputzes" die Gefahr durch technische vorbeugende Maßnahmen völlig ausgeschlossen werden. Um die sogenannte „Routine" zu vermeiden, ist eine richtige Unterweisung und Einweisung in die notwendigen Arbeiten an Bord durch den entsprechend Verantwortlichen wichtig. Oft kommt es vor dem eigentlichen Saisonstart zu einer Anhäufung von Baustellen an Bord. Alles ist wichtig und dadurch kommt es oft zu einer mangelnden Sorgfaltspflicht bei der Vorbereitung. Diese lohnt sich aber auf jeden Fall, denn durch sie werden Fehler, Probleme und letztendlich Unfälle und damit Kosten vermieden.

So vorbereitet und richtig geplant steht einem guten und pünktlichen Saisonstart nichts im Wege. Nur mit gesunden Mitarbeitern wird die Saison auch für den Eigner oder Betreiber des Schiffes ein voller Erfolg.

André Stäudtner

BGI 5156 „Sicherheits-Checks für Binnenschiffe – Fahrgastschiffe und Fähren" (kompendium.bg-verkehr.de)

MELDUNGEN

SHIPPING-TECHNICS-LOGISTICS 2014

Am 30. September 2014 startet die Messe Kalkar auf der Duisburger Mühlenweide nach mehr als zehn Jahre wieder eine Binnenschifffahrts-Messe in Deutschland. Auf der deutsch-niederländischen Fachmesse SHIPPING-TECHNICS-LOGISTICS (STL) präsentieren deutsche und niederländische Unternehmen dem interessierten Fachpublikum ihre neuesten Produkte, Trends, Innovationen und Dienstleistungen. Der Eintritt für Fachbesucher ist kostenlos.

www.messe-kalkar.de

Foto-Wettbewerb „Arbeitsplatz Binnenschiff"

Ob Güterschiff, Tankschiff, Bunkerboot, Fähre oder Fahrgastschiff: In allen Segmenten der Binnenschifffahrt herrschen Nachwuchssorgen. Arbeitsplätze an Bord sind immer schwerer zu besetzen. Verbände und Unternehmen mühen sich redlich, die Binnenschifffahrt als interessantes Arbeitsumfeld zu beschreiben. Die Informationen beschränken sich jedoch oftmals auf die Textform. Starke Bilder, die bekanntlich mehr sagen als tausend Worte, fehlen – bis auf wenige Ausnahmen – häufig.
Hier setzt der Foto-Wettbewerb „Arbeitsplatz Binnenschiff" an. Eingesendet werden können Fotografien, auf denen die Arbeit an Bord ausdrucksstark dargestellt wird. Egal ob im Laderaum, an Deck, im Maschinenraum, im Ruderhaus oder in der Kombüse: jedes Motiv ist willkommen.

Weitere Informationen sowie die Teilnahmebedingungen: www.bonapart.de/fotowettbewerb

MS Wissenschaft 2014

Auch in diesem Sommer legt die MS Wissenschaft in rund 30 Städten, von Passau bis Kiel, von Stuttgart bis Magdeburg, an. Das Ausstellungsschiff hat sich inzwischen als schwimmendes Science Center etabliert und ist zum Highlight der jeweiligen Wissenschaftsjahre geworden. Thema 2014 ist die „Digitale Gesellschaft".

Weitere Informationen: www.ms-wissenschaft .de

Lehrgänge auf dem Schulschiff Rhein

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt hat für 2014 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.

Angebot für kleine Betriebe

Die Tätigkeit der Außenstelle Küste wird zum 31. März dieses Jahres eingestellt, weil sich die Konstruktion nicht bewährt hatte. Die kleinen Unternehmen aus der Fischerei und der Seeschifffahrt können jetzt problemlos zum ASD der BG Verkehr wechseln. Wie das geht, lesen Sie hier. Der ASD der BG Verkehr wurde 1998 gegründet und betreut über 40.000 Mitgliedsbetriebe der BG Verkehr.

Was muss ein Unternehmer tun, der bisher Leistungen der Außenstelle Küste in Anspruch genommen hat?
Er wird nicht automatisch durch den ASD der BG Verkehr betreut, aber Unternehmen mit bis zu 30 Mitarbeitern können Mitglied im ASD der BG Verkehr werden. Wer sich für eine Mitgliedschaft interessiert, sollte sich unter Angabe der BG-Mitgliedsnummer die Unterlagen zuschicken lassen. Sie können einfach beim ASD anrufen und alles Weitere besprechen oder eine E-Mail an den ASD senden.

Ist es Pflicht, dem ASD der BG Verkehr beizutreten?
Nein, der Beitritt zum ASD ist freiwillig. Die Pflicht des Unternehmers besteht nur darin, die vorgeschriebene arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung für seinen Betrieb zu gewährleisten. Wie er das tut, muss er gegenüber der BG Verkehr dokumentieren können. Falls ein Betrieb den Nachweis nicht führen kann, wird er bei bis zu 30 Mitarbeitern nach einer gewissen Frist automatisch dem ASD der BG Verkehr angeschlossen.

Welche Leistungen bekomme ich beim ASD der BG Verkehr?
Das entscheiden Sie selbst: Sie können beim ASD das volle Programm der gesetzlich vorgeschriebenen arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Betreuung erhalten, aber auch nur die Betreuung durch eine Fachkraft für Arbeitssicherheit oder nur durch einen Betriebsarzt.

Wie hoch sind die Kosten für die Leistungen des ASD?
Die Kosten hängen einerseits von der Anzahl der Mitarbeiter ab und richten sich außerdem nach der gewünschten Betreuungsart. Der ASD- Beitrag, der pro Mitarbeiter einmal pro Jahr zu entrichten ist, wird auf Basis der Satzung der BG Verkehr im Umlageverfahren für jedes Jahr neu festgesetzt. Er liegt zurzeit für die komplette arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung bei 49 Euro pro Mitarbeiter und Jahr. Der ASD wurde speziell für kleine Unternehmen gegründet und arbeitet nicht gewinnorientiert.

Wann kann ich die Leistungen des ASD abrufen?
Sie können sofort nach dem Erhalt des Beitragsbescheids einen Termin zur Betreuung abmachen.

Welche Qualifikation haben die Mitarbeiter des ASD?
Der ASD arbeitet mit Vertragspartnern in ganz Deutschland zusam-

men, zum Beispiel mit der ASD Rhein-Ruhr GmbH, der SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr und der B.A.D. Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik. Dort sind Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit angestellt, die im Auftrag des ASD für die Kunden tätig werden.

Gibt es dort Mitarbeiter, die die Besonderheiten von Seeschifffahrt und Fischerei kennen?
Ja – Mitarbeiter, die Fischerei- oder Seeschifffahrtsbetriebe betreuen, wurden bereits für diese Aufgabe geschult und erhalten ständig gewerbespezifische Informationen. Schon jetzt sind 188 Unternehmen der Seefahrt und 507 Unternehmen der Binnenschifffahrt Mitglied im ASD der BG Verkehr.

Habe ich einen festen Ansprechpartner für meinen Betrieb?
In der Regel ja. Mit den Aufnahmeunterlagen erhalten Sie die Kontaktdaten Ihres Betriebsarztes und der Fachkraft für Arbeitssicherheit.

Welche Leistungen bekomme ich konkret?
Der ASD der BG Verkehr nimmt Ihnen Arbeit ab. Die Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit führen durch den Gesetzesdschungel und machen den Betrieb für die Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen an Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz fit. Die individuelle Beratung erfolgt auf Basis der gesetzlichen Bestimmungen, der Art des Gewerbes und der betrieblichen Gegebenheiten. Die Fachkräfte für Arbeitssicherheit führen neben ihrer Beratungstätigkeit unter anderem Begehungen des Betriebes durch, unterstützen Sie bei Gefährdungsbeurteilungen, Unfalluntersuchungen und Sicherheitsunterweisungen.

Die Betriebsärzte beraten die Unternehmer ebenfalls. Sie ermitteln arbeitsbedingte Erkrankungen, erstellen Gesundheitsberichte, besichtigen die Betriebe und führen die arbeitsmedizinische Vorsorge durch. Der ASD stellt dem Betrieb außerdem eine Reihe praktischer Informationen, Aushänge, Checklisten etc. zur Verfügung. In jedem Fall gilt: Der persönliche Kontakt steht im Mittelpunkt.

Informiert der ASD die BG Verkehr, wenn in meinem Betrieb etwas nicht in Ordnung ist?
Nein, hier herrscht eine klare Trennung und für alle Mitarbeiter gilt Schweigepflicht gegenüber der Berufsgenossenschaft. Der ASD ist räumlich, personell und organisatorisch getrennt von den übrigen Teilen der BG Verkehr.

Was ist, wenn ich mit dem ASD unzufrieden bin und zu einem anderen Dienstleister wechseln möchte?
In diesem Fall können Sie kündigen. Wenn Sie nachweisen, dass Sie andere Fachkräfte für die Betreuung bestellt haben, wird Ihre Kündigung wirksam mit einer Frist von drei Monaten zum Ablauf eines Quartals, nach dem der Nachweis erbracht ist. Gegebenenfalls zuviel gezahlte Beiträge werden erstattet.

Können auch Reedereien mit mehr als 30 Mitarbeitern die Leistungen des ASD der BG Verkehr nutzen?
Nein, die Mitgliedschaft im ASD ist nur für Betriebe mit maximal 30 Mitarbeitern möglich. Die BG Verkehr hat den ASD für kleinere und mittlere Unternehmen eingerichtet, bei denen die Einstellung von betriebseigenen Betriebsärzten oder Fachkräften für Arbeitssicherheit wegen des Umfangs des Unternehmens unverhältnismäßig ist. Bei größeren Redereien sind die betrieblichen Organisationsstrukturen vorhanden, um selbstständige Verträge mit Betriebsärzten und Fachkräften für Arbeitssicherheit zu schließen. **(dp)**

HINTERGRUND

Rechtliche Grundlagen

- § 1 des Gesetzes für Arbeitssicherheit (ASiG) schreibt die Bestellung von Betriebsärzten und Sicherheitsfachkräften für sämtliche Unternehmen mit sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten vor.
- Die Unfallverhütungsvorschrift „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (DGUV Vorschrift 2) regelt dazu die Details.
- Nach § 41 der Satzung der BG Verkehr werden Unternehmen mit bis zu 30 Mitarbeitern, die keine anderweitige Betreuung geregelt haben, dem ASD der BG Verkehr angeschlossen. Die im Zuge der Fusion 2010 geschaffene Übergangsvorschrift § 73 der Satzung der BG Verkehr wird zum 31.03.2014 gestrichen.

ASD
Der arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Dienst für das Verkehrsgewerbe

Wir sind Ihr Partner
für sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Fragen:

ASD der BG Verkehr
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg

Tel.: 040/39 80 22 50
Fax: 040/39 80 22 57
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
Internet: www.asd-bg-verkehr.de

Zeichensprache

Für die Gestaltung der Sicherheitskennzeichnung im Betrieb gibt es seit dem vergangenen Jahr weltweit einheitliche Regeln. Die Symbole sollen im Notfall für größtmögliche Klarheit sorgen. Lesen Sie hier, was bei der Umstellung zu beachten ist.

Regel ersetzt Vorschrift

Zum 1. April 2013 musste auch bei der BG Verkehr die Unfallverhütungsvorschrift „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz“ (BGV A8) zurückgezogen werden. An ihre Stelle trat eine Technische Regel für Arbeitsstätten mit dem – fast gleichlautenden – Titel „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“, abgekürzt ASR A1.3. Sie enthält im Vergleich zur Unfallverhütungsvorschrift einige wesentliche Änderungen, unter anderem die Anpassung von Sicherheitszeichen an die internationale Normung. Ziel: ein weltweit vergleichbarer Standard mit dem ent-

So sieht das neue Zeichen für den Feuerlöscher aus. Wichtig: Alte und neue Sicherheitszeichen dürfen nicht gleichzeitig verwendet werden.

ALT	NEU

„Arzt“

„Feuerlöscher“

„Löschschlauch“

„Feuerleiter“

„Mittel und Geräte zur Brandbekämpfung“

„Brandmeldetelefon“

„Warnung vor Gasflaschen“

sprechenden Wiedererkennungswert, unabhängig davon, in welchem Land man sich gerade aufhält.

Es gibt keine Übergangsfristen

Was ist nun das Besondere an der ASR? Sie ist, wie der Name schon sagt, eine technische Regel und enthält im Gegensatz zu einem Gesetz oder einer Unfallverhütungsvorschrift keine Übergangsbestimmungen – es gibt also keinen Bestandsschutz. Das bedeutet, die ASR gilt seit dem Wegfall der BGV A8. Bei Arbeitsstätten, die neu errichtet werden, dürfte dies keine Probleme bereiten. Was ist aber bei bestehenden Arbeitsstätten? Müssen in diesem Fall alle Änderungen umgesetzt und die Zeichen ausgetauscht werden?

Der Gesetzgeber hat keine Fristen für den Austausch von alten durch neue Zeichen festgelegt. Grundsätzlich sollte man aber niemals in einem Betrieb unterschiedliche Sicherheitszeichen mit gleicher Sicherheitsaussage verwenden. Ausnahme: Die gleichzeitige Verwendung kann auf Basis einer durchgeführten und dokumentierten Gefährdungsbeurteilung in begründeten Einzelfällen zulässig sein, wenn zum Beispiel die neuen Zeichen auf einem bestehenden Betriebsgelände in neu errichteten Gebäuden verwendet werden und die alten Zeichen im übrigen Betriebsbereich. Dabei ist aber zu beachten, dass

- die Abweichungen der Sicherheitszeichen mit gleicher Sicherheitsaussage nicht so erheblich sind, dass von einer erhöhten Gefährdung ausgegangen werden muss,
- die Verwendung unterschiedlicher Sicherheitszeichen zur gleichen Sicherheitsaussage auch in den Flucht- und Rettungsplänen berücksichtigt werden,
- alle Personen, die sich in Betriebsbereichen mit unterschiedlichen Sicherheitszeichen zur gleichen Sicherheitsaussage aufhalten bzw. aufhalten könnten, hinsichtlich der Verwendung der unterschiedlichen Zeichen unterwiesen sind.

Abweichungen von der Regel

Auch wenn alle oben genannten Punkte eingehalten sind, muss man sich im Klaren sein: Der Arbeitgeber darf (wie zum Beispiel in der oben geschilderten Weise) gemäß § 3a Abs. 1 der Arbeitsstättenverordung (ArbStättV) von den Vorgaben der ASR abweichen – er kann danach aber die „Vermutungswirkung“ nicht mehr für sich in Anspruch nehmen. Der Begriff „Vermutungswirkung“ bedeutet, dass bei Einhaltung der ASR Rechtssicherheit besteht. Bei Abweichungen von der ASR muss der Anwender bzw. Arbeitgeber gegebenenfalls gegenüber der zuständigen Behörde nachweisen können, dass er durch die durchgeführten alternativen Maßnahmen mindestens die Anforderungen der Verordnung erfüllt, die gleiche Sicherheit also auf eine andere Art und Weise gewährleistet.

Ralf Brandau

INFORMATION

Weitere Informationen enthält die BG-Information „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz“ (BGI 816). Leider ist sie zur Zeit nicht verfügbar, weil sie an die neuen Anforderungen angepasst wird. Sobald sie wieder erhältlich ist, werden wir im SicherheitsProfi berichten.

Besuchen Sie unsere Homepage www.bg-verkehr.de und klicken Sie auf der rechten Seite auf den Reiter BG*direkt*.

Nach einem weiteren Klick auf „Hier geht's zum Login von BG*direkt*“ können Sie Ihren Benutzernamen und Ihr Passwort eingeben. Beide erhalten Sie jährlich von der BG mit dem Schreiben: „Entgeltnachweis und Zugangsberechtigung für BG*direkt*.

Wenn Sie die Daten richtig eingegeben haben, gelangen Sie auf die Hauptmaske. Dort haben Sie mehrere Auswahlmöglichkeiten – die zweite von links ist die „Unbedenklichkeitsbescheinigung“.

Ihre Unbedenklichkeitsbescheinigung erscheint als PDF- Datei. Sie können die Bescheinigung, die ab sofort Gültigkeit besitzt, beliebig oft ausdrucken.

BG*direkt* – So drucken Sie Ihre Unbedenklichkeitsbescheinigung

Eine Unbedenklichkeitsbescheinigung (UB) brauchen Sie beispielsweise, um eine Konzession zu verlängern oder an einer Ausschreibung teilzunehmen. Meistens soll es dann ganz schnell gehen – kein Problem: Die Bescheinigung können Sie sich in wenigen Schritten in unserem Onlineservice BG*direkt* herunterladen. Anschließend können Sie die UB sofort und so oft Sie wollen ausdrucken (das funktioniert natürlich nur, wenn alle Mitgliedsbeiträge gezahlt wurden).

Fehlermeldung?

Es kann vorkommen, dass eine Fehlermeldung angezeigt wird und es nicht möglich ist, die UB auszustellen, zum Beispiel weil

- die BG Verkehr keine aktuelle Anschrift von Ihnen hat,
- Sie in den letzten Jahren Lohnnachweise nicht eingereicht haben,
- ein Bußgeldverfahren gegen Sie läuft,
- Ihre Mitgliedschaft beendet ist,
- es noch ausstehende Beitragsforderungen bei der BG gibt.

Wenn Probleme auftreten sollten oder Sie lieber auf eine andere Art und Weise als über das Internet Ihre Unbedenklichkeitsbescheinigung bekommen möchten, können Sie sich gerne bei uns melden. Bitte denken Sie in diesem Fall daran, Ihre Mitgliedsnummer anzugeben.

Christopher Kahl

KONTAKT

BG Verkehr, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg
Tel. + 49 40 3980 - 0 (oder Durchwahlnummer Ihres Ansprechpartners)
Fax + 49 40 3980 - 1666 (oder Durchwahlnummer Ihres Ansprechpartners)
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de

Vanessa Celine Strauß (18) hat im September 2013 ihre Ausbildung in der Werkstatt der Fachspedition Klaeser in Herten begonnen.

Ich werde...

Mechatronikerin

Frau Strauß, Ihr erster Tag im Betrieb liegt noch gar nicht so lange zurück ...
... und ich war richtig aufgeregt, obwohl ich vorher schon ein Praktikum bei Klaeser gemacht hatte! Der Meister hat uns herumgeführt und einiges erklärt, es gab auch Informationen vom Betriebsrat.

Wie haben Sie gemerkt, dass Mechatronikerin der richtige Beruf für Sie ist?
Eigentlich wollte ich von klein auf Erzieherin werden, aber ich hatte schon bei den Projekttagen in der 8. Klasse gemerkt, dass mir das Handwerkliche viel mehr liegt. Und als ich dann in der 10. Klasse ein Praktikum in der Werkstatt machte, war ich sicher: Mechatronikerin finde ich toll, das will ich werden.

Ausbildung statt Schule – wie hat sich der Alltag verändert?
Vor allem muss ich jetzt früher aufstehen (lacht), um sechs Uhr muss ich raus. Tagsüber gibt es keinen festen Stundenplan. Oft sitze ich im Bus und bin gespannt, was heute wohl los sein wird.

Ihre Arbeit ist sehr vielseitig, was gefällt Ihnen am besten?
Reparieren, schrauben, unter dem Lkw liegen und sehen, wie die Kabel und Leitungen zusammenhängen – das finde ich alles spannend, natürlich auch den Motor selbst oder wenn wir das Fahrerhaus kippen ...

Frauen sind in diesem Beruf ja noch deutlich in der Minderheit, spielt das im Alltag eine Rolle?
Ich muss mich ein bisschen in die Jungs hineinversetzen, mich anpassen – die aber auch! Es gibt spezielle Sachen, die sind körperlich zu schwer für mich, da hole ich mir Rat von den Männern. Ich möchte zeigen, was ich kann und versuche, mein Bestes zu geben. In meiner Berufsschulklasse gibt es nur ein anderes Mädchen.

Ist es nicht manchmal sehr anstrengend für Sie?
Manchmal ja, aber mit der körperlichen Belastung komme ich eigentlich gut klar. Und wenn ich Stress abbauen will, laufe ich. Ich lese aber auch sehr gern.

Gibt es eine Arbeit in der Werkstatt, auf die Sie besonders stolz sind?
Auf den ersten Reifenwechsel beim Lkw, den ich ganz allein geschafft habe, bin ich stolz, denn das war am Anfang wirklich schwer für mich.

Werden Sie auch zu Hause gebeten, bei Reparaturen zu helfen?
Ja, neulich hat mich mein Vater um Hilfe gebeten, als er an seinem Pkw die Leuchtmittel der Scheinwerfer austauschen wollte. Das haben wir gut hingekriegt: Wer ein Nutzfahrzeug reparieren kann, kommt auch mit dem Pkw klar.

Ich kann nur allen Mädchen, die interessiert sind, raten, keine Angst zu haben und die Ausbildung zu versuchen.

Was für ein Fahrzeug nutzen Sie privat?
Ich bin oft zu Fuß unterwegs, auch mit dem Bus oder Fahrrad. Aber momentan mache ich den Führerschein und danach möchte ich ein eigenes Auto haben.

Wenn Sie in die Zukunft schauen könnten: Wie soll Ihr Leben in 20 Jahren aussehen?
So weit denke ich noch gar nicht. Ich möchte jetzt in Ruhe meine Ausbildung abschließen, später dann vielleicht auch den Meister machen. Einfach mal sehen, was kommt. **(dp)**

SicherheitsProfi

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

DIE ZAHL

885.009

meldepflichtige Unfälle registrierte der Spitzenverband der gesetzlichen Unfallversicherung 2012, auf die BG Verkehr entfielen davon 62.506.

NEU IM NETZ

Inklusion gelingt

Wenn es um die Beschäftigung von Menschen mit Behinderung geht, gibt es immer noch viele Vorurteile. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung haben sich die Spitzenverbände der Wirtschaft BDA, DIHK und ZDH deshalb entschlossen, eine Initiative des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales zu unterstützen und sich für eine inklusive Beschäftigungspolitik einzusetzen.
Dazu wurde eine neue Internetplattform aufgebaut, die mit ihren Informationen vor allem solche Betriebe ansprechen soll, die bisher noch keine Menschen mit Behinderung ausgebildet oder beschäftigt haben. Die Website bezieht bereits bestehende Informationsangebote ein und gibt Handlungsempfehlungen, eine Übersicht der Förderinstrumente und Kontaktadressen wichtiger Dienstleister und Behörden sowie verschiedener Publikationen.

www.inklusion-gelingt.de

Sie fragen – wir antworten

? Bei einem Arbeitsunfall wurde ich am Kopf verletzt. Dabei ist leider auch meine Brille zu Bruch gegangen. Wird die Brille von der BG ersetzt?

! Eigentlich dürfen Berufsgenossenschaften nicht für Sachschäden aufkommen. Ihre Aufgabe ist es, Leistungen bei Körper- und Gesundheitsschäden zu erbringen. Etwas anderes ist es aber, wenn bei einem Arbeitsunfall ein Hilfsmittel beschädigt wird oder verloren geht. Hilfsmittel gleichen eine körperliche Minderfunktion aus. Dazu gehören zum Beispiel Brillen, aber auch Hörgeräte oder orthopädische Schuhe. Liegt also ein Arbeitsunfall vor und wird dabei eine Brille beschädigt, die einen Sehschaden ausgleicht, übernimmt die BG die Kosten für die Reparatur oder den Ersatz.
Voraussetzung ist allerdings, dass das beschädigte Hilfsmittel zum Zeitpunkt des Arbeitsunfalles auch tatsächlich getragen wurde – und zwar nicht nur irgendwo in einem Koffer, sondern da, wo sie gebraucht wird – also „auf der Nase“ oder griffbereit für den jederzeitigen Gebrauch in der Jackentasche.

© Kenzon Fotolia

Etwas anderes ist es, wenn kein Arbeitsunfall vorliegt. Dann ist auch ein Brillenschaden nicht versichert. Wenn also eine Brille am Arbeitsplatz verloren geht oder versehentlich vom Schreibtisch fällt und dabei beschädigt wird, werden die Kosten für die Neubeschaffung nicht erstattet.
Die Kosten für eine Reparatur oder für eine neue Brille – falls eine Reparatur nicht möglich sein sollte – werden gegen Vorlage einer entsprechenden Rechnung bei der BG erstattet. Die Erstattung erfolgt jeweils in der Höhe des tatsächlich entstandenen Schadens des Hilfsmittels. Bei Brillengläsern geschieht das in Höhe der nachgewiesenen Wiederherstellungskosten.
Die Kosten für ein neues Brillengestell werden in der Regel bis zur Höhe von 250 Euro erstattet. Darüber hinausgehende Kosten zum Beispiel für Schmuckausstattungen an der Brille werden aber nicht übernommen.

Ihr nächster SicherheitsProfi: 2.5.2014

GESUND UND SICHER
Wir stellen das neue Seminarprogramm vor

QUALITÄT DER KABINENLUFT
Bericht von der Branchenkonferenz bei der BG Verkehr

Testen Sie Ihr Wissen

Wie war das noch mal? Wenn die Führerscheinprüfung schon ein paar Jahre zurückliegt, vergisst man leicht Zahlen und Fakten, von denen die eigene Sicherheit abhängt. Wissen Sie noch genau Bescheid?

1. Um ein Hindernis zu erkennen und zu bremsen, braucht ein Mensch durchschnittlich etwa

A 0,2 Sekunden
B 0,5 Sekunden
C 1,0 Sekunden

2. Angenommen, ein Lkw-Fahrer sitzt unangeschnallt am Steuer. Ab welcher Geschwindigkeit besteht die Gefahr, dass er bei einem Aufprall auf ein festes Hindernis aus dem Fahrerhaus geschleudert wird?

A 30 km/h
B 50 km/h
C 70 km/h

3. Wie groß sollte bei gutem Wetter und gutem Straßenbelag der Sicherheitsabstand zum nächsten Fahrzeug sein?

A Geschwindigkeit geteilt durch 3 mal 2
B Geschwindigkeit geteilt duch 2
C Geschwindigkeit mal Fahrzeuglänge geteilt durch 4

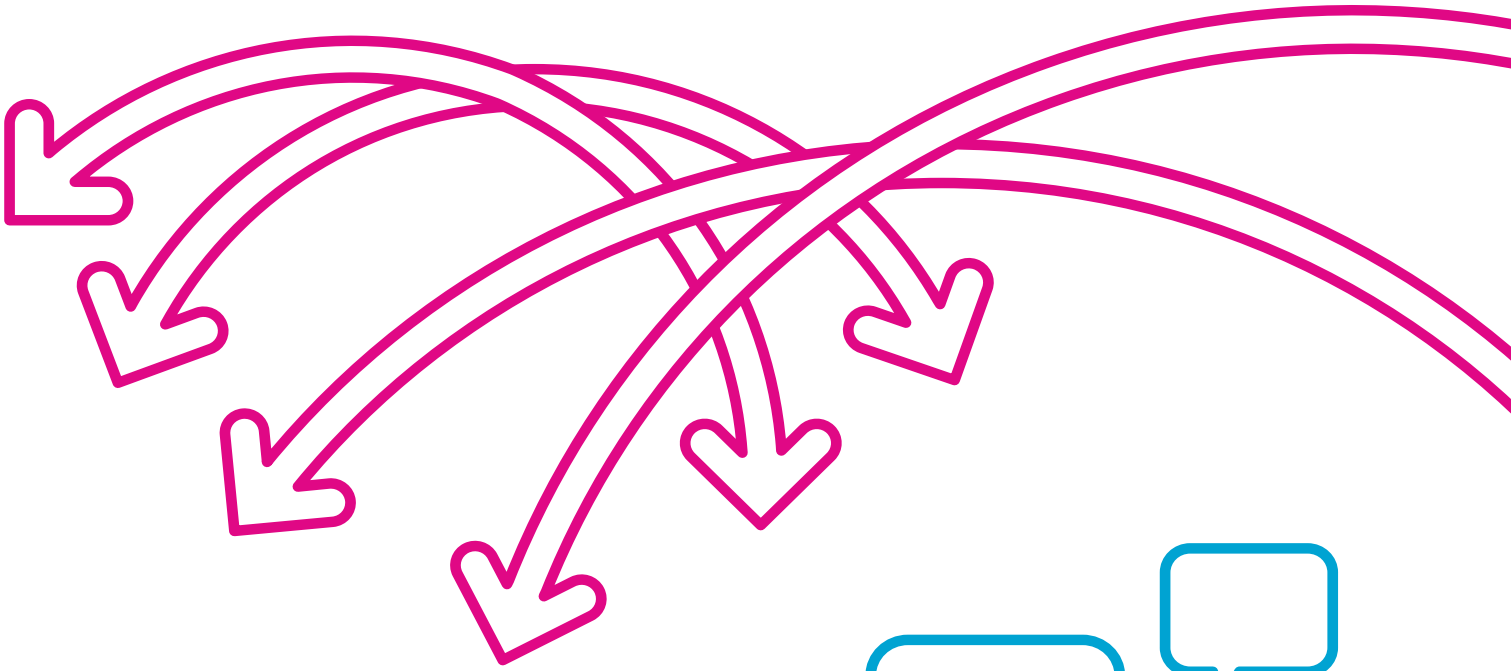
Auflösung: 1 C, 2 A, 3 B

Gut für Schultern und Nacken

Setzen Sie sich aufrecht hin und lassen Sie die Arme locker nach unten hängen. Nun bewegen Sie die rechte Schulter aus dem Schultergelenk heraus in einem großen Kreis nach oben, nach hinten, nach unten und wieder nach vorne. Anschließend ist die linke Seite dran. Führen Sie die Übung mehrmals aus. Zum Abschluss kreisen beide Schultern gleichzeitig nach hinten.

XX. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit 2014

Globales Forum Prävention



Ihre Teilnahme zählt!

24.–27. August 2014 · Frankfurt · Deutschland
www.safety2014germany.com

Unsere Vision: Prävention nachhaltig gestalten

Präventionskultur – Präventionsstrategien – Vision Zero
Herausforderungen für die Gesundheit bei der Arbeit
Vielfalt in der Arbeitswelt

Internationale Arbeitsorganisation

issa | INTERNATIONALE VEREINIGUNG FÜR SOZIALE SICHERHEIT | IVSS

DGUV
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
Spitzenverband