

SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

4 | 2014

DAS THEMA
Die Rettungsgasse

Seite 8

GESUND UND SICHER
Zu heiß zum Arbeiten?

Seite 18



REPORTAGE

Sicherheit von Anfang an

Seite 10



„Nehmen Sie sich Zeit für das Ausbilden und Einarbeiten junger Mitarbeiter.“

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

Unsere Zukunft

Als wir Anfang dieses Jahres begannen, Ihnen Auszubildende aus der Verkehrswirtschaft vorzustellen, hätte ich nicht gedacht, dass es mir selbst so ein Vergnügen bereiten würde, auf diese Weise einige junge Menschen etwas näher kennen zu lernen. Es macht einfach Freude, ihre Begeisterung für die Ausbildung zu spüren und zu erfahren, mit welcher Motivation, Zielstrebigkeit und mit welchem Ernst sie ihre Ausbildung absolvieren.

Durch unsere Reportage über die weltweit einzigartige Ausbildung auf einem Schulschiff ist in dieser Ausgabe unseres Magazins ganz ungewollt so etwas wie ein Schwerpunkt zum The-

ma Ausbildung entstanden. Mit der Einrichtung des Schulschiffes RHEIN haben die Binnenschiffer vor fast 50 Jahren große Weitsicht bewiesen und die Grundlage für eine gute und praxisnahe Ausbildung ihres Nachwuchses geschaffen. Auch die BG Verkehr profitiert davon, denn wir werden frühzeitig in die Ausbildung der Schiffsmädchen und -jungen eingebunden und können dem Nachwuchs von Anfang an ein Bewusstsein für gesundes und sicheres Arbeiten vermitteln. Ein völlig anderes Arbeitsumfeld erwartet junge Menschen, die eine Ausbildung in der gewerblichen Pferdehaltung beginnen. Worauf es dort bei der Arbeitssicherheit ankommt, lesen Sie auf den Seiten 20 und 21. Und dass sich die Ausbildung eines Schiffsmädchens wie Jacqueline Ebrecht von der Ausbildung eines Fluggerätmechanikers erheblich unterscheidet, können Sie bei David Heitzig nachlesen, den wir Ihnen in der Serie „Ich werde...“ auf Seite 29 vorstellen.

Lassen Sie mich zu guter Letzt auf eine Info auf Seite 30 hinweisen. Dort beantworten wir eine Frage, die uns zu Beginn der Ferienzeit oft gestellt wird: „Sind Schüler und Studenten eigentlich versichert, wenn sie in den Ferien bei uns arbeiten?“ Selbstverständlich sind sie das. Aber ich würde Ihnen in diesem Zusammenhang gern eine Bitte mit auf den Weg geben: Nehmen Sie sich Zeit für diese jungen Menschen. Sie arbeiten oft zum ersten Mal, kennen sich nicht aus und können Gefahrensituationen noch nicht richtig einschätzen. Ihre Gesundheit und Unversehrtheit sollte aber durch Unachtsamkeit nicht aufs Spiel gesetzt werden – sie haben das ganze Leben doch noch vor sich.

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

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

ASD Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

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

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Außenstelle Duisburg

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

AUF DEM SCHULSCHIFF RHEIN

geht es manchmal hoch her – zum Beispiel, wenn der perfekte Wurf auf Antrieb gelingt. Schiffsjungen und -mädchen lernen hier schon zu Beginn ihrer Ausbildung, was ein Binnenschiffer über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz wissen muss. Was die BG Verkehr dazu beiträgt, lesen Sie ab Seite 10



ZU SPÄT

Seite 16



ZU HEISS

Seite 18



ZU PFERD

Seite 20

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr

DAS THEMA

Die Rettungsgasse
Berufskraftfahrer gehen mit gutem Beispiel voran

REPORTAGE

Sicherheit von Anfang an
Zu Gast beim Kurs für Schiffsjungen und -mädchen auf dem Schulschiff RHEIN

GESUND UND SICHER

Gefährliche Vergesslichkeit
Tödlicher Unfall wegen nicht benutzter Feststellbremse

Zu heiß zum Arbeiten?
Praktische Tipps für den Sommer

Reitpferdehaltung
Rahmenbedingungen für einen Ausbildungsbetrieb

Gutes für den Rücken
Praxisbeispiele aus unseren Mitgliedsunternehmen

Was soll schon passieren? 28

4 Neues Medienpaket für Entsorgungsbetriebe

5 **DER FAHRENSMANN**

UV-Belastung in der Binnenschifffahrt 22

8 Schutzmaßnahmen bei der Arbeit im Freien

Schwimmende Geräte 23

Rechtsgrundlagen für den sicheren Einsatz

10 **SEE & SICHERHEIT**

Gefährliche UV-Strahlung? 24

Hautkrebserkrankungen nehmen zu

INTERVIEW

16 „Ich werde Fluggerätmechaniker“ 29

Das Azubi-Interview

18 **VERMISCHTES/RUBRIKEN**

Editorial / Impressum 2

20 Nachbestellung SicherheitsProfi / Neu im Netz / Die Zahl 30

Neu: Sie fragen – wir antworten 30

26 Vorschau / Testen Sie Ihr Wissen 31

Neu: Drei Minuten für den Rücken 31

Neues System für Vorschriften- und Regelwerk

Klare Bezeichnungen erleichtern die Orientierung

Mit ihren Vorschriften und Regeln unterstützen Berufsgenossenschaften Betriebe und Beschäftigte dabei, Arbeitsplätze gesund und sicher zu gestalten. Seit Mai 2014



gibt es für die Bezeichnung dieser Schriften eine neue Systematik. Für einen Übergangszeitraum werden alle diese Schriften – auch die der BG Verkehr – mit den alten und den neuen Bezeichnungen kenntlich gemacht.

Die Änderung der Bezeichnungen war notwendig geworden, weil es durch die Fusion der Spitzenverbände der Berufsgenossenschaften und der öffentlichen Unfallversicherungsträger zu Überschneidungen gekommen war. Diese sind nun bereinigt und das Regelwerk ist vereinheitlicht. Durch die neue Systematik wird es komplizierte Kürzel

wie BGV/GUV-V oder BGI/GUV-I in Zukunft nicht mehr geben. Die Schriften sind zukünftig durchgehend in vier Kategorien eingeteilt: DGUV Vorschriften, DGUV Regeln, DGUV Informationen und DGUV Grundsätze. Jede Publikation erhält neben dieser Bezeichnung eine eigene Kennzahl mit sechs Ziffern. Nur die Unfallverhütungsvorschriften werden weiterhin mit ein bis zwei Ziffern gekennzeichnet. Den Gesamtbestand der Schriften finden Sie sowohl unter der alten als auch unter der neuen Nummer in der DGUV-Publikationsdatenbank. Dort steht auch eine Transferliste als PDF-Datei zur Verfügung.

[+ http://publikationen.dguv.de](http://publikationen.dguv.de)

Bakterien, Viren und Pilze

Neue Datenbank für Informationen zu Biostoffen online

In Forschung und Produktion spielen Bakterien, Pilze und andere Biostoffe eine immer größere Rolle. Menschen, die zum Beispiel Sanierungsarbeiten durchführen oder in der Abwasser- und Abfallwirtschaft arbeiten, könnten mit diesen Stoffen in Berührung kommen. Deshalb müssen Biostoffe in den Betrieben auch in die Gefährdungsbeurteilung einbezogen werden. Bisher fehlte jedoch eine zentrale Informationsquelle dafür. Diese Lücke wurde nun durch eine Biostoff-Datenbank geschlossen, die als Teil des Gefahrstoffinformationssystems (GESTIS) entwickelt wurde. Betreut wird sie

vom Institut für Arbeitsschutz der DGUV.

Aktuell sind bereits über 10.000 Biostoffe erfasst. Zu ihnen liegen Informationen über Risikogruppen und grundlegende Maßnahmen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz in Laboratorien, Versuchstierhaltung und Biotechnologie vor. Für Gefahren bei „nicht gezielten Tätigkeiten“ wie zum Beispiel in der Abfallwirtschaft werden fortlaufend tätigkeitsbezogene Datenblätter erstellt. Für rund 50 Stoffe liegen bereits umfassende Datenblätter vor.

[+ www.dguv.de/ifa/Gefahrstoffdatenbanken](http://www.dguv.de/ifa/Gefahrstoffdatenbanken)



© angellodeco/Fotolia

BEKANNTMACHUNG

der vom 1. Januar 2014 geltenden Durchschnittsheuern für Seeleute in der Fischerei (Abschnitt G – Kleine Hochsee- und Küstenfischerei der Beitragsübersicht der Fischerei) sowie der ab 1. Januar 2014 geltenden Bruchteile des Durchschnittsjahreseinkommens der nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 SGB VII versicherten Ehegatten oder Lebenspartner und der ab 1. Januar 2014 geltenden Durchschnittssätze des Jahreseinkommens für die nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 SGB VII versicherten Küstenfischer sowie der ab 1. Januar 2014 geltenden monatlichen Durchschnittssätze für Beköstigung in der Seefahrt gem. § 92 Abs. 4 SGB VII.

Der Ausschuss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zur Festsetzung der seemännischen Durchschnittsheuern in der FISCHEREI hat in der Sitzung am 09. Dezember 2013 neue Durchschnittsheuern für Seeleute in der Fischerei (Abschnitt G) mit Wirkung vom 1. Janu-

ar 2014 beschlossen. Außerdem wurden mit Wirkung vom 01. Januar 2014 die Bruchteile des Durchschnittsjahreseinkommens der nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 SGB VII versicherten Ehegatten und Lebenspartner der Küstenfischer, die Durchschnittssätze des Jahreseinkommens der nach § 2 Abs. 1 Nr. 7 SGB VII versicherten Küstenfischer und die ab 1. Januar 2014 geltenden monatlichen Durchschnittssätze für Beköstigung in der Seefischerei beschlossen.

Die Festsetzungen treten am 1. Januar 2014 in Kraft. Das Bundesversicherungsamt hat die Festsetzungen am 05.05.2014 genehmigt.
422 – 69330.9 – 675/2014 (Kl. Hochseefischerei)
422 – 69340.9 – 692/2014 (Küstenfischer)

Hamburg, den 15.05.2014, Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft



Blick in die
Vertreterver-
sammlung

Vertreterversammlung

Zu den Topthemen zählten Jahresrechnung, Fusionsgespräche und die Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“

In Vorbereitung auf die Sitzung der Vertreterversammlung hatten die Mitglieder der Selbstverwaltung bereits umfangreiche Sitzungsunterlagen zum aktuellen Stand vieler Projekte erhalten. Während einer Informationsveranstaltung wurde ergänzend dazu eingehend über die Neuausrichtung der Berufsgenossenschaftlichen Unfallkliniken informiert.

Die vorliegenden Berichte aus Prävention und Verwaltung wurden während der Sitzung um den aktuellen Stand ergänzt. Fortschritte sind demnach bei der Einführung der elektronischen Akte zu verzeichnen, mit der im Herbst 2013 in den Leistungsabteilungen der BG Verkehr begonnen wurde. Der Vorsitzende des Vorstandes Klaus-Peter Röskes informierte über die Bemühungen, die Gefahr von Abbiegeunfällen mit Lkw zu reduzieren. Be-

richtet wurde außerdem über die konstruktiven und partnerschaftlichen Vorarbeiten zur Fusion der BG Verkehr und der Unfallkasse Post und Telekom. Wie vom Rechnungsprüfungsausschuss der Vertreterversammlung empfohlen, wurde die Jahresrechnung 2012 der BG Verkehr abgenommen und dem Vorstand und der Hauptgeschäftsführerin Entlastung erteilt.

Zur Beschlussfassung lag den Mitgliedern der Vertreterversammlung außerdem die DGVV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ vor. Die Vorschrift wurde vor allem im Bereich der zu bestellenden Sicherheitsbeauftragten zwischen den Unfallversicherungsträgern harmonisiert. Über die Veränderungen, die sich für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr ergeben, werden wir in der nächsten Ausgabe des SicherheitsProfi berichten.

Verkehrssicherheitsreport 2014

Der im April neu erschienene Verkehrssicherheitsreport von DEKRA Automobil GmbH befasst sich im Schwerpunkt mit Verkehrsunfällen im städtischen Bereich. Neben vielen Fakten vergleicht er Zahlen auf europäischer Ebene und bietet Denkansätze für zukünftige Entwicklungen.

Der Report zeigt, welche besonderen Unfallrisiken das Verkehrsgeschehen innerorts prägen und welche Maßnahmen aus Sicht der Unfallforschung, Verkehrspsychologie und Prüftechnik die Verkehrssicherheit erhöhen können. Der Bericht liegt in einer deutschen und einer englischen Version vor.

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Tödlicher Leichtsinns Abfallsammelfahrzeug überrollt Lader

Zwei Mitarbeiter eines Entsorgungunternehmens führten seit den frühen Morgenstunden die Altpapiersammlung durch. Obwohl die Tour keine Rückwärtsfahrt erforderte, beschlossen sie, eine Straße rückwärts anzusteuern, um Zeit zu sparen. Der Lader blieb hinter dem Fahrzeug und wies es in die Abzweigung ein. Danach setzte der Fahrer weiter zurück. Der Lader wollte auf das Trittbrett aufspringen, um bei dem zügigen Tempo (18 km/h) mitzufahren. Dabei stürzte er zu Boden und wurde von dem Abfallsammelfahrzeug überrollt. Er erlag noch am Unfallort seinen schweren Verletzungen. Das moderne Fahrzeug verfügt über Trittbretter mit Gewichtüberwachung. So wird eine Rückwärtsfahrt ausgeschlossen, sobald das Trittbrett mit mehr als 30 Kilogramm belastet wird. Diese Sicherheitsvorkehrung war vorsätzlich außer Kraft gesetzt worden.



© angellodeco/Fotolia

Betriebshof Zusammenstoß mit Flurförderzeug

Ein Versicherter parkte seinen Lkw auf dem Betriebshof einer Spedition und holte die Verladepapiere aus dem Büro. Auf dem Rückweg zu seinem Fahrzeug wollte er eine Abkürzung benutzen. Er nahm statt des vorgesehenen Fußwegs den Abgang direkt auf die Werksstraße. Da auf der Straße gerade ein Lkw beladen wurde, konnte der Versicherte den Verkehr von links nicht einsehen. Er lief direkt in ein Flurförderzeug, das hinter dem Lkw heranzufuhr, und geriet mit dem Bein unter das rechte Vorderrad. Die Verletzungen waren so schwerwiegend, dass der rechte Unterschenkel amputiert werden musste.

Mit dem Rad zur Arbeit

Mitmachaktion für Berufstätige

Unter dem Motto „Pedale statt PS“ geht eine bundesweite Aktion zum Mitmachen an den Start. Ziel: Berufstätige fahren mit dem Rad zur Arbeit und verbessern so ihre Fitness. Die Aktion, an der im vergangenen Jahr bundesweit rund 170.000 Menschen teilnahmen, läuft in der Zeit vom 1. Juni bis 13. August.

Wer bei der Aktion mitmacht, kann wertvolle Sachpreise gewinnen. Die Teilnehmer müssen dazu während des Aktionszeitraums an mindestens 20 Tagen mit dem Fahrrad zur Arbeit und wieder zurück



© Jens Wolf / picture alliance

Wer die Möglichkeit hat, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, erhöht seine Fitness.

fahren. Auch Pendler und Radler-Teams mit bis zu vier Personen können sich beteiligen. Die Organisatoren sind der Allgemeine Deutsche Fahrradclub und die AOK. Sie

wollen mit dieser Gesundheitsaktion dem Bewegungsmangel entgegenwirken.

+ www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de

Tag der Verkehrssicherheit: 21. Juni 2014

Aktionstag in Nordhausen mit „Jungen Legenden“

Für den Tag der Verkehrssicherheit sind bundesweit viele Aktionen und Veranstaltungen geplant. Unter dem Titel „Junge Legenden“ steht eine Veranstaltung auf dem Autodrom in Nordhausen. Zu den Partnern der vom Auto Club Europa und dem Berufsbildungszentrum für den Straßenverkehr in Nordhausen geplanten Veranstaltung gehört auch die BG Verkehr. Besucher können sich auf ein spannendes Unterhaltungsprogramm

rund um Young- und Oldtimer und deren sicheren Einsatz im Straßenverkehr freuen. Einen weiteren Schwerpunkt bringt die BG Verkehr mit dem Thema Sicherheitsausstattung bei Nutzfahrzeugen ein. Die Veranstalter berichten außerdem über die Entwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit in den 70er und 80er Jahren. Unter anderem wird auch Alfred Noell, Erfinder und Autor der Sendung „Der 7. Sinn“, dabei sein.

Es gibt aber nicht nur viel zu sehen, auch das praktische Erleben kommt nicht zu kurz: Neben fahrdynamischen Vorführungen laden insgesamt neun Stationen zum Mitmachen ein.

Der Eintritt zu der Veranstaltung im Autodrom in Nordhausen ist frei.

+ Übersicht über alle Termine: www.tag-der-verkehrssicherheit.de

Sicherheitscheck für junge Fahrer

DEKRA-Sachverständige prüfen Fahrzeuge auf Mängel

Vom 2. bis 11. Juli erhalten junge Autofahrerinnen und -fahrer wieder einen kostenlosen Sicherheitscheck für ihr Fahrzeug. Er wird unter dem Motto „Sicher gecheckt – entspannt unterwegs“ von DEKRA angeboten und gilt an allen 76 Niederlassungen bundesweit.

Bei dem DEKRA SafetyCheck prüfen die Sachverständigen – ohne Einfluss auf die Gültigkeit der HU-Plakette – wichtige Sicherheitsbauteile. Unter anderem werden Bremsen, Fahrwerk, Lenkung und Räder unter die Lupe genommen. Auch Karosserie, Beleuchtung, Sicht und Sicherheitsausstattung werden untersucht. Die Aktion für junge Fahrerinnen und Fahrer wird ge-



Ein Sicherheits-Check lohnt sich vor allem für ältere Fahrzeuge.

meinsam von der Deutschen Verkehrswacht, dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und DEKRA getragen. Ziel der Aktion ist es, das Unfallrisiko von jungen Fahrerinnen und Fahrern weiter zu verringern.

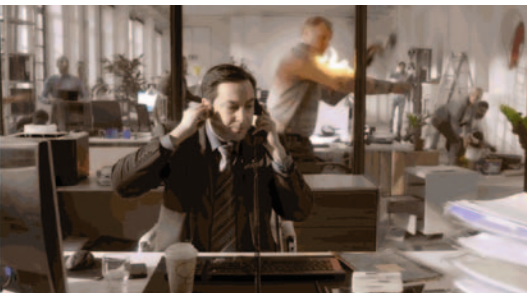
Die Zahl der Verkehrstoten in der Altersgruppe von 18 bis 24 Jahren ist 2012 erfreulich stark zurückgegangen (-17,1 Prozent). Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall ums Leben zu kommen, ist für junge Frauen und Männer aber nach wie vor mehr als doppelt so hoch wie für den Durchschnitt der Bevölkerung. 2013 ergab der Sicherheitscheck, dass drei von vier Autos (76 Prozent) durch sicherheitsrelevante Mängel auffielen.

+ www.dekra-safetycheck.com

An alles gedacht?

Neuer Kurzfilm zur Organisation des Arbeitsschutzes

Laut Arbeitsschutzgesetz ist der Arbeitgeber für die Organisation des Arbeitsschutzes im Betrieb verantwortlich. Aber was heißt das genau? Der Kurzfilm „An alles gedacht. Arbeitsschutz ist Chefsache“ zeigt, dass es chaotisch zugehen kann, wenn der Arbeitsschutz nicht gut organisiert ist. Nach einem unterhaltsamen Einstieg in das Thema schwenkt der zweite Teil des Films



Mit einem Brand im Büro endet der erste Teil des Kurzfilms „An alles gedacht?“.

um auf die reale Arbeitswelt und zeigt, wie wichtig Unterweisung, Gefährdungsbeurteilung, Abstimmung mit Fremdfirmen sowie die betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung sind. Der Film steht kostenlos zum Herunterladen zur Verfügung.

Die BG Verkehr unterstützt Mitgliedsunternehmen, die den Arbeitsschutz in ihrem Betrieb organisieren wollen, auf vielfache Weise. Neben Beratungen, Seminaren und Medien wird auch die Einführung eines Arbeitsschutz-Management-Systems begleitet und beurkundet. Ein Beispiel dazu finden Sie unten auf dieser Seite. Haben Sie ebenfalls Interesse daran? Dann fragen Sie die für Ihren Betrieb zuständige Aufsichtsperson. Infos und Arbeitshilfen für den organisierten Arbeitsschutz finden Sie auch auf der Homepage der BG Verkehr.

 www.youtube.com/user/DGUV1

Systematisch gut

Arbeitsschutzmanagement bei der Firma Fehr beurkundet

Bei der Fehr Umwelt Ost GmbH sind alle Mitarbeiter motiviert, wenn es um die Minimierung von Gefährdungen und die Reduzierung von Arbeitsunfällen geht. Das spiegelt sich auch in der Umsetzung des Arbeitsschutzmanagements (AMS) wieder, das von der BG Verkehr begutachtet wurde. Das Qualitätsmanagement wird bei Fehr ernst genommen und laufend vertieft, um die Anforderungen eines systematischen und wirksamen Arbeits- und Gesundheitsschutzes zu erfüllen und wettbewerbsfähig zu bleiben. Aufmerksamkeit war beson-

ders gefragt, als es darum ging, neben realen Unfallursachen auch Beinaheunfälle und kritische Situationen zu erkennen.

Alle Hürden für das Arbeitsschutzmanagementsystem wurden jedoch von der Geschäftsleitung und den Mitarbeitern mit Erfolg genommen. Am 24. April 2014 konnte Olaf Bernd, Präventionsberater und Aufsichtsperson der BG Verkehr, die Urkunde für die Betriebsstätten Döberitz und Wolfen überreichen. Für zwei weitere Betriebsstätten ist die Umsetzung des AMS bereits in Planung.

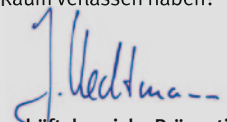


DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Professionelle Ruhe

Nichts gegen flottes Arbeiten, nichts gegen zügige Abläufe und nichts gegen schnelles Fertigstellen der Arbeit. Aber mit Zeitgewinn kann man nicht alles begründen, insbesondere wenn der Zeitaufwand für eine bewusste Handlung in keinem vernünftigen Verhältnis zum Verlust an Sicherheit steht, den man durch die bewusste oder nachlässige Unterlassung erzeugt. In diesem Heft finden Sie – nicht zum ersten Mal – eine Beschreibung, welche Folgen das Nichteinlegen der Feststellbremse in einem ganz konkreten Fall hatte. Und das ist kein Einzelfall. Mehrere Tote jedes Jahr sind auf solche Lappalien zurückzuführen und sehr häufig ist es die vergessene Feststellbremse. Ich habe geschrieben „vergessen“ – aber wie kommt „vergessen“ bei einer so wichtigen Handlung zustande? Entweder sind die Handlungsabläufe sehr komplex. Das ist hier ja wohl nicht der Fall. Oder man hat ein paar Mal die Erfahrung gemacht, dass es auch ohne geht, dann wird der Automatismus irgendwann einfach gelöscht. Dem kann man vorbeugen. Die Feststellbremse immer und grundsätzlich einlegen, auch auf ebenem Gelände, auch auf dem bestens bekannten Firmenparkplatz und immer, immer, immer beim Kuppeln, auch wenn der Anhänger gebremst ist. Für alle lebenswichtigen Vorgänge gilt: bewusst handeln. Dazu braucht man einen kurzen Moment des Innehaltens und Nachdenkens. Haben Sie Weihnachten eigentlich auch immer die Kerze ausgemacht, wenn Sie als Letzter einen Raum verlassen haben?



Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Sieglinde Groß,
Philipp
Pommerenke und
Ulrich Pohlmann
von der Fehr
Umwelt Ost GmbH
nehmen die
AMS-Urkunde aus
den Händen von
Olaf Bernd –
BG Verkehr – ent-
gegen (von r.)





Rettungsgasse korrekt bilden
oben: Variante 1 auf einer drei- und mehrspurigen Fahrbahn. Der Seitenstreifen ist kein Bestandteil der Fahrbahn. Er muss grundsätzlich frei bleiben und ist nur für einen Halt bei einer Panne gedacht.

unten: Variante 2 auf einer zweispurigen Fahrbahn.



Die Rettungsgasse

Es gibt wohl kaum einen Stau auf einer Autobahn, in dem nicht auch mehrere Lkw festsitzen. Die Profis am Steuer sollten ein Vorbild für andere sein und sofort damit beginnen, die Rettungsgasse zu bilden. Lesen Sie hier noch einmal, worauf es ankommt.

Die Straßenverkehrsordnung regelt schon seit 1982 unmissverständlich, was zu geschehen hat, wenn sich ein Stau bildet: „Stockt der Verkehr auf Autobahnen oder Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung, so müssen die Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen eine Gasse bilden.“ (§11 Absatz 2 StVO). Man soll also nicht erst versuchen, eine Gasse zu bilden, wenn sich ein Rettungswagen nähert, sondern immer dann,

wenn der Verkehr ins Stocken gerät. Denn wenn alles steht, kann ein Lkw nicht mehr rangieren, um aus dem Weg zu kommen. Deswegen ist auch wichtig, den Abstand bei stockendem Verkehr sofort zu vergrößern, damit Platz zum Ausweichen bleibt.

Wenn Lkw-Fahrer damit beginnen, die Gasse zu öffnen, schließen sich die anderen Verkehrsteilnehmer in der Regel an. Die Rettungsgasse wird in Deutschland nach einem einfachen Prinzip gebildet: Die



© Peter Wüst / picture alliance

AUS AKTUELLEN POLIZEIMELDUNGEN

Fehlende Rettungsgasse führt zu Unfall: Als sich ein Stau gebildet hatte, musste sich die Feuerwehr Bremen ihren Weg durch die Rettungsgasse zum Unfallort bahnen. Einige Verkehrsteilnehmer haben die notwendige Gasse nicht gebildet. Hierzu zählte auch der 63-jährige Fahrer eines Viehtransportes. Als er das herannahende Feuerwehrfahrzeug erkannte, versuchte er seinen Transporter an den Fahrbahnrand zu manövrieren. Hierbei touchierte er das vorbeifahrende Fahrzeug der Feuerwehr. Die Polizei weist nochmals ausdrücklich darauf hin, dass Autofahrer bei Staubildung eine Rettungsgasse zwischen der linken und rechten bzw. der linken und der mittleren Fahrspur freihalten müssen.

Rettungsgasse blockiert: Wie berichtet prallte auf der A43 in Richtung Wuppertal aus bisher unbekannter Ursache ein Lkw auf ein Stauende. Nach neuesten Erkenntnissen hat sich die Zahl der Verletzten auf drei leichtverletzte und eine schwerverletzte Person verändert. An dieser Stelle noch einmal eine dringende Bitte von Feuerwehr und Polizei: Halten Sie bitte eine Rettungsgasse für nachfolgende Einsatz- und Rettungswagen frei!

Rettungsgasse nicht gebildet: Der Fahrer verlor aus bislang ungeklärter Ursache die Kontrolle über sein Fahrzeug und prallte in die Mittelschutzplanke. Ein nachfolgender Wagen konnte nicht mehr ausweichen. Durch die Wucht des Aufpralls wurde die 24-jährige Beifahrerin aus dem Wagen geschleudert und anschließend überrollt. Sie erlitt lebensgefährliche Verletzungen. Bei der Anfahrt der Einsatzkräfte kam es aufgrund einer nicht gebildeten Rettungsgasse und eines blockierten Standstreifens zu Behinderungen. Die Polizei weist in diesem Zusammenhang eindringlich darauf hin: Richtiges Verhalten kann Leben retten! Bei einem Stau ist besondere Aufmerksamkeit geboten.

linke Spur weicht nach links aus, der Rest nach rechts. Die Gasse darf ausschließlich von der Polizei und den Hilfsfahrzeugen benutzt werden. Zu den Hilfsfahrzeugen gehören Feuerwehr, Rettungswagen, Notarztfahrzeuge, Fahrzeuge der Unfallrettung, des technischen Hilfswerks und Abschleppfahrzeuge. Da sie nicht alle gleichzeitig eintreffen, muss die Gasse unbedingt so lange freigehalten werden, bis zu erkennen ist, dass die Unfallstelle geräumt wurde und der Verkehr wieder ins Fließen kommt. Vor Ein- und Ausfahrten wenn möglich größere Lücken für die Einsatzfahrzeuge lassen. Der Seitenstreifen soll zur Bildung der Rettungsgasse nicht benutzt werden und darf natürlich auch nicht befahren werden. Wichtig: Für die Bildung der Rettungsgasse gibt es in Europa keine einheitliche Regelung, informieren Sie sich über die Details.

Warnung über Funk

„Ich würde nicht so weit gehen zu behaupten, dass die fehlende Rettungsgasse schon Menschenleben gefordert hat“, erläutert Holger Bauer vom Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein auf Nachfra-

ge, „aber sie kostet uns wertvolle Zeit.“ Deshalb appelliert auch er an die Berufskraftfahrer, so früh wie möglich zu reagieren, vorausschauend zu fahren und früh eine Gasse frei zu machen.

Die Kollegen von der Feuerwehr Allersberg in Bayern sind schon einen Schritt weiter: Seit Ende April 2014 läuft dort ein Pilotprojekt, um Lkw-Fahrer frühzeitig zur Bildung der Rettungsgasse zu bewegen: Ein Kommandowagen wurde mit einem Sender ausgestattet, der auf dem Weg zum Einsatzort über CB-Funk die Lkw-Fahrer auffordert, Platz zu machen. „Achtung, bilden Sie eine Rettungsgasse, es kommen Einsatzfahrzeuge“ wird in den Sprachen Deutsch, Italienisch, Russisch, Tschechisch, Polnisch, Litauisch, Niederländisch und Türkisch gesendet. Thomas Gump von der Feuerwehr Allersberg zieht nach den ersten vier Wochen eine positive Bilanz: „Erste Erkenntnisse lassen in der Tat erkennen, dass der Verkehr durch die Durchsagen der Wärmeldungen positiv beeinflusst wird.“

(dp)

<https://de-de.facebook.com/rettungsgasse>

Sicherheit von Anfang an



Noch näher an der Praxis geht's nicht: Der überbetriebliche Unterricht für Schiffsmädchen und -jungen findet auf einem „echten“ Schiff statt, dem Schulschiff RHEIN in Duisburg. Der abwechslungsreiche Mix aus Theorie und Training kommt bei den Auszubildenden gut an.



Der Stundenplan an diesem sonnigen Montag ist voll: Am Morgen sicheres Arbeiten mit Tauen, Knoten und Festmachen. Nach der Kaffeepause sicheres Arbeiten mit Drähten und Arbeiten an Winden. Am Nachmittag geht es weiter mit dem sicheren Umgang mit Gefahrstoffen. Den fünfzehn jungen Leuten, die im Herbst 2013 das Einführungsseminar für Berufsanfänger besuchen, macht das nichts aus. Im Gegenteil, der Wechsel zwischen den Stunden im Klassenraum und den konkreten Übungen mit Tau und Winde macht Spaß. Die Gruppe ist zwar aufmerksam und konzentriert bei der Sache, aber zwischendurch wird auch viel gelacht und spontan applaudiert, wenn etwas gut gelingt. Alle Auszubildenden haben schon ein paar Monate an Bord gearbeitet und vertiefen nun im Einführungslehrgang der BG Verkehr ihr Wissen. Wenn alles nach Plan läuft, werden sie in drei Jahren nicht mehr Schiffsjunge oder Schiffsmädchen sein, sondern ihren Matrosenbrief in den Händen halten. Da Fachkräfte in der überalterten Branche Mangelware sind, brauchen sie sich um ihren zukünftigen Arbeitsplatz keine Sorgen zu machen.

Zwischen Anspruch und Alltag

Wie im wirklichen Berufsleben befassen sich die Schüler im Unterricht mit Tauen und Drähten, der Persönlichen Schutzausrüstung oder dem Umgang mit Gefahrstoffen. Der Vergleich zwischen der „best practice“ an Bord des Schulschiffs und dem Ar-

„Arbeitsschutz? Man denkt in der Praxis oft, die Sachen sind überflüssig, aber sie sind eben doch wichtig.“

beitsalltag zu Hause schärft die Wahrnehmung. Zum Beispiel für den Gebrauch der Rettungsweste, deren Funktionsweise die Azubis gründlich studieren, bevor es zur praktischen Erprobung ins Schwimmbad geht. Jeder weiß: Sie wird an Bord immer getragen – ohne Wenn und Aber.

„Ich gehe jetzt vorsichtiger an manche Sachen ran, zum Beispiel beim Anlegen“, fasst Tyler King seine Erfahrung zusammen, „man muss aufmerksamer sein.“ Und das einzige Schiffsmädchen im Kurs, Jacqueline Ebrecht, ergänzt: „Viele Sachen werden in der Praxis etwas laxer gehandhabt. Aus dem Lehrgang nehme ich auf jeden Fall mit, dass ich in Zukunft immer den Gehörschutz tragen werde, wenn es nötig ist.“ Beim Thema Knoten sind sich allerdings alle einig, dass man ohne eine gewisse Flexibilität

1. Beim Umgang mit dem Drahttauwerk werden selbstverständlich lederen Schutzhandschuhe angezogen.
2. Festmachen ist eine Kunst für sich: Wenn der Wurf auf Anhieb gelingt, gibt es freundlichen Applaus.
3. Zum sicheren Arbeiten mit Drähten gehört auch die korrekte Belegung des Doppelpollers.



„Ich finde den Beruf einfach spitze. Ich werde in Hamburg bleiben und dort das Hafenpatent erwerben.“

Jacqueline Ebrecht lernt auf einem Fahrgastschiff bei HADAG in Hamburg. Ihr Vater war Hafenschiffer in derselben Firma, ihr Opa hat bei Blohm und Voss als Schiffbauer gearbeitet.



„Ich will jetzt erstmal den ADN machen, dann den C-Schein. Mein Ziel ist es, die Patente so schnell wie möglich zu bekommen. Später will ich mich als Schiffer selbständig machen.“

Lukas Pretzsch wird über die Ausbildungsinitiative (ABI) ausgebildet. Er lernt auf einem Tanker Typ C. Die Vorliebe für diesen Schiffstyp hat er von seinem Stiefvater, der als Reeder sieben Tankschiffe besaß.

„Ich gehe jetzt vorsichtiger an manche Sachen ran.“

im Alltag nicht zurecht kommen kann. „Ich habe die Erfahrung gemacht: Jeder macht es anders“, sagt Lukas Pretzsch mit einem Achselzucken. Und Jacqueline bestätigt lebhaft: „Mein Ausbilder will einen bestimmten Knoten haben – und manche Kollegen sagen dann einfach, der hält nicht!“

Einmalig in Europa

Die Idee, Binnenschiffer an Bord zu schulen, wurde erstmalig 1935 auf einem ehemaligen Schlepper im Duisburger Kaiserhafen umgesetzt. Das heutige Schulschiff RHEIN entstand auf Initiative des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt 1984 für gut fünf Millionen D-Mark. Die Finanzierung trug ausschließlich das Gewerbe, es gab keine öffentlichen Zuschüsse für das ehrgeizige Projekt. Mit einer Gesamtlänge von 70,50 Metern und einer Breite von 11,40 bietet das Schiff Platz für Unterrichtsräume, Kabinen und diverse Funktionsräume. Auf dem Schulschiff RHEIN findet nicht nur der Einführungslehrgang der BG Verkehr für Auszubildende statt, sondern es werden jährlich mehr als 60 unterschiedliche Lehrgänge angeboten. „So ist das Schulschiff heute die zentrale Einrichtung für Aus-, Fort- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt und in seiner Art einzigartig in Europa“, erklärt der Schulschiff-Kapitän Lothar Barth. Während des Blockunterrichts im Schiffer-Berufskolleg Rhein leben und lernen die Auszubildenden an Bord wie in einem schwimmenden Internat.

Breites Themenspektrum im Einführungslehrgang

Im zweiwöchigen Einführungslehrgang befassen sich die Auszubildenden vor allem mit Themen, die Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz betreffen. Die BG Verkehr gestaltet ihrem Auftrag gemäß einen großen Teil des Unterrichts selbst. Auf dem Stundenplan stehen zum Beispiel die Rettungskette, Einsatz von Feuerlöschern, Atemschutz oder der Umgang mit Gefahrstoffen. „Wir wollen die Auszubildenden schon frühzeitig mit Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in Kontakt bringen“, betont Ingo Tappert aus dem Geschäftsbereich Prävention. „Sie sollen für Sicherheit sensibilisiert werden und erfahren: Richtiges Arbeiten ist



1. Ausbilder Marcell Gerber verblüfft die Schüler mit einer kunstgerechten Affenfaust.
2. Jacqueline Ebrecht schaut aufmerksam zu – bei den Wartungsarbeiten wird selbstverständlich Gehörschutz getragen.
3. Das Schulschiff RHEIN an seinem Liegeplatz in Duisburg-Homberg. Im April 2014 fand hier der 250. Berufsschulkurs für Schiffsmädchen und -jungen statt.
4. Die Rettungswesten werden später auch bei praktischen Übungen im Schwimmbad eingesetzt.
5. Zur Veranschaulichung nutzt Ingo Tappert von der BG Verkehr beim Thema Hautschutz und Gefahrstoffe eine UV-Licht-Lampe.

sicheres Arbeiten – von Anfang an.“ Der erfahrene Dozent Tappert gewinnt mit lässiger Autorität mühelos die Aufmerksamkeit seiner Schüler, genau wie sein Kollege, der ehemalige Fahrensmann Marcell Gerber vom Ausbildungsteam des Schulschiffs. Es wird viel gelacht, zum Beispiel bei der spontanen Regatta der Beiboote, aber andererseits gehen die jungen Leute auch mit großer Aufmerksamkeit auf Themen ein, die sie bisher kaum berührt haben. „Ich werde mir unsere Feuerlöcher mal genauer anschauen“, plant Jacqueline Ebrecht. „Das Feuerlöcher hier bei der Übung hat Spaß gemacht, darüber wusste ich bisher nicht viel.“ Lukas Pretzsch sagt: „Die Gefahrstoffe waren für mich besonders interessant. Neu war für mich zum Beispiel, wie lange die Filter in Atemmasken wirksam sind.“ Auch Tyler King bestätigt: „Ich will ja später auf einem Tanker fahren, da ist das Wissen über die unterschiedlichen Gefahrstoffe besonders wichtig. Ich finde, im Lehrgang wurden interessante Themen angesprochen.“

Fotos: Christian Ahrens; Text: Dorothee Pehlke





„Ich mache meine Lehre jetzt bei meinem Opa, bin aber bei der ABI (Ausbildungsinitiative) angestellt. Ich will unbedingt später das Rheinpatent machen.“

Tyler King lernt auf der „Eiltank 42“, die sein Opa als Schiffsführer über den Rhein steuert. Schon als Kind ist er oft mitgefahren.

Gefährliche Vergesslichkeit

Jeder Fahranfänger lernt, wie er einen Lkw gegen unkontrolliertes Wegrollen sichern muss. Mittlerweile gibt es in zahlreichen Neufahrzeugen Warnsignale, die anzeigen, dass die Feststellbremse nicht eingelegt wurde. Und trotzdem ist die Zahl der schweren und schwersten Unfälle seit Jahren unverändert hoch.

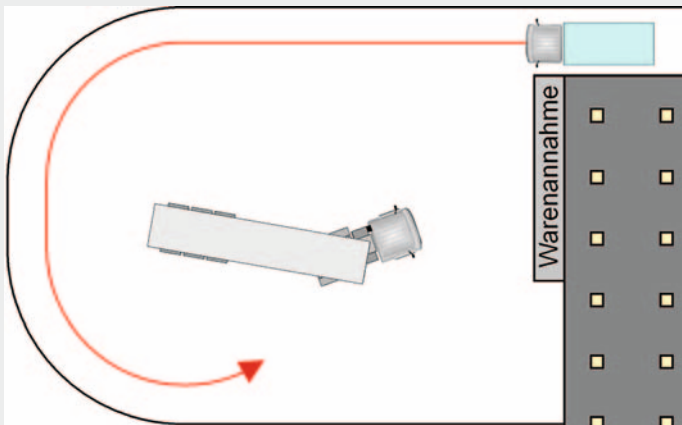


Abb.1: Fahrtverlauf des Lkw auf dem Abstellplatz

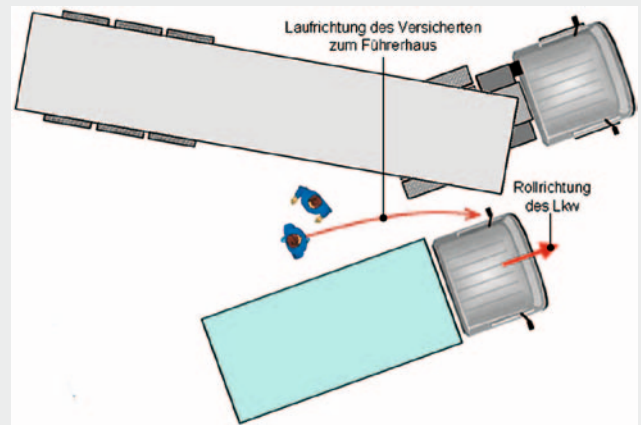


Abb.2: Situation vor Unfalleintritt

Nach intensiver Zusammenarbeit mit der BG Verkehr sind viele Lkw-Hersteller freiwillig dazu übergegangen, Neufahrzeuge mit Signalen auszurüsten, die den Fahrer warnen, wenn die Feststellbremse beim Abstellen nicht angezogen wurde. Eine konkrete gesetzliche Forderung dafür gibt es aber nach wie vor nicht. So sind etliche Fahrer mit älteren Modellen unterwegs, in denen es solche Signaleinrichtungen nicht gibt. Das Risiko, einen gefährlichen Fehler zu begehen, steigt, wie das folgende Unfallbeispiel zeigt.

Die letzte Tour

Früh morgens belädt Hans-Günter Tohlberg* seinen Leicht-Lkw an der Umschlaghalle eines Logistikunternehmens mit mehreren Stückgütern. Nun liegt ein stressiger Arbeitstag vor ihm, denn er wird überwiegend im Stadtgebiet unterwegs sein, um die Ladeeinheiten zu verschiedenen Kunden zu fahren. Zum Glück hat der Be-

* Name von der Redaktion geändert

Beispiel einer Gefährdungsbeurteilung für „Unkontrollierte Bewegung des Lkw“

Arbeitsbereich	Fuhrpark
Tätigkeit	Abstellen von Lkw
Gefährdung / Risiko	Anfahren, Überrollen, Einquetschen von Personen durch unkontrollierte Bewegung des Lkw (Tödliches Risiko möglich)
Maßnahmen	<p>Technisch Nur Anschaffung von Neufahrzeugen mit Warnsignaleinrichtung für die Feststellbremse. Einige Hersteller bieten als Sonderausstattung Systeme an, bei denen anstatt eines leisen Piepstons laut und deutlich über Lautsprecher im Führerhaus zu hören ist: „Sie haben die Feststellbremse nicht angezogen!“</p> <p>Organisatorisch <u>Auf ebenem Gelände:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Betätigen der Feststellbremse, ▶ Einlegen der Parksperre bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe. <p><u>Auf stark unebenem Gelände oder im Gefälle:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Betätigen der Feststellbremse und Benutzen der Unterlegkeile, ▶ Einlegen der Parksperre bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe.

rufsverkehr noch nicht eingesetzt. Bei seiner ersten Tour erreicht Tohlberg mit dem 7,5-Tonner schon bald einen Baumarkt, wo er zwei Paletten mit Farbeimern ausliefern soll. Tohlberg kennt den Baumarkt bereits von einer früheren Tour und weiß, dass sich die Warenannahme im Rückgebäude befindet.

Vor dem Rückgebäude befindet sich ein Abstellplatz mit abschüssigem Gefälle, der über eine Zufahrt erreicht werden kann. Auf dem Platz steht schon ein Sattelfahrzeug, als Tohlberg mit seinem Lkw die Zufahrt entlangfährt. Der Anhänger mit Schiebepla-

nen-Aufbau ist zur Zugmaschine hin angewinkelt ausgerichtet. Der Fahrer des Sattelfahrzeugs wartet seit einiger Zeit darauf, dass die Mitarbeiter des Baumarkts die Warenannahme öffnen, damit er den Anhänger entladen kann.

In einem schleifenförmigen Verlauf fährt Tohlberg von der Zufahrt auf den Abstellplatz (siehe Abbildung 1) und stellt seinen Lkw dann rechts vom Sattelanhängers im Verlauf des Gefälles ab.

Tödlicher Fehler

Und nun begeht Tohlberg einen tödlichen Fehler: Er steigt aus dem Führerhaus, ohne zuvor die Feststellbremse des Lkw zu betätigen. Da es sich bei dem Fahrzeug um ein älteres Modell handelt, gibt es in dieser Situation kein Warnsignal.

Tohlberg geht nach dem Aussteigen auf den Fahrerkollegen zu, der sich auf der rechten Seite seines Sattelfahrzeugs aufhält, um sich mit ihm zu unterhalten. Wahrscheinlich aus dem Augenwinkel heraus oder nach einem Hinweis des Fahrers bemerkt Tohlberg plötzlich, dass sich sein Lkw unkontrolliert in Bewegung setzt. Reflexartig rennt er zurück zum Führerhaus (siehe Abbildung 2) und reißt die Fahrertür auf. Er springt auf den Aufstieg, um die Feststellbremse des Lkw zu erreichen.

Doch dazu kommt es nicht mehr! Während Tohlberg auf dem Aufstieg steht, rollt sein Lkw weiter. Das Führerhaus bewegt sich an der Stirnseite des Schiebeplanen-Aufbaus des Sattelanhängers entlang. Wahrscheinlich stößt dabei die geöffnete Fahrertür gegen den rechten vorderen Eckbereich des Aufbaus und wird dadurch zum Türrahmen hin geschwenkt. Tohlberg kann sich nicht mehr rechtzeitig retten und erleidet tödliche Quetschungen.

Ein Einzelfall?

Wenn der geschilderte Unfall in Mitgliedsbetrieben oder bei Seminaren für Sicherheitsbeauftragte zur Sprache gebracht wird, reagieren viele mit Unverständnis: „Das lernen die Fahrer doch schon in der Fahrschule, dass sie beim Abstellen des Lkw die Feststellbremse betätigen müssen?!“ Das mag schon sein – aber leider kommt es dennoch immer wieder zu schweren Unfällen, weil Fahrer vergessen, die Feststellbremse ihres Lkw zu betätigen.

Aber selbst wenn die Fahrzeuge schon vom Hersteller mit Warnsignalen für die Feststellbremse ausgerüstet wurden, ist das noch keine hundertprozentige Sicherheitsgarantie. Im Gegenteil: Untersuchungen der BG Verkehr haben gezeigt, dass selbst Warneinrichtungen gelegentlich übersehen bzw. überhört werden (die Ursachen haben wir in dem Artikel „Warnsignal für die Feststellbremse“ im SicherheitsProfi 4/2013 dargestellt).

Gefährdungsbeurteilung anpassen

Jedes Unternehmen, das Lkw einsetzt, muss in seiner Gefährdungsbeurteilung die Tätigkeit „Abstellen von Lkw“ berücksichtigen (siehe Beispiel für eine Gefährdungsbeurteilung auf der linken Seite). Die Ergebnisse der Gefährdungsbeurteilung fließen dann in die Unterweisung der Lkw-Fahrer ein. Vor allem zwei Punkte müssen unmissverständlich deutlich werden:

1. das Warnsignal für die Feststellbremse hat eine wichtige Schutzfunktion und
2. für das sicherheitsgerechte Abstellen von Lkw gibt es klare Regeln.

Thomas Künzer



Wenn sich ein Lkw unkontrolliert in Bewegung setzt, versucht der Fahrer häufig noch, ihn aufzuhalten – das endet oft tödlich.

© Paul Zinken/picture alliance



Vorbildlich: Die vorgeschriebene Persönliche Schutzausrüstung muss auch bei hohen Temperaturen vollständig getragen werden.



© webasto

Zu heiß zum Arbeiten?

Ein heißer Sommer ist definitiv die Zeit der Frühaufsteher, Warmduscher und Liebhaber lauwarmer Getränke. Okay, das klingt jetzt ziemlich uncool – aber ist schwitzen besser? Wir haben ein paar erprobte Tipps für heiße Tage zusammengestellt.

HAUTSCHUTZ Bei Tätigkeiten unter freiem Himmel sollte die unbedeckte Haut mit Hilfe einer Sonnenschutzcreme vor UV-Belastungen geschützt werden, wobei dichte dunkle Kleidung immer noch den besten Schutz vor UV-Strahlung bietet. Wichtig sind auf jeden Fall eine Kopfbedeckung, die nicht nur Augen und Gesicht beschattet, sondern auch die Ohren und den Nacken, und eine hochwertige Sonnenbrille (denken Sie auch an eine Ersatzbrille).

KLIMAAANLAGE Die meisten Nutzfahrzeuge sind heute mit einer Standklimaanlage ausgerüstet – einen Rechtsanspruch darauf haben die Beschäftigten allerdings nicht (genauso wenig wie auf ein klimatisiertes Büro). Läuft die Klimaanlage im Fahrzeug, sollte man den Luftstrom nicht unmittelbar auf den Oberkörper richten, son-

dern gleichmäßig verteilen. Vor einem Halt die Temperatur auf vier Grad Unterschied zur Außentemperatur einstellen, in der Pause auch bei Klimaanlage das Fahrzeug gut durchlüften. Bei starker Sonneneinstrahlung decken Sie bei Standzeiten das Armaturenbrett und Lenkrad mit einem hellen Tuch ab. Die Filter der Klimaanlage sollte man regelmäßig reinigen bzw. erneuern.

SCHUHE Für Berufskraftfahrer gilt nach wie vor, dass sie aus Sicherheitsgründen auch im Sommer „den Fuß fest umschließendes Schuhwerk“ tragen müssen. Darunter ist nicht unbedingt ein geschlossener Halbschuh zu verstehen, aber eine Sandale mit Fersenriemen sollte es schon sein. Leider wird dies in der Praxis häufig ignoriert – im Jahr 2013 erhielten mehr als 550 Berufskraftfahrer



Besser als im Kühlschrank sind Sie in heißen Sommernächten im Garten oder auf dem Balkon aufgehoben! Übrigens: Pyjama vorkühlen bringt wenig, der Stoff wird leicht klamm. Besser ist Funktionswäsche, die den Schweiß nach außen transportiert.



einen Bußgeldbescheid, weil sie am Steuer keine richtigen Schuhe trugen.

PERSÖNLICHE SCHUTZAUSRÜSTUNG Wat mutt, dat mutt: Auf feste Schuhe, lange Hosen, Sicherheitshelm, Handschuhe, Weste oder Schutzbrille darf man auch im Sommer nicht verzichten, wenn sie Bestandteil der Persönlichen Schutzausrüstung sind. Prüfen Sie, ob es beim Material „Sommer-Varianten“ gibt.

LEBENSMITTEL Bakterien, die eine Lebensmittelvergiftung verursachen, können sich bei Temperaturen zwischen 20 und 40 Grad alle 20 Minuten verdoppeln. Achten Sie also darauf, Essbares bald zu verzehren oder konsequent zu kühlen. Wenn Sie sich Verpflegung für unterwegs mitnehmen, verzichten Sie besser auf Mett, Roastbeef (rohes Fleisch), Sushi (roher Fisch) und Mayonnaise. Gut geeignet sind gekochte Eier, Frikadellen, Hartkäse und natürlich Obst und Gemüse.

TRINKEN Bei Hitze benötigt man deutlich mehr Flüssigkeit als an Tagen mit „normaler“ Umgebungstemperatur. Abgekühlter Früchte-tee oder Fruchtsaftchorle klingen zwar nicht so einladend wie eiskaltes Bier, wären aber die richtige Alternative – ebenso gut geeignet ist stilles Mineralwasser. Wichtig: Immer nur kleine Mengen trinken (max. 0,25 Liter auf einmal), die aber regelmäßig. Nur so

kann der Organismus Mineralien und Spurenelemente halten. Wer dagegen stundenlang durstet und danach große Mengen auf einmal herunterstürzt, bringt den Elektrolythaushalt unnötig durcheinander und belastet den Körper.

AUSDAUERSPORT BEI HITZE Freizeitsportler sollten bei Hitze einen Gang runterschalten und wenn möglich das Training in die kühleren Morgen- und Abendstunden verlegen. Angemessene Kleidung, Kopfbedeckung und Sonnenschutz sowie ausreichend trinken (siehe Abschnitt „Hautschutz“) sind unverzichtbar.

DUSCHEN Wenn Ihnen zu heiß ist, nehmen Sie eine kurze, lauwarme Dusche. Trocknen Sie sich danach nur oberflächlich ab, so dass ein leichter Feuchtigkeitsfilm auf der Haut zurückbleibt. Die Erfrischung hält auf diese Weise viel länger vor als nach einer eiskalten Dusche, weil der Körper bei einer plötzlichen Abkühlung sofort versucht, den starken Temperaturunterschied wieder auszugleichen.

SCHLAFEN Versuchen Sie, das Schlafzimmer so kühl wie möglich zu halten, indem die Fenster den ganzen Tag über abgedunkelt bleiben. Zum Lüften erst öffnen, wenn es draußen wirklich kälter ist. Eine mit kaltem Wasser gefüllte Wärmflasche (kein Eis!) wirkt für eine Weile als „Kühlflasche“.

(dp)

Sicher ausbilden

Aus Freude am Pferd beginnen Jahr für Jahr viele junge Menschen eine Ausbildung in einer gewerblichen Reitpferdehaltung. Was muss der Unternehmer beachten, damit die Rahmenbedingungen für sicheres und gesundes Arbeiten stimmen?

Ein Betrieb mit Pferdehaltung ist unter dem Gesichtspunkt des Arbeitsschutzes genauso zu betrachten wie Betriebe anderer Gewerbebranche – selbst wenn nur wenige Personen beschäftigt werden. Das bedeutet: In den Betriebsstrukturen muss der Grundstein des Arbeitsschutzes organisatorisch gelegt sein, die sachlichen Voraussetzungen zur sicheren und gesunden Arbeit müssen gegeben sein und last but not least müssen sich die Beschäftigten an bestimmte sichere Arbeitsweisen halten.

Grundsätzliche Verpflichtungen des Unternehmers

- ▶ **Beratung:** Der Unternehmer ist verpflichtet, sich in Sachen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz von einer Fachkraft für Arbeitssicherheit und einem Betriebsarzt beraten zu lassen (der Beratungsumfang ist abhängig von den Gegebenheiten im Betrieb und der Anzahl der Beschäftigten).
- ▶ **Erste-Hilfe:** Bereits wenn zwei Beschäftigte zusammen arbeiten, müssen Ersthelfer ausgebildet und beauftragt werden. Der Chef muss das Erste-Hilfe-Material (mindestens einen kleinen Verbandkasten nach DIN 13157) bereitstellen.
- ▶ **Persönliche Schutzausrüstung:** Den Auszubildenden müssen für

die täglichen Arbeiten Sicherheitsschuhe zur Verfügung gestellt werden, außerdem Reitkappe und Sicherheitsreitweste.

- ▶ **Brandbekämpfung:** Feuerlöscher müssen in ausreichender Anzahl vorhanden sein. Je nach den betrieblichen Gegebenheiten kann die Ausbildung eines oder mehrerer Brandschutzhelfer erforderlich sein.
- ▶ **Gefährdungsbeurteilung:** Jedes Unternehmen braucht eine schriftliche Gefährdungsbeurteilung.

Gefährdungsbeurteilung

Sicherheit am Arbeitsplatz beginnt damit, mögliche Gefährdungen festzustellen, zu beurteilen und Maßnahmen dagegen zu ergreifen. Da Schutzmaßnahmen nur wirken, wenn jeder Beschäftigte an deren Umsetzung und Einhaltung mitwirkt, muss der Unternehmer die Beschäftigten informieren und auch kontrollieren. Alle Ergebnisse und Festlegungen werden dokumentiert – das ist unter anderem deshalb wichtig, weil so der Unternehmer nach einem Unfall nachweisen kann, dass er seine Pflichten erfüllt hat. Zur Dokumentation gehören das Verbandbuch für Erste-Hilfe-Leistungen, der Nachweis über die Unterweisungen der Beschäftigten und die Dokumentation wiederkeh-

TYPISCHE GEFÄHRDUNGEN – UND WAS MAN DAGEGEN TUN KANN

Entstehung von Bränden

- ▶ Offenes Licht (Rauchen, Kerze, Feuerzeug, Streichhölzer) ist in Ställen und Futterlagern verboten.
- ▶ Wärmequellen eingrenzen und kontrollieren (z.B. zusätzliche Heizeinrichtungen und Verbrennungsmotoren).
- ▶ Brandlast minimieren: Stroh- und Streumengen begrenzen, keine Treib- und Brennstoffe lagern.
- ▶ Ausreichende Anzahl von Feuerlöschern geschützt an den entscheidenden Stellen in Hüfthöhe aufhängen. Den Standort über dem Feuerlöscher kennzeichnen. Feuerlöscher dürfen nicht verstellt werden und müssen alle zwei Jahre geprüft werden.
- ▶ Die Mitarbeiter brauchen Grundkenntnisse in der Bekämpfung von Entstehungsbränden, dazu empfiehlt sich die Ausbildung von Brandschutzhelfern.

Mechanische Gefährdungen

- ▶ Sauberkeit und Ordnung sind die Grundlage für sicheres Arbeiten, deswegen sinnvolle Aufbewahrungsmöglichkeiten für Ausrüstungsgegenstände schaffen und nutzen – das bringt mehr als seltene große Aufräumaktionen.
- ▶ Die regelmäßige Reinigung von Einrichtung und Ausrüstung ist unverzichtbar.
- ▶ Wege in Gebäuden und auf dem Gelände eben und trittsicher gestalten. Stolperstellen und Löcher rechtzeitig beseitigen (falls das nicht möglich ist, deutlich kennzeichnen). Bodenluken abdecken bzw. gegen Absturz sichern.
- ▶ Nur geeignete, stabile Leitern verwenden, und die Regeln für das sichere Anstellen beachten.
- ▶ Maschinen und Geräte für Unbefugte unzugänglich aufbewahren bzw. lagern.

- ▶ Beschäftigte unterweisen.

Elektrischer Strom

- ▶ Elektrische Anlagen dürfen nur von Elektrofachkräften geplant, errichtet und verändert werden.
- ▶ Die ortsfeste elektrische Anlage (Installation, fest verdrahtete Verbraucher) sind mindestens alle vier Jahre durch eine Elektrofachkraft zu überprüfen. Diese Prüfung ist in Stallungen besonders wichtig, weil Nager und kleine Raubtiere die Leitungen beschädigen können.
- ▶ Die ortsveränderlichen elektrischen Verbraucher („die mit dem Stecker“) sollen halbjährlich von einer Elektrofachkraft überprüft werden.
- ▶ Die Geräte nur bestimmungsgemäß einsetzen (siehe Betriebsanleitung des Herstellers).



render technischer Prüfungen. Außerdem sollte man sich auf Notfälle vorbereiten – was tun Sie zum Beispiel bei einem Brand im Stall? Dafür müssen alle Beschäftigten den Notfall- und Alarmplan kennen. Übrigens: Mit einem Arbeitsschutzordner für den Betrieb behalten Sie leichter den Überblick.

Sachkundige Unterstützung

Der Arbeitsmedizinische und Sicherheitstechnische Dienst (ASD) der BG Verkehr unterstützt kleine Unternehmen kostengünstig bei der Umsetzung ihrer Verpflichtungen. Davon abgesehen gilt: Den größten Einfluss auf sicheres Arbeiten in der Pferdewirtschaft hat nach

wie vor der richtige Umgang mit dem Tier. Nicht umsonst ist Pferdewirt ein Lehrberuf, dessen Inhalt in mehreren Ausbildungsjahren vermittelt wird.

Ulrich Schulz

INFORMATION

„Unfallverhütung in der Pferdehaltung“: Die Druckversion dieser Broschüre ist vergriffen, Download unter kompendium.bg-verkehr.de

Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst (ASD) der BG Verkehr: www.asd-bg-verkehr.de

- ▶ Niemals Haushaltsmehrfachsteckdosen mit Kabelverlängerung im Stall und Außenbereich benutzen.

Umgang mit den Pferden

- ▶ Pferde reagieren auf unbekannt Reize mit Fluchtreflexen, besonders wenn sie nicht oder nur unzureichend ausgebildet sind. Das Pferd mit seiner Masse und seiner enormen Kraft kann einen Menschen ohne Anstrengung und auch ohne Absicht schwer verletzen oder töten. Gefahren, die für das Tier bestehen, können direkt oder indirekt auch den Menschen gefährden.
- ▶ Pferd und Reiter bzw. Pfleger müssen ausgebildet sein. Schlecht ausgebildete Tiere erfordern besonders erfahrenes Personal.
- ▶ Das Personal sollte zum Beispiel Sicherheitsschuhe bei Stallarbeit und Pferdepflege tragen, beim Reiten eine Reitkappe

und Sicherheitsreitweste, Handschuhe mindestens beim Longieren und Führen.

- ▶ Die Ausrüstung (Sattel, Zaumzeug, Geschirr, Halfter, Führstricke etc.) regelmäßig kontrollieren und pflegen.
- ▶ Auf Fütterung, Weidegang, behutsame Zusammenstellung von Herden, Aufzucht von Jungtieren etc. kann hier nicht eingegangen werden. Jeder Pferdehalter weiß aber, dass diese Faktoren den sicheren Umgang mit den Tieren maßgeblich bestimmen.

Biologische Gefährdungen

- ▶ Die Körperflüssigkeiten der Tiere können Krankheitserreger übertragen, deswegen sollte das Personal nur in den Aufenthaltsräumen essen und trinken, sich regelmäßig die Hände waschen und die allgemeinen Hygiene-Regeln beachten.
- ▶ Die Aufenthaltsräume müssen häufig ge-

nug gereinigt und desinfiziert werden.

- ▶ Der Unternehmer muss einen Hautschutzplan erstellen und Hautschutz- und Reinigungsmittel für die Hände bereitstellen.
- ▶ Sowohl Lebens- als auch Futtermittel sorgfältig vor Schädlingen schützen.
- ▶ Die Boxen täglich ausmisten.

Belastung durch Heben und Tragen

- ▶ Lastgewichte minimieren und an Alter und Geschlecht der Personen anpassen.
- ▶ Hilfsmittel zum Bewegen von Lasten einsetzen, z.B. Sackkarren.
- ▶ Gefahren durch Hebe- und Tragevorgänge erklären und geeignete Techniken zeigen. Es empfiehlt sich eine regelmäßige arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchung nach dem Grundsatz G46 (Vorsorgeuntersuchung auch auf Muskel-Skelett-Erkrankungen).

UV-Belastung in der Binnenschifffahrt



Außenarbeiten können bei starker Sonneneinstrahlung wie hier in die frühen Abendstunden verlegt werden.

Nicht nur Seeleute, auch Binnenschiffer, die an Außenarbeitsplätzen arbeiten, sind einer natürlichen UV-Strahlung ausgesetzt (siehe Artikel S. 24/25). Um die UV-Belastung auf Binnenschiffen für die Prävention, aber auch für die Beurteilung von Berufskrankheiten besser bewerten zu können, hat die BG Verkehr im Sommer, bei bestmöglichem Wetter und bevorzugt in Süddeutschland auf fünf verschiedenen Binnenschiffstypen Messungen unter realistischen Arbeitsbedingungen durchgeführt.

Die Messungen dauerten bis zu zwei Tagen, erfolgten zum einen ortsfest an Deck, zum anderen personenbezogen. Hierfür wurde Binnenschiffern mit dem höchsten Anteil an Außenarbeit bei der Arbeit ein Cap mit Messköpfen aufgesetzt (siehe Bild oben rechts): horizontal zur Messung der Strahlung von oben und vertikal zur Messung der Strahlung von vorne.

Die Werte der ortsfesten Messungen waren sehr hoch. Die Messungen „Kopf oben“ ergaben zwar geringere, aber ebenfalls zu hohe Werte. Auch die Werte „Gesicht“ erreichten zum Teil kritische, wenn auch geringere Ergebnisse. Ein schützender Einfluss der Bewölkung war nur bei starker Bewölkung festzustellen.

Schutzmaßnahmen bei Arbeit im Freien

Die beste Schutzmaßnahme gegen zu starke natürliche UV-Strahlung ist die Vermeidung direkter Sonneneinstrahlung. Die Umsetzung technischer Schutzmaßnahmen ist zwar oft schwierig, sollten jedoch zuerst angedacht werden: Können Überdachungen für Arbeitsplätze im Freien, an denen regelmäßig gearbeitet wird, angebracht werden? Oder können UV-absorbierende Abdeckungen, also Sonnenschirme oder Sonnensegel, aufgestellt werden?

Aber insbesondere auch organisatorische Schutzmaßnahmen sind bei der Verhinderung zu hoher UV-Einwirkung das geeignete Mittel. Hier ist zuerst auf eine Arbeitszeitenregelung hinzuwirken, bei der Tätigkeiten im Außenbereich ohne zeitlichen Zwang in die weniger

sonnenintensiven Morgen- oder Abendstunden verlegt werden. Auch sollten sich die Besatzungsmitglieder untereinander abwechseln, um die Belastung des Einzelnen nicht zu hoch werden zu lassen. Nicht zu vergessen ist die Unterweisung der Beschäftigten über mögliche Gefahren durch die Sonnenstrahlung und über Schutzmaßnahmen.

Persönliche Schutzmaßnahmen

Wenn technische Schutzmaßnahmen nicht möglich und organisatorische Schutzmaßnahmen nicht ausreichend sind, hilft nur noch die Anwendung persönlicher Schutzmaßnahmen. Dies bedeutet in erster Linie das Tragen einer Kopfbedeckung, möglichst mit Krempe und Nackenschutz, sowie geeigneter, körperbedeckender Kleidung. Die Textilien müssen aber über einen ausreichenden UV-Schutz verfügen. Das Arbeiten mit nacktem Oberkörper und kurzen Hosen bei starkem Sonnenschein gehört der Vergangenheit an! Denn moderne, leichte UV-Schutz-Bekleidung lässt heutzutage auch nicht mehr schwitzen.

Auch die Benutzung von Sonnenschutzcremes mit einem geeigneten Lichtschutzfaktor für die „frei liegenden“ Hautpartien (Gesicht, Nacken, Ohren und Hände) darf nicht vergessen werden. Die Cremes müssen mindestens Lichtschutzfaktor 30 haben und sollten wasserfest sein. Dabei muss die Creme gleichmäßig und ausreichend dick und vor Beginn der Arbeiten in der Sonne aufgetragen werden. Zudem ist regelmäßiges Nachcremen wichtig. Das Tragen einer Sonnenschutzbrille zum Schutz der Augen gehört weiterhin zu den persönlichen Schutzmaßnahmen. Aber Vorsicht: Keine Produkte, die nur abdunkeln, aber keinen UV-Schutz haben! Denn die Anforderungen an die Schutzwirkungen der Filter in Sonnenbrillen für den gewerblichen Bereich sind festgelegt. Die Brillen sind mit DIN EN 172 gekennzeichnet.

Das Bundesamt für Strahlenschutz hält unter www.bfs.de weitere Informationen zum Thema Sonnenschutz bereit. Zudem finden Sie dort den täglich ermittelten UV-Index, ein Maß für die sonnenbrandwirksame UV-Strahlung.

Schwimmende Geräte

Die Art, Konstruktion und Einsatzmöglichkeiten von schwimmenden Geräten hat sich im Laufe der letzten Jahrzehnte deutlich verändert. Doch wie sehen sie heute aus?

Hatten wir es in der Vergangenheit noch mit Eimerkettenbaggern, fest im Schiffskörper integrierten Seilkranen und -baggern oder Siebwerken zu tun, so sieht ein schwimmendes Gerät heute doch ganz anderes aus. In der Regel liegt ein Ponton vor, auf dem die unterschiedlichsten Maschinen oder Geräte – je nach Anforderungsprofil und/oder Aufgabenstellung – eingesetzt werden sollen.

Wie schon im Fahrensman 08/2013 beschrieben, treten bei der heute durchaus gängigen Zusammenstellung von Ponton und unterschiedlichen mobilen Arbeitsgeräten Probleme auf, die sich aus den dabei geltenden Rechtssystemen ergeben.

Rechtsgrundlage

Da wäre zunächst das Verkehrsrecht: Im Anhang II der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) werden insbesondere im Kapitel 17 die Mindestanforderungen für die Verkehrszulassung als schwimmendes Gerät genannt. Wesentlicher Paragraph ist der §17.07, in dem eine Intakstabilitätsberechnung gefordert wird. Des Weiteren kommt die Unfallverhütungsvorschrift „Schwimmende Geräte“ (DGUV Vorschrift 64/BGV D21) zum Tragen. Beide Rechtsgebiete beziehen sich mit ihren Forderungen eher auf den Ponton, dessen Kentersicherheit sichergestellt werden soll.

Welche Sicherheitsmechanismen oder welcher maximal zulässige Neigungswinkel ein auf Deck aufgestellter Kran oder eine Hubarbeitsbühne haben, finden sich zunächst in der Erstellung der Intakstabilitätsberechnung nicht wieder. Hier greift bis jetzt lediglich die Maschinenverordnung, nach der die Konformität für das schwimmende Gerät erstellt werden muss.

Damit verbunden könnte es unter Umständen sein, dass die durchaus positiven Ergebnisse der Intakstabilitätsberechnungen nicht umzusetzen sind. Beispielsweise enthalten einige Intakstabilitätsberechnungen die Forderung, dass das an Bord des Pontons eingesetzte Arbeitsgerät verzurrt oder anderweitig gegen Kippen gesichert werden muss. Das würde dazu führen, dass bei Autokranen und Hubarbeitsbühnen ein wesentlicher Sicherheitsmechanismus ausgehebelt wird. Diese Arbeitsgeräte arbeiten z. B. mit Bodenkontakt-Schaltern oder



Für schwimmende Geräte gelten besondere Anforderungen.

Stützdrucksensoren, deren Daten je nach System und/oder Hersteller in ein Computersystem für Überwachungs- und Steuerungsaufgaben fließen, das dann mit falschen Ausgangswerten rechnet.

Zahlreiche Arbeitsgeräte dürfen laut Hersteller gar nicht in dem für die Intakstabilität zulässigen maximalen Krängungswinkeln arbeiten. Plötzlich auftretende zusätzliche dynamische Belastungen wie z. B. Wellengang können zum kompletten Versagen der Arbeitsgeräte führen. Auch ist eine einmal eingenommene Neigung eines Pontons nicht immer durch Gegenmaßnahmen sofort korrigierbar. Es besteht also nicht mehr unbedingt das Problem, dass der Ponton kentert, sondern dass verschiedene Arbeitsgeräte einfach nicht für die zulässigen Belastungen eines schwimmenden Gerätes geeignet sind und somit eine Gefährdung für das komplexe System darstellen.

Um diesen Gefährdungen entgegenzuwirken, empfiehlt die BG Verkehr insbesondere Arbeitsgeräte, die sich abstützen müssen, nur auf einem Stelzenponton einzusetzen. Durch den Einsatz der Pontonstelzen wird eine Neigung des schwimmenden Gerätes durch krängende und trimmende Momente verhindert.

Hans-Josef Braun

MELDUNG

44. CIPA-Vollversammlung in Basel

Am 29. und 30. Mai fand in Basel die 44. Vollversammlung der CIPA statt. Die teilnehmenden Delegationen befassten sich mit dem Entwurf der neuen CIPA-Regel 24 „Flucht- und Rettungswege auf Umschlagsanlagen für den Gefahrgutumschlag in der Binnenschifffahrt“, die am Ende der Vollversammlung

einstimmig beschlossen wurde. In dieser Regel empfiehlt die CIPA Mindeststandards über die Art, Anzahl und Beschaffenheit von Flucht- und Rettungswegen beim Gefahrgutumschlag.

 Weitere Informationen: www.cipa-online.org

Gefährliche UV-Strahlung?

Die Anerkennung von Hautkrebs als Berufskrankheit steht kurz bevor. Auch bei der BG Verkehr gibt es Verdachtsanzeigen. Wie schützen Sie sich am besten?

Die Wirkung der UV-Strahlung

Sonnenstrahlung besteht aus drei Bestandteilen: Licht, Wärme und einem relativ geringen Anteil ultravioletter Strahlung (UV-Strahlung). Sie wird in drei Wellenlängenbereiche eingeteilt:

- ▶ UV-A-Strahlung gelangt fast vollständig auf die Erdoberfläche,
- ▶ UV-B-Strahlung wird zu ca. 90 Prozent von Ozon absorbiert,
- ▶ UV-C-Strahlung wird nahezu vollständig in der Atmosphäre absorbiert und gelangt nicht auf die Erdoberfläche.

Je nach Intensität kann UV-Strahlung die Augen und die Haut des Menschen stark schädigen. Wie hoch die Belastung ausfällt, ist abhängig vom Einfallswinkel der Sonne, Bewölkung, Ozongehalt, atmosphärischer Trübung, geografischer Breite, Höhenlage, Jahres- und Tageszeit. Man unterscheidet zwischen akuten und chronischen Hautschädigungen. Längerer Kontakt mit UV-A-Strahlung führt zu vorzeitiger Hautalterung, da die Haut ihre Elastizität verliert, austrocknet und schließlich faltig wird. Zu den akuten Schäden zählt der Sonnenbrand. Er heilt zwar schnell ab, aber hinter jedem Sonnenbrand verbergen sich dauerhafte Schädigungen der Hautzellen. Daraus entsteht im ungünstigsten Fall ein „heller Hautkrebs“ in Form von aktinischen Keratosen, Plattenepithelkarzinomen und Basaliomen bis eventuell zu einer Unterform des malignen Melanoms (schwarzer Hautkrebs). Diese Schäden werden in erster Linie von UV-B-Strahlung verursacht.

Hautkrebserkrankungen nehmen zu

Hautkrebs ist in Deutschland die zweithäufigste Krebserkrankung bei Frauen und Männern. In den letzten 50 Jahren hat die Anzahl der

Neuerkrankungen deutlich zugenommen (je nach Krebstyp bis zu 120 Neuerkrankungen pro 100.000 Einwohner). Aus medizinischer Sicht spielen für die Entstehung einiger Hautkrebsformen der Hauttyp und die Exposition gegenüber UV-Strahlung eine bedeutende Rolle. Wie aus der Tabelle nach dem amerikanischen Hautarzt Thomas Fitzpatrick (1986) hervorgeht, sind insbesondere Hellhäutige vom Hauttyp I und II gefährdet.

HAUTTYPEN UND DEREN GEFÄHRDUNG DURCH UV-STRALUNG			
Hauttyp	Hautreaktion bei direkter und intensiver UV-Exposition	Häufige Personenmerkmale	Erythemschwelle* (J/m ²)
I	immer Sonnenbrand, nie Bräunung	rothaarig, Sommersprossen, helle Haut, keltischer Typ	200
II	immer Sonnenbrand, anschließend Bräunung	blonde Haare, blauäugig, helle Haut, hellhäutiger Typ	250
III	manchmal Sonnenbrand, immer Bräunung	brünette Haare, bräunlicher Teint, dunkelhäutiger Typ	350
IV	minimaler Sonnenbrand, immer Bräunung	dunkelhaarig, braunhäutig, mediterraner Typ	450
V	von Natur aus guter UV-Schutz durch besondere Pigmentierung	asiatischer Typ	-
VI	von Natur aus guter UV-Schutz	dunkelbraun bis schwarz, afrikanischer Typ	-

*Erythemschwelle = die Schwelle, die zu einer Hautrötung (Erythem) führt.

Immer mehr Anzeigen

Von 1997 bis heute wurden etwa 120 Verdachtsfälle auf eine Berufskrankheit bei der BG Verkehr gemeldet, wobei die Anzahl seit 2008 erkennbar steigt. Betroffen sind vor allem Seeleute, die im Decksdienst (Handelsschiffahrt und Fischerei) tätig sind oder waren. Hier wurden verschiedene Formen des „hellen Hautkrebses“ nachgewiesen, die sich vorwiegend im Gesicht und am Kopf, auf den Schultern und den Händen zeigen.

Bei der Arbeit an Deck von Seeschiffen sind Seeleute je nach Fahrtgebiet, Jahreszeit, Tageszeit und Wetterlage einer unterschiedlichen UV-Strahlung durch die Sonne ausgesetzt. Verlässliche Daten über die Höhe der Strahlung existierten bislang aber nicht. Daher untersuchte die BG Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) und dem Deutschen Wetterdienst (DWD) die UV-Strahlung auf typischen internationalen Schifffahrtsrouten. Ergebnis: Besonders in den Tropen und Subtropen können die Erythemschwellenwerte aus der Tabelle für die Hauttypen um ein Vielfaches überschritten werden. Kopf und Schultern sind dabei am stärksten betroffen.

Die Einführung einer neuen Berufskrankheit bezüglich einiger Hautkrebsformen durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales steht unmittelbar bevor (die wissenschaftliche Begründung wurde bereits im Gemeinsamen Ministerialblatt vom 12. August 2013 veröffentlicht).

Gut geschützt im Arbeitsoverall

Als beste persönliche Schutzmaßnahme gegen UV-Strahlung gilt Kleidung. Je dichter und dunkler die Kleidung ist, desto größer fällt auch die Schutzwirkung aus. Das IFA in St. Augustin hat nach DIN EN 13758-1 die Transmission (Durchlässigkeit bzgl. UV-A- und UV-B-Strahlung) an einer Textilprobe von einem fabrikneuen Overall, der üblicherweise an Bord als Arbeitskleidung eingesetzt wird, und an einem mehrfach getragenen und gewaschenen T-Shirt bestimmt. Die Untersuchungen zeigten, dass der Arbeitsoverall im Vergleich zum T-Shirt einen sehr guten Sonnenschutz bietet. Unser Rat:

- ▶ Tragen Sie den Körper bedeckende Kleidung, die mindestens einen UPF von 40 hat (siehe dazu auch S. 22).
- ▶ Nutzen Sie bei der Arbeit im Freien eine Kopfbedeckung, die eine breite Krempe oder einen Nackenschutz besitzt.
- ▶ Setzen Sie rechtzeitig eine Sonnenschutzbrille auf, dabei ist auf die Passgenauigkeit, den Seitenschutz und eine ausreichende UV-Absorption („UV 400“) zu achten.
- ▶ Für die Haut, die nicht von der Kleidung abgedeckt wird, benutzen Sie wasserfeste Sonnenschutzcreme, Lichtschutzfaktor mind. 30. Wiederholt auftragen (ca. 4 TL/m² Haut), auf Haltbarkeitsdatum, Konsistenz und Geruch achten. **Dr. Gabriele Meyer**

UV-DURCHLÄSSIGKEIT VERSCHIEDENER TEXTILIEN			
Textilprobe	UV-A-Durchlässigkeit	UV-B-Durchlässigkeit	UPF*
Arbeitsoverall	< 0,1%	< 0,1%	> 50
T-Shirt, Ärmel	7,2%	4,5%	20
T-Shirt, Schulter	9,6%	6,5%	14
T-Shirt, Brust	6,0%	3,2%	27
T-Shirt, Rücken	6,7%	4,0%	22

*UPF - Ultraviolet Protection Factor (Lichtschutzfaktor für Textilien)

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Auszubildender fällt die Treppe runter

Ein Auszubildender war unterwegs zu den Unterkünften und hatte es dabei ziemlich eilig. Auf der Treppe stolperte er, verlor den Halt, rutschte die Treppe hinunter und schlug mit dem Kopf hart gegen die Wand. Anschließend klagte er über starke Kopfschmerzen und leichte Übelkeit. Im Krankenhaus wurde eine Gehirnerschütterung diagnostiziert. Der junge Mann konnte erst nach zwei Wochen wieder zur Arbeit gehen.



© picture alliance

Offizier übersieht geöffnete Klappe

Ein technischer Offizier kontrollierte die Hydraulik des bord-eigenen Krans. Um an die tiefer liegenden Anlagen zu kommen, öffnete er eine Inspektionsklappe. Anschließend arbeitete er wieder im oberen Bereich. Dabei übersah er, dass die Klappe immer noch geöffnet war, und fiel etwa zwei Meter tief hinunter. Der Offizier versuchte, den Sturz abzufangen, aber sein rechtes Sprunggelenk wurde bei dem Aufprall dennoch heftig verstaucht; hinzu kamen ein Bänderriss sowie Prellungen und Blutergüsse an beiden Armen. Der Versicherte war länger als einen Monat arbeitsunfähig.

Maschinist fasst auf Schweißelektrode

Ein Schiffsmaschinist war mit Reparaturarbeiten im Maschinenraum beschäftigt. Dazu benutzte er ein Schweißgerät. Als das Schiff eine überraschende Rollbewegung machte, rutschte er aus. Spontan versuchte er, sich irgendwo festzuhalten, und geriet dabei mit der Hand gegen die Schweißelektrode. Die dadurch verursachten Brandverletzungen waren so stark, dass er sich in ärztliche Behandlung begeben musste. Der Versicherte wurde für mehr als eine Woche krankgeschrieben.

- ⊕ **Die Mitarbeiter des Referates Seeschiffahrt und Fischerei beraten Sie gern zu allen Fragen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes an Bord.**

Tel. 040 3980-2754, E-Mail: seeschiffahrt@bg-verkehr.de



Der Umbau des Förderbandwagens wurde vom TÜV Rheinland begleitet.

Gutes für den Rücken

Was tun unsere Mitgliedsbetriebe dafür, dass ihre Beschäftigten möglichst wenig Rückenprobleme haben? Der SicherheitsProfi hat sich in der Praxis umgehört und stellt hier ein paar besonders gelungene Beispiele vor.

Rund 99,7 Millionen Arbeitsunfähigkeitstage waren 2011 in Deutschland auf Krankheiten des Muskel-Skelett-Systems und des Bindegewebes zurückzuführen. Damit war diese Diagnosegruppe mit einem Anteil von 21,6 Prozent die häufigste Ursache für Fehlzeiten bei der Arbeit. Das sind Zahlen, die sowohl Unternehmerinnen und Unternehmer als auch Beschäftigte aufhorchen lassen. Was kann der Einzelne für seine Gesundheit tun? Und wie können Vorgesetzte ihre Mitarbeiter vor Rückenerkrankungen schützen? Mit diesem Artikel wollen wir Ihnen einige Tipps geben und anhand von Beispielen einen Blick in die Praxis werfen.

Tipps für Vorgesetzte und Beschäftigte

Aktivitäten zur Verringerung von Rückenbelastungen lassen sich in zwei Gruppen einteilen: Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen (Verhältnisprävention) und Maßnahmen, die auf das gesundheitsförderliche Verhalten der Beschäftigten abzielen (Verhaltensprävention). Zur Gruppe der verhältnispräventiven Maßnahmen rechnet man technische oder organisatorische Verände-

rungen am Arbeitsplatz, mit deren Hilfe sich Risiken für Rückenbeschwerden reduzieren lassen (Stichwort „Ergonomie“). Maßnahmen der Verhaltensprävention zielen darauf ab, die Gesundheit der Beschäftigten mit sinnvollen Hilfen zu fördern. Dazu zählen etwa

„Rückenschmerzen gehören zu den häufigsten Ursachen für Fehlzeiten bei der Arbeit.“

die Durchführung von Rückenschulrkursen oder Gesundheitstagen. In der Regel ist es sinnvoll, eine Kombination aus verhältnis- und verhaltenspräventiven Maßnahmen einzuführen.

Zu Beginn ist eine Bestandsaufnahme ratsam: An welchen Arbeitsplätzen können besonders häufig Rückenbelastungen bei den Beschäftigten auftreten? Eine Gefährdungsbeurteilung hilft, diese Risiken aufzudecken und Belastungsschwerpunkte zu erkennen. So können die Maßnahmen sinnvoll geplant und organisiert und durch ergonomische Umgestaltung von Arbeitsplätzen oder

„Die BG Verkehr hilft Ihnen bei der Gestaltung eines Gesundheitstages.“



Mitarbeiter auf dem Pedalo-Parcours beim Gesundheitstag der Stadtwerke Trier.



Verschiedene Hilfsmittel reduzieren die Belastung.

Förderung von gesundheitsgerechtem Verhalten aktiv etwas zur Verminderung von Rückenbelastungen getan werden.

Beispiele aus der Praxis

Wir haben uns in Betrieben der BG Verkehr umgesehen. Beim Flughafen Köln/Bonn konnten wir ein hervorragendes Beispiel für eine technische Maßnahmen finden. Wie auf allen Flughäfen werden auch in Köln/Bonn täglich viele Gepäckstücke verladen. Für die Beschäftigten in der Gepäckverladung eine große Herausforderung – auch für den Rücken. Die Verantwortlichen haben nach einer Lösung zur Entlastung der Mitarbeiter gesucht und das bereits bestehende Projekt zur Reduzierung von Rückenbelastungen beim Gepäckumschlag durch einen neuen „Prototypen“ erweitert. Auf Initiative des technischen Geschäftsführers Athanasios Titonis wurde an einen im Betrieb befindlichen Förderbandwagen eine Vakuum-Hebehilfe angebaut. Durch die elektropneumatische Hebehilfe wird das Gepäckstück quasi angesaugt, angehoben und an der gewünschten Position (zum Beispiel auf dem Gepäckanhänger) wieder abgesetzt. Die Rückenbelastung wird über die Verringerung der Hebevorgänge stark reduziert.

Nicht nur Koffer sind schwer, nein auch Umzugskisten bringen einiges an Gewicht auf die Waage – und den Rücken. Um die Belastung beim Umzug beherrschbar zu machen, sollten viel häufiger Hilfsmittel wie Möbelhunte, Sackkarren oder Tragegurte eingesetzt werden – und wo immer möglich auch Außenaufzüge die Tragearbeit erleichtern. Besonders schwer ist gebundenes Papier. Für Bücher sollten deshalb konsequent Bücherkisten genutzt werden. Sie haben eine geringere Größe und sind deshalb im Umzugsalltag leichter zu handeln.

Gesundheitstag im Unternehmen

Viele von Ihnen kennen das: An einem bestimmten Tag lädt die Unternehmensführung alle Angestellten dazu ein, sich rund um ein ausgewähltes Gesundheitsthema zu informieren und meistens auch beraten zu lassen. Aber wie organisiert man einen solchen Tag, wer gibt Hilfestellung oder wo finde ich Infos? Viele Mitgliedsunternehmen wenden sich dazu an die BG Verkehr. Seit Beginn der Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ haben die Anfragen zur Teilnahme an einem Gesundheitstag zugenommen. Denn ob im Büro, Lager oder Führerhaus, das Thema „Rücken“ betrifft jeden.

Wie geht man dabei vor? Sprechen Sie die für sie zuständige Aufsichtsperson an und binden Sie sie in die Planung ein. Die BG Verkehr hat verschiedene Medien (Broschüren, Plakate) passend zum Thema und der entsprechenden Branche im Angebot. Aber es stehen nicht nur Medien zur Verfügung, Ihre Aufsichtsperson kann Sie auch mit praktischen Tipps bei der Motivation zu mehr Bewegung unterstützen. Bitten Sie ihn oder sie, den Pedalo-Parcours oder die Wii Balance mitzubringen oder zu zeigen, welche Übungen mit dem kleinsten Fitness-Studio der Welt, dem Thera-Band, möglich sind. Hier können die Mitarbeiter beim Mitmachen erleben, wie spielend einfach es sein kann, dem Rücken Entlastung und Stabilität zu bringen.

Julia Schilling

INFORMATION

Infos für Unternehmer im Unternehmerportal: www.deinruecken.de
 Infos zu den Angeboten der BG Verkehr: www.bg-verkehr.de

Was soll schon passieren?

Die BG Verkehr hat ein neues Medienpaket zur Unterweisung in Entsorgungsbetrieben entwickelt. Ein Film und fünf Unterweisungskarten helfen, die Beschäftigten für typische Unfallgefahren zu sensibilisieren.

Was soll schon passieren – das fragen sich auch viele Beschäftigte in Abfallbehandlungsanlagen, die jeden Tag in der Anlage arbeiten und mit verschiedenen Arbeitsmitteln umgehen. Aber selbst in sicherheitstechnisch vorbildlich errichteten Anlagen können die Beschäftigten in gefährliche Situationen geraten und sich verletzen. Über diese Gefahren müssen sie informiert sein und sie müssen Maßnahmen zur Verhinderung kennen. Deshalb ist die regelmäßige Unterweisung Pflicht.

Die BG Verkehr hat auf der IFAT 2014 dazu ein Unterweisungspaket vorgestellt. Die Mappe enthält einen Film zur Arbeitssicherheit in Abfallbehandlungsanlagen. Er ist modulartig aufgebaut und enthält zu den wichtigsten Themen einzelne Sequenzen.

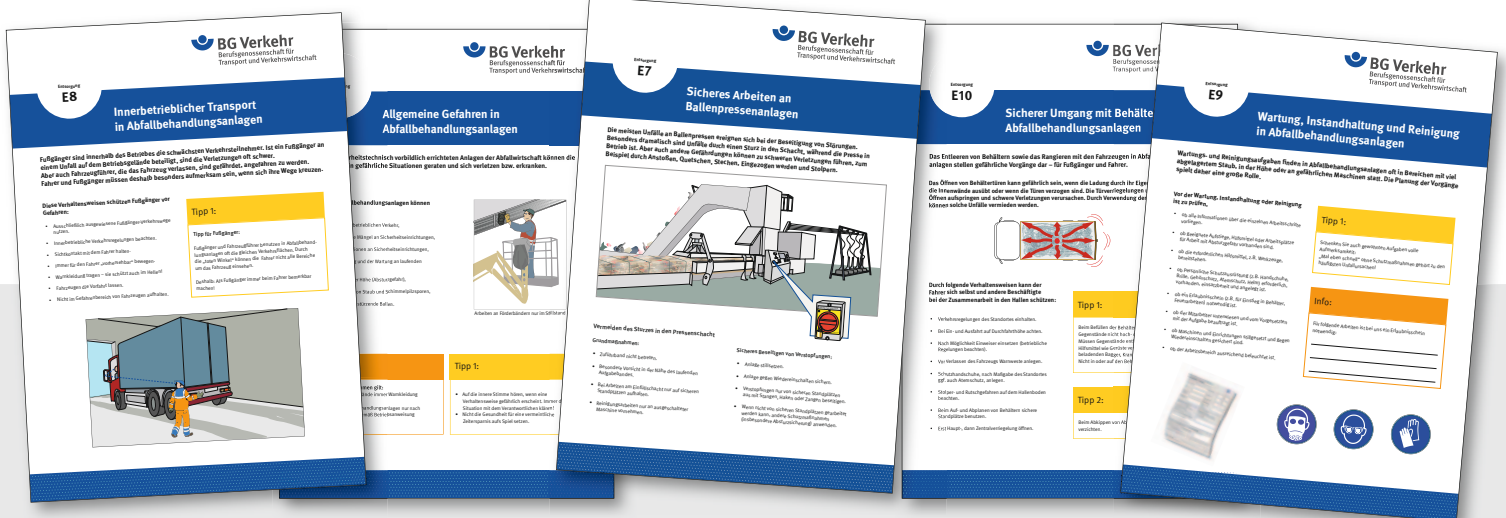


Die Module werden durch fünf Unterweisungskarten ergänzt:

- ▶ Allgemeine Gefahren in Abfallbehandlungsanlagen (E6)
- ▶ Arbeiten an Ballenpressen (E7)
- ▶ Innerbetrieblicher Transport (E8)
- ▶ Wartung, Instandhaltung und Reinigung (E9)
- ▶ Sicherer Umgang mit Behältern (E10)

Die Szenen des Films können als Gesprächseinstieg genutzt werden. Der Unterweiser kann dann die Themen diskutieren und mit Hilfe der Unterweisungskarten das korrekte Vorgehen vertiefen. Sprechen Sie Ihre Aufsichtsperson bei ihrem nächsten Betriebsbesuch an.

Die Karten können Sie – wie alle Unterweisungskarten – im Medienkatalog der BG Verkehr abrufen oder herunterladen. (rb)



Download im Internet: www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog/unterweisung



David Heitzig (23) aus Hamburg lernt seit 2011 bei Lufthansa-Technik und macht im Sommer seinen Abschluss als Fluggerätmechaniker.

Ich werde...

Fluggerätmechaniker

Herr Heitzig, Sie machen bald Ihre Abschlussprüfung – sind Sie schon aufgeregt?

Ein bisschen schon: Wir schreiben fünf Klausuren an einem Tag. Im praktischen Teil müssen wir entweder einen Reifen wechseln, eine Tür-Mechanik einbauen oder ein Ventil am Triebwerk tauschen. Die Zeit dafür ist dann absichtlich so knapp bemessen, dass man unter Druck gerät.

Zeitdruck und Stress gehören auch später zum Berufsalltag. Haben Sie manchmal Angst, einen gefährlichen Fehler zu machen?

Nein, eigentlich nicht. Die Arbeit ist so organisiert, dass die Verantwortung nicht zu hundert Prozent an eine Person gebunden ist und wir lernen, unter Zeitdruck zu arbeiten. Mir ist vor kurzem die Kappe einer Schraube in den Kühler gefallen. Eine Sache, die normalerweise nach 60 Sekunden fertig ist, dauerte deswegen eine halbe Stunde. Mit Fehlern gehen wir hier ganz offen um: Wer einen macht, muss den Mut haben, ihn ehrlich zuzugeben, auch wenn sich dadurch die zeitlichen Abläufe verzögern.

In der Ausbildung ist es ganz anders als in der Schule: Alle haben Spaß am Lernen und der Austausch ist sehr intensiv.

Was gehört außer Ehrlichkeit noch dazu, um einen Ausbildungsplatz bei Lufthansa-Technik zu ergattern? Immerhin bewerben sich rund 6.000 junge Leute und nur 200 werden genommen!

Man muss nicht der perfekte Schrauber sein, aber technische Fähigkeiten und Lust am praktischen Arbeiten sollte man auf jeden

Fall mitbringen. Ich hatte in der Schulzeit zum Beispiel Spaß daran, mir ein Fahrrad aus lauter Einzelkomponenten zusammenzubauen. Das habe ich in der Aufnahmeprüfung erzählt und dann wollten die Ausbilder ganz genau wissen, wie ein Tretlager eingebaut wird. Wer dann rumdruckst, hat keine Chance. Gute Kenntnisse in Mathe, Physik und Englisch sind auch wichtig.

Warum wollten Sie eigentlich nicht Pilot werden?

Hm, das ist sicher ein toller Beruf. Aber dieses ständige Unterwegssein passt nicht so richtig, ich brauche verlässliche Arbeitszeiten.

Das klingt so als hätten Sie in Ihrer Freizeit viel vor ...

Ja, ich bin begeisterter Segler und habe während der Schulzeit im Jugendkader trainiert. Damit musste ich aus zeitlichen Gründen aufhören, aber das Hobby ist natürlich geblieben.

Welchen Flugzeugtyp mögen Sie besonders gern?

Den A 380! Daran habe ich zwar noch nie geschraubt, aber allein die Größe begeistert mich.

Wie muss für Sie ein guter Vorgesetzter sein?

Er muss mir zum Beispiel Urlaub geben, wenn ich ihn nehmen will (lacht). Das Menschliche muss stimmen: Am wichtigsten ist, dass ich ihm vertrauen kann und dass er mir etwas zutraut.

Haben Sie schon Pläne für die Zukunft?

Ja, ich werde nach der Prüfung Maschinenbau studieren. Ich kann mir gut vorstellen, später als Ingenieur bei Lufthansa-Technik im Bereich Forschung und Entwicklung zu arbeiten. (dp)

SicherheitsProfi



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

NEU IM NETZ



Deutschland bewegt Herbert

Präventionsaktion zur Rückengesundheit auf Facebook gestartet

„Deutschland bewegt Herbert“ ist eine Aktion im Rahmen der Präventionskampagne „Denk an mich. Dein Rücken“, die auch bei der BG Verkehr zurzeit ein Schwerpunkt der Präventionsarbeit ist. Herbert, der Hauptakteur der Präventionsaktion, fühlt sich in seinem Alltagstrott gefangen, will aber sein Leben verändern und Jugendliche und junge Erwachsene zu mehr Bewegung animieren. In kurzen Filmsequenzen stellt er Sportarten

vor, probiert sie aus und will sich auch von sportlichen Vorschlägen seiner Follower inspirieren lassen. Haben Sie gute Vorschläge, wie Herbert aktiver werden kann und welche Sportart er mal ausprobieren sollte? Dann schauen Sie doch mal rein.

www.facebook.com/deutschlandbewegtherbert

DIE ZAHL

63.072

meldepflichtige Unfälle registrierte die BG Verkehr 2013. Bei allen Berufsgenossenschaften zusammen waren es knapp 963.000.

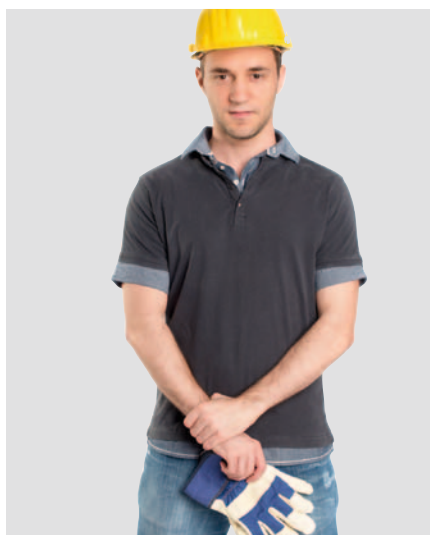


Sie fragen – wir antworten

? Wir wollen in diesem Sommer eine Studentin und einen Schüler als Aushilfen im Lager beschäftigen. Sind die beiden versichert und müssen wir sie bei der BG Verkehr anmelden?

! Bei der Versicherung spielt es keine Rolle, ob Mitarbeiter dauerhaft oder vorübergehend beschäftigt sind. Aushilfen stehen also selbstverständlich während der Arbeitszeit und auf dem Weg von und zur Arbeit unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Haben sie einen Arbeitsunfall, werden sie nach denselben Grundsätzen wie festangestellte Mitarbeiter behandelt und haben Anspruch auf das volle Leistungsspektrum.

Meistens arbeiten Aushilfen im Rahmen einer geringfügigen Beschäftigung. Die Entgelte dafür melden Sie wie bei festangestellten Mitarbeitern im Rahmen der Entgeltmeldung und unter Beachtung der Mindestentgeltgren-



© von Lieres/Fotolia

zen an die BG Verkehr. Eine gesonderte Anmeldung ist nicht notwendig. Übrigens sind Studierende auch während eines Praktikums wie Beschäftigte unfallversichert.

Bitte denken Sie bei der Beschäftigung von jungen Menschen auch daran, dass für Jugendliche zwischen 15 und 18 Jahren das Jugendarbeitsschutzgesetz gilt. Demnach sind gefährliche Arbeiten grundsätzlich verboten. Pro Tag dürfen Jugendliche höchstens acht Stunden und nicht mehr als 40 Stunden pro Woche arbeiten. Sonnabend und Sonntag sollten in der Regel frei sein.

Unabhängig von der Dauer der Einsatzzeit sind Sie als Arbeitgeber außerdem dafür verantwortlich, dass allen Mitarbeitern – also auch Aushilfen – die erforderliche Schutzausrüstung zur Verfügung steht. Dazu gehören zum Beispiel Sicherheitsschuhe, Sicherheitshelm und Handschuhe. Und denken Sie daran, Aushilfskräfte in die Arbeit einzuweisen, denn gerade junge Menschen haben oft nur wenig Erfahrung und Routine und sollten auf die bestehenden Gefahren besonders aufmerksam gemacht werden.

Ihr nächster SicherheitsProfi: 1.8.2014

REPORTAGE
Ein Fall für zwei

DAS THEMA
Weltkongress für Sicherheit und
Gesundheit 2014 in Frankfurt



© davis/Fotolia



Testen Sie Ihr Wissen

Lärm wird oft als harmlos eingeschätzt, dabei kann er unser Gehör ganz erheblich schädigen. Probieren Sie aus, ob Sie die richtigen Antworten zu unseren Fragen wissen!



- Eine Lärmschwerhörigkeit ist ...**

 - A heilbar, wenn sie rechtzeitig erkannt und behandelt wird.
 - B grundsätzlich nicht heilbar.
 - C nur heilbar, wenn sich der Betroffene noch im Wachstum befindet.
- Welcher Gehörschutz dämmt den Schall am besten?**

 - A Kapselgehörschützer
 - B Gehörschutzstöpsel
 - C Für beide Gehörschutzarten gibt es hoch- und niedrigdämmende Ausführungen.
- Welche dieser Krankheiten ist die am häufigsten anerkannte Berufskrankheit?**

 - A Asbestose
 - B Hautallergie
 - C Lärmschwerhörigkeit

Einfache Dehnungsübung

Mit dieser Übung lösen Sie Verspannungen: Sie stellen sich hin, der Abstand zwischen den Füßen ist etwa so breit wie Ihre Hüften, die Fußspitzen zeigen etwas nach außen und die Knie werden leicht

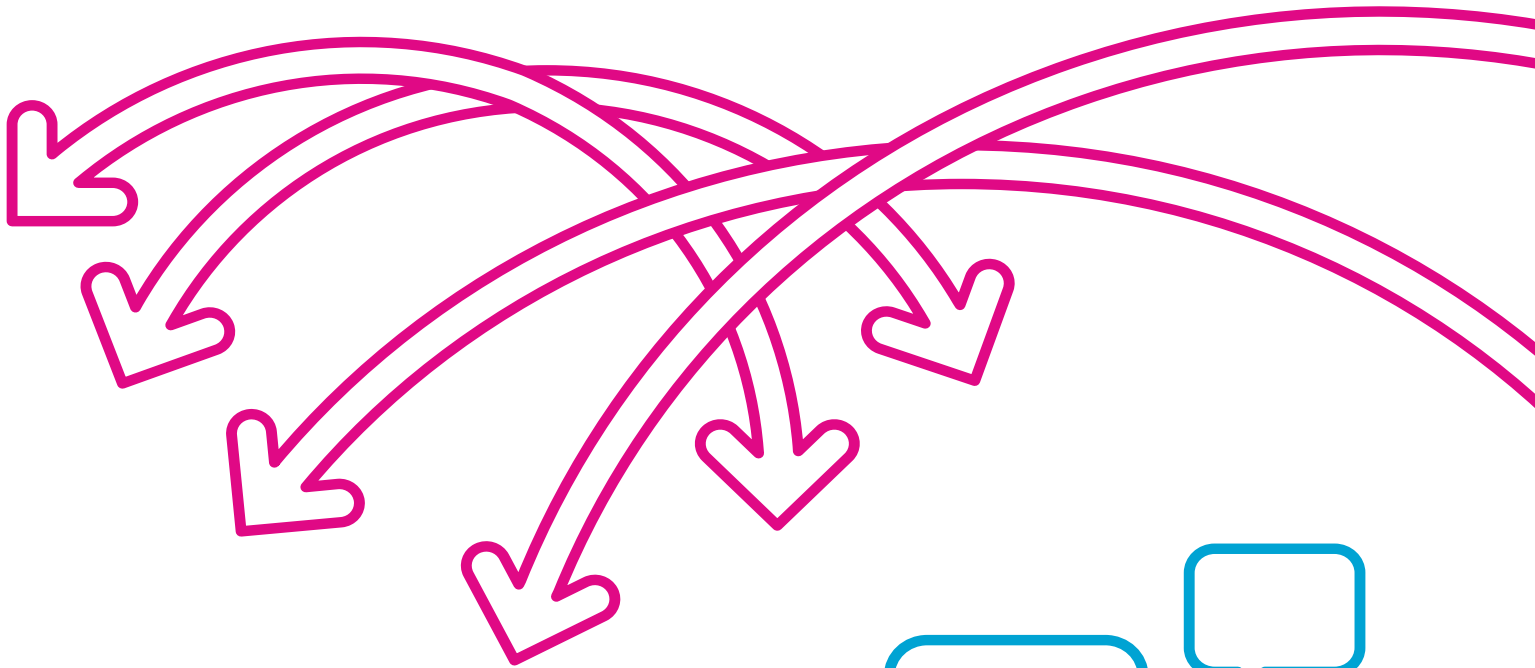
gebogen. Nun halten Sie beide Arme gleichzeitig hoch und strecken abwechselnd den linken und den rechten Arm möglichst weit nach oben. Auf jeder Seite drei Wiederholungen.





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

