

SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

5 | 2014

UNFALLBERICHT
Sicherer Umgang mit Absetzkippern

Seite 16



SICHERHEITSBEAUFTRAGTE
Wie viele braucht das Unternehmen?

Seite 20



REPORTAGE

Ein Fall für zwei

Seite 10



„Ich bin froh, dass wir in Deutschland einen so hohen Standard im Arbeitsschutz haben.“

Sabine Kudzielka
Hauptgeschäftsführerin der
BG Verkehr

Arbeitsschutz ist international

Liebe Leserinnen und Leser, in dieser Ausgabe unseres Mitgliederzeitung finden Sie auf den Seiten 8 und 9 die Themen, mit denen sich unsere Berufsgenossenschaft an dem Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit beteiligt. Der Kongress findet erstmals seit vielen Jahren wieder in Deutschland statt. Vielleicht fragen Sie sich, warum wir diesem Kongress gleich zwei Seiten widmen und warum unsere Berufsgenossenschaft dort aktiv mitwirkt. Dafür gibt es einen einfachen Grund: Das Transport- und Verkehrsgewerbe ist international. Ganz selbstverständlich fliegen unsere Mitgliedsunternehmen rund um den Globus, befahren alle sieben Weltmeere und sind welt-

weit auf den Straßen unterwegs. Ist es dann nicht auch selbstverständlich, den Arbeits- und Gesundheitsschutz auf internationaler Ebene zu beobachten, sich mit anderen Organisationen auszutauschen und Erfahrungen und Wissen weiterzugeben?

Geht es um internationalen Arbeitsschutz, sind mir sofort Nachrichten aus den letzten Monaten präsent: Das Grubenunglück in der Türkei, verbrannte Textilarbeiter in Bangladesch, ungesicherte Bauarbeiter in Katar. Diese Nachrichten machen betroffen. Und gleichzeitig bin ich froh, dass wir in Deutschland einen so hohen Standard im Arbeitsschutz haben. Und nicht nur in Deutschland. Gerade hat die Europäische Kommission Ziele für den europäischen Arbeitsschutz bis zum Jahr 2020 formuliert. Wir berichten darüber kurz im Nachrichtenteil. In der International Social Security Association – kurz ISSA, einem internationalen Zusammenschluss von Arbeitsschutzorganisationen, gibt es seit 2013 sogar eine Sektion Transportwesen im Besonderen Ausschuss für Prävention. Die BG Verkehr stellt dort mit unserem Präventionsleiter Dr. Jörg Hedtmann den Vizepräsidenten. Einer unserer Sicherheitsexperten – Dr. Christian Felten – ist Generalsekretär der Sektion. Wir haben Dr. Felten nach seiner Meinung über den Weltkongress gefragt, seine Antworten finden Sie ebenfalls auf den Seiten 8 und 9. Über ein Thema der BG Verkehr, das international derzeit auf großes Interesse stößt, berichten wir übrigens auch in dieser Ausgabe: Es ist unser Projekt zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Passagiere im Flugzeug auf den Seiten 18 und 19.

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

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

IM COCKPIT

befinden sich mehrere Hundert Bedien- und Steuerungselemente, Anzeigen und Schalter. Kein Problem für unsere beiden Pilotinnen (allen Vorurteilen zum Trotz fliegen seit rund 25 Jahren auch Frauen die Maschinen der Lufthansa). Vom Alltag eines Teams, das drei Tage lang kreuz und quer durch Europa unterwegs ist, berichtet unsere Reportage ab

Seite 10



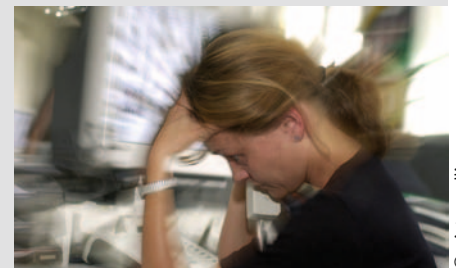
VORSICHT

Seite 16



VORSCHRIFT

Seite 20



VORBEUGUNG

Seite 26

© picture alliance

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr

DAS THEMA

Welcome to Frankfurt

Der XX. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit vom 24. bis 27. August in Frankfurt

REPORTAGE

Ein Fall für zwei

Frankfurt, Wien, Paris, Hamburg, Rom, Berlin: Unterwegs mit zwei Pilotinnen der Lufthansa

GESUND UND SICHER

Kleine Ursache, große Wirkung

Tipps zum sicheren Umgang mit Absetzkippern

Transfer mobilitätseingeschränkter Fluggäste

Projekt der BG Verkehr entlastet die Flugbegleiter

Fünf Kriterien entscheiden

DGUV Vorschrift 1 regelt Bestellung der Sicherheitsbeauftragten

Psychische Belastungen im Betrieb

Empfehlungen zur Erfassung und Vorbeugung

SEE & SICHERHEIT

4	Todesursache Sauerstoffmangel	22
5	Schwerer Unfall im Laderaum eines Frachters	
	Beispiele aus den aktuellen Unfallmeldungen	23

DER FAHRENSMANN

8	Neu an Bord? Die Ausbildung kann beginnen	24
	Tipps, damit der Start gelingt	
	Normung für die Binnenschifffahrt	24
	Arbeitsschutz durch sichere Produkte	

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

	So melden Sie einen Arbeitsunfall	28
	Der schnelle Weg zur Unfallanzeige	

INTERVIEW

16	„Ich werde Bestattungsfachkraft“	29
	Das Azubi-Interview	

VERMISCHTES/RUBRIKEN

20	Editorial / Impressum	2
	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

EU-Kommission: Mehr Einsatz im Arbeitsschutz

Strategischer Rahmen bis 2020 festgelegt

Anfang Juni hat die Europäische Kommission den strategischen Rahmen für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz



bis 2020 veröffentlicht. Die dort genannten Herausforderungen, Ziele und Maßnahmen sollen Europas führende Rolle bei der Förderung hoher Standards für Arbeitsbedingungen untermauern.

Als die drei wichtigsten Herausforderungen nennt die Kommission eine bessere Durchsetzung geltender Rechtsvorschriften, die Verbesserung

der Prävention bei arbeitsbedingten Erkrankungen und die Bewältigung des demografischen Wandels in Europa. Diese Herausforderungen sollen in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, Sozialpartnern und anderen Interessengruppen umgesetzt werden. Eine Überprüfung des strategischen Rahmens ist für 2016 vorgesehen.

+ <http://ec.europa.eu/social>

Rückenerkrankungen: Hohe Fehlzeiten

TK-Gesundheitsreport mit Themenschwerpunkt „Rücken“

Seit zwei Jahren steht die Rückengesundheit im Mittelpunkt einer Präventionskampagne der Berufsgenossenschaften. Die aktuellen statistischen Auswertungen der Techniker-Krankenkasse (TK) bestätigen die hohe Zahl von Rückenerkrankungen bei Beschäftigten: Sie sind in Deutschland die Ursache für 40 Millionen Fehltag im Jahr. Die hohen Fehlzeiten resultieren, so die TK-Auswertungen, nicht nur aus der Falldauer, sondern auch aus der großen Zahl der Betroffenen: Statistisch gesehen war jede zwölfte Erwerbsperson 2013 wegen einer rückenbedingten Erkrankung arbeitsunfähig.

Eine Krankschreibung aufgrund von Rückenbeschwerden dauert im Schnitt 17,5 Tage und damit fünf Tage länger als eine durchschnittliche Arbeitsunfähigkeit. Zu



© Alex Rathus/istock

Rückenbeschwerden sollte man frühzeitig vorbeugen.

den besonders betroffenen Beschäftigten zählen laut TK-Gesundheitsreport auch „Führer/innen von Fahrzeug- und Transportgeräten“. Dass in der Lebensphase zwischen 25 und 39 Jahren bereits vier von zehn Beschäftigten mit Rückenproblemen in Behandlung sind, ist dem Gesundheitsreport der DAK für 2014 zu entnehmen.

+ www.deinruecken.de, www.tk.de

Eignungsuntersuchungen in der Praxis

Neue Publikation der DGUV steht zum Download bereit

Im Ausschuss Arbeitsmedizin der Gesetzlichen Unfallversicherung (AAMed-GUV) wurde die DGUV Information 250-010 „Eignungsuntersuchungen in der betrieblichen Praxis“ entwickelt. Insbesondere auch im Kontext der zum 31. Oktober 2013 novellierten Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMed-VV) soll mit dieser Schrift dem erheblichen Informationsbedarf zum Thema Eignungsuntersuchungen Rechnung getragen werden.

Die Druckversion ist in Vorbereitung und demnächst verfügbar. Wer die Schrift schon jetzt nutzen möchte, kann in der Publikationsdatenbank der DGUV ein PDF herunterladen:

+ <http://publikationen.dguv.de/dguv/pdf/10002/250-010.pdf>

BEKANNTMACHUNG

der vom 1. Januar 2014 geltenden Durchschnittsheuern für Seeleute in der Kauffahrt (Abschnitt A und G) 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 Küstenschiffer 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 KAUFFAHRT hat in der Sitzung am 09. Dezember 2013 neue Durchschnittsheuern für Seeleute in der Kauffahrt (Abschnitt A und G der Beitragsübersicht) beschlossen. Außerdem wurden mit Wirkung vom 01. Ja-

nuar 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 Küstenschiffer und die ab 1. Januar 2014 geltenden monatlichen Durchschnittssätze für Beköstigung in der Seeschifffahrt beschlossen.

Die Festsetzungen treten am 1. Januar in Kraft.

Das Bundesversicherungsamt hat die Festsetzungen am 05.05.2014 genehmigt.

422 – 69330.9 – 669/2014 (Kaufahrt)

422 – 69340.9 – 670/2014 (Küstenschiffer)

Hamburg, den 26.05.2014, Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft



Billigreifen getestet

GTÜ-Experten raten dringend vom Kauf ab

Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung testete sechs „Billigreifen“ aus chinesischer und osteuropäischer Produktion in der gängigen Größe 215/45 R17 auf ihre Bremsweg-, Nässe- und Handling-Eigenschaften.

Die Ergebnisse des Praxistests waren nach Ansicht der GTÜ-Experten erschreckend: Bei einer Vollbremsung auf nasser Fahrbahn aus einer Geschwindigkeit von 100 km/h hat im Vergleich zum Referenzreifen (49,9 m) selbst der beste der „Billigrei-

fen“ einen über sechs Meter längeren Bremsweg (56,2 m). Schlechte Ergebnisse zeigten die Billigreifen auch beim normalen Bremsvorgang aus 100 km/h. Während das Auto mit den Referenzreifen nach knapp 50 Metern stand, rauschten die Fahrzeuge mit den „Billigreifen“ – trotz identischem Bremsvorgang – mit Geschwindigkeiten von bis zu 44 km/h vorbei und kamen erst viele Meter weiter zum Stillstand. Ähnlich schlechte Ergebnisse waren beim Aquaplaning-Verhalten und auf dem Handling-Kurs zu beobachten.

+ www.gtue.de

Laserdrucker: Besser in separaten Räumen betreiben

Studie zu Gesundheitsschäden veröffentlicht

Aufgrund von Berichten, nach denen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Laserdruckern bei einigen Beschäftigten gesundheitliche Symptome auftraten, führten die Ludwig-Maximilians-Universität München und die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung eine Studie durch, bei der Testpersonen Laserdruckeremissionen unter systematisch variierten, kontrollierten Bedingungen ausgesetzt wurden. In ihrem Abschlussbericht kommen die Forscher zu dem Ergebnis: Es seien

keine belastbaren Hinweise darauf zu finden, dass Laserdruckeremissionen objektiv messbare Erkrankungsprozesse verursachen, die den von den Betroffenen geschilderten Beschwerden entsprechen.

Die Wissenschaftler weisen allerdings darauf hin, dass ihre Untersuchungen nur einen relativ kurzen Zeitraum sowohl der Exposition als auch der Nachbeobachtung abdeckten. Aus den Ergebnissen ließen sich daher nur begrenzt Aussagen zu möglichen Langzeitfolgen der Einwirkung von Laserdruckeremissionen ableiten. Im Vergleich zu Erkenntnissen zu anderen Schadstoffen sprechen die Ergebnisse jedoch dagegen, dass Laserdrucker ein wesentliches Gesundheitsrisiko darstellten. Um Beschäftigte vor der Belästigung durch Lärm, Wärme und den Geruch zu schützen, wird jedoch die Aufstellung in einem separaten Raum empfohlen.

+ Weitere Infos zur Studie: www.dguv.de
Webcode d117060 und d117059



AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Absetzkipper

Arm gequetscht

Der Behälter eines Absetzkippers musste repariert werden. Nachdem der Mechaniker mit der Arbeit fertig war, stand der Fahrer des Absetzkippers neben dem Lkw und lehnte dabei seinen Arm unter den Hydraulikzylinder. Ohne auf den Lkw-Fahrer zu achten, veranlasste der Mechaniker mit der Funkfernbedienung, dass der Behälter auf das Absetzkippfahrzeug gehoben wird. Beim Beladen senkt sich der Hydraulikzylinder ab. Dadurch wurde der Arm des Fahrers eingequetscht und schwer verletzt.

Sattelzug

Reifenplatzer auf der Autobahn

Ein Unternehmer war mit seinem Sattelzug auf der Autobahn unterwegs, als bei voller Fahrt ein Reifen am linken Vorderrad der Zugmaschine platzte. Das Fahrzeug geriet daraufhin ins Schleudern und kippte um. Der Fahrer erlag noch vor Ort seinen schweren Kopfverletzungen. Die Untersuchung ergab, dass der geplatze Reifen stark beschädigt gewesen war, denn die Lauffläche hatte sich bereits teilweise abgelöst.



© picture alliance

Kranunternehmen

Sturz auf Hallenboden

Als eine Büroangestellte am Abend die Tür der Abstellhalle verschließen wollte, hörte sie von drinnen ein lautes Poltern. Deswegen ging sie erneut in die Halle, schaltete das Licht an und sah sich um. Da sie die Ursache des Geräusches nicht entdecken konnte, stieg sie auf einen der abgestellten Autokrane, um sich besser umsehen zu können. Neben dem Oberwagen des Krans stehend, sah sie sich suchend um. Dabei machte sie einen Schritt zur Seite, trat ins Leere und fiel aus ca. drei Metern Höhe auf den Hallenboden. Die Frau wurde bei dem Sturz schwer verletzt.

Fair bleiben – in der Stadt

Schwerpunktaktion der Berufsgenossenschaften wirbt für rücksichtsvollen Umgang

Im Straßenverkehr gilt nicht das Recht des Stärkeren oder des Schnelleren, sondern die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die Regeln der StVO werden ergänzt durch Vorsicht und Rücksicht der Verkehrsteilnehmer im Umgang miteinander. Trotzdem führen Unkenntnis oder Missachtung von Regeln in einem zunehmend dichter werdenden Verkehr nicht selten zu egoistischem, aggressivem oder gar gefährlichem Verhalten. Deshalb widmen die Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und der Deutsche Verkehrssi-

cherheitsrat ihre diesjährige Schwerpunktaktion zur Verkehrssicherheit dem rücksichtsvollen Umgang der Verkehrsteilnehmer miteinander und werben für einen fairen und partnerschaftlichen Umgang.

Die UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion startete am 1. Juni 2014. Auf der Aktions-Homepage sind für alle Verkehrsteilnehmer Informationen zum Thema zusammengetragen. Ein Kurzfilm überträgt zudem Szenen aus dem Straßenverkehr humorvoll in die Regalgassen eines Supermarktes.



Zu der Aktion gehört auch in diesem Jahr ein Gewinnspiel. Weitere Infos finden Sie auf Seite 32 in diesem SicherheitsProfi.

www.bleibfair.info

Besuchen Sie die BG Verkehr auf der IAA 2014!



Vom 25. September bis 2. Oktober 2014 wird sich die BG Verkehr wieder auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover präsentieren. Sie finden uns in Halle 27 B21. Als Schwerpunkt werden Themen der aktuellen Präventionskampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ sowie Verkehrssicherheitsthemen vorgestellt. Die Experten der BG Verkehr beantworten Fragen zu diesen und vielen weiteren Themen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes und präsentieren ihre Medien für Berufskraftfahrer. Für diese gibt es ein spezielles Angebot: Berufskraftfahrer, die ihre Fahrerkarte plus Personalausweis an der Tageskasse am Hannoveraner Messegelände vorlegen, erhalten das kostengünstige „Trucker-Ticket“ für 10 Euro werktags, beziehungsweise 13 Euro am Wochenende. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

www.iaa.de

Unfallforschung der Versicherer untersuchte Motorradunfälle

Fahrertyp beeinflusst Unfallgeschehen

Betrachtet man alle Unfälle, in die ein Motorradfahrer verwickelt war, werden mehr als die Hälfte dieser Unfälle auch vom Motorradfahrer selbst verursacht. 58 Prozent davon sind Alleinunfälle ohne weitere Beteiligte. Welche Unfallursachen hinter diesen Zahlen stecken, hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) nun genauer analysiert. Basis der Untersuchung waren 194 schwere Motorradunfälle im Saarland.

Zu den wichtigsten Ergebnissen der Studie zählt laut UDV, dass die Kriterien „junge Fahrer“ und „sportliche Bauform

des Motorrads“ wesentliche Faktoren beim Alleinunfall sind. Mit der Motorleistung steigt die Häufigkeit selbstverschuldeter Unfälle. Chopper-Fahrer und Besitzer von Touren-Maschinen sind deutlich seltener in Unfälle verwickelt. Die Studie bestätigt außerdem, dass Unfälle an Kreuzungen und Einmündungen überwiegend vom Unfallgegner des Kraftrads verursacht werden. Bei den selbstverursachten Un-

fällen handelt es sich dagegen häufig um Auffahrunfälle.

Um die Zahl der Unfälle zu senken, sollten laut UDV auch bei Motorrädern möglichst zügig zusätzliche technische Assistenzsysteme eingeführt werden, vor allem ABS mit Schräglagenerkennung und Abstandsradar, das den Fahrer nicht nur warnt, sondern durch einen Widerstand im Gasgriff zur Herstellung des richtigen Abstands auffordert. Weitere sinnvolle Maßnahmen seien Fahrtrainings, Rüttelstreifen zur Temporeduzierung und Leitplanken mit Unterfahrschutz.



© mhp/fotolia

www.udv.de



Erste Verkehrssicherheitskonferenz

Auf Initiative der Spedition Gustke Logistik und unter Schirmherrschaft des Ministers für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern, Christian Pegel, fand im Juni in Rostock die erste Verkehrssicherheitskonferenz auf dem Firmengelände der Spedition Gustke Logistik statt. Einen Tag lang diskutierten Experten, Unternehmer, Behördenvertreter, Politiker und Interessierte darüber, wie die Schwerlastverkehre auf unseren Straßen sicherer gemacht werden können. Der Initiator Stephan Gustke möchte zeigen, was in den Denkwerkstätten der Industrie geplant und getestet wird, um die Sicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen. Gleichzeitig ermuntert er die Speditionsbranche aber auch, diese technischen Möglichkeiten im Interesse von Mensch, Gesundheit und Umwelt einzusetzen.

In verschiedenen Workshops konnte man sich über Neuerungen informieren und Erfahrungen austauschen. Besonders beeindruckend war die Vorführung des Not-

bremsassistenten. Ein LKW fuhr dazu mit konstanten 80 km/h auf ein stehendes Hindernis zu und kam ohne Eingreifen des Fahrers sicher vor dem Hindernis zum Stehen. In einem weiteren Praxistest wurden unterschiedliche Ladungssicherungsverfahren in dynamischen Fahrversuchen gegenübergestellt und die Wirkung einer guten Ladungssicherung anschaulich demonstriert. Neben der Möglichkeit, auf einem Lkw-Fahrsimulator den professionellen Umgang mit Gefahren im Straßenverkehr zu trainieren, konnte man den Forschungs-Lkw TopFit von Mercedes-Benz besichtigen und ausprobieren. Das Augenmerk wurde hier auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen des LKW-Fahrers gelegt. Unter anderem bietet dieser Truck die Möglichkeit, sich im „eingebauten Fitnessstudio“ zu betätigen und so etwas für den körperlichen Ausgleich zu tun. Fazit einer Besucherin: „Ein spannender und aktionsreicher Tag, der die Teilnehmer erreicht hat und Lust auf Folgeveranstaltungen macht.“



DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Vornehme Blässe

Der alte Paracelsus hat mit seinem Hinweis, die Dosis mache das Gift, einen weisen Ausspruch für alle Lebensbereiche gemacht. Das gilt auch und ganz besonders für das Sonnenlicht: Ohne Zweifel für viele Lebensprozesse unentbehrlich, wird es bei Überdosierung zur tödlichen Bedrohung. Das Thema Hautkrebs hat schon lange auch die Diskussion um die berufliche UV-Belastung erreicht. Selbstverständlich gibt es Tätigkeiten mit einer bedenklichen Einwirkung von ultraviolettem Licht. Genauso selbstverständlich gibt es aber auch einfache Schutzmaßnahmen.

In Zeiten, als sich die vornehme Gesellschaft von denjenigen abheben wollte, die im Freien arbeiten mussten und an ihrer wettergegerbten Haut leicht zu erkennen waren, schützte man sich mit körperbedeckender Bekleidung und Sonnenschirmen. Bei der damaligen Bekleidung mag da der eine oder die andere auch ohne körperliche Arbeit arg ins Schwitzen gekommen sein. Im Zeitalter moderner Funktionsbekleidung und UV-Schutz in Hautpflegemitteln kann man sich deutlich komfortabler schützen – und zwar nicht vor unstandesgemäßer Bräune, sondern vor schweren Gesundheitsschäden. Übrigens auch im Urlaub, die Sonne macht da keinen Unterschied. Eine dezent-vornehme Blässe zeigt heute, dass einem die Gesundheit wichtiger ist, als das angeblich sportliche Aussehen. Es hat ja keiner gefordert, dass man sich ganz aus der Sonne heraushalten soll. Aber denken Sie an die Dosis! Schönen Sommer!

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Neu erschienen

DGUV-Information: Kohlenmonoxid bei Transport und Lagerung von Holzpellets im gewerblichen Gebrauch

Seit 2002 ereigneten sich in Europa mehrere tödliche Kohlenmonoxid-Vergiftungen, die im unmittelbaren Zusammenhang mit Tätigkeiten bei Transport und Lagerung von Holzpellets stehen. Messungen belegen, dass entlang der gesamten Logistikkette bei der Lagerung in abgeschlossenen Räumen lebensbedrohliche Konzentrationen von Kohlenmonoxid (CO) entstehen können. Über den derzeitigen Kenntnisstand informiert eine dreiseitige DGUV-Information, die

als PDF-Dokument im Internet abrufbar ist: www.dguv.de, Webcode d949833

Betriebliches Gesundheitsmanagement

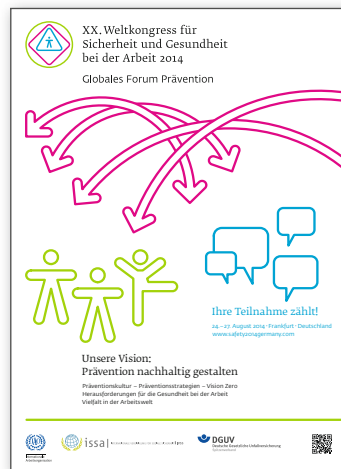
Eine neue Broschüre mit dem Titel „Gesunde Mitarbeiter – gesundes Unternehmen“ will Unternehmer und Führungskräfte in kleinen Unternehmen dazu ermutigen, ein Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM) aufzubauen. Den konkreten Bezug zur Praxis liefern Verantwortliche aus Betrieben und weitere Experten. Informationen zu den Inhalten und ein PDF-Dokument zum Herunterladen sind im Internet abrufbar: www.inqa.de

Welcome to Frankfurt

„Der XX. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit bietet eine großartige Chance zum Informations- und Meinungsaustausch nicht nur für alle Sicherheits- und Gesundheitsexperten, sondern auch für Entscheidungsträger in Unternehmen, aus der Politik und von Behörden, Sozialpartnern und allen, die auf dem Gebiet des Arbeits- und Gesundheitsschutzes tätig sind.“

Es gibt wohl kaum eine Branche, die so sehr von der Internationalität geprägt ist wie die Transport- und Verkehrswirtschaft. Selbstverständlich wird deshalb auch bei der Arbeitssicherheit und beim Gesundheitsschutz über politische Grenzen hinaus gedacht und gehandelt. Ein wichtiges Forum für den Informationsaustausch bietet der XX. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit, der in diesem Jahr in Deutschland stattfinden wird. Warum die BG Verkehr sich dort engagiert und was Besucher auf dem Weltkongress erwartet, darüber berichtet Dr. Christian Felten, der als Leiter der Hauptabteilung Gesundheitsschutz der BG Verkehr eng in internationale Präventionsaktivitäten eingebunden ist.

Dr. Felten, findet Arbeitsschutz heute auf internationaler Ebene statt?
Globalisierung betrifft alle Bereiche des Lebens – auch den Arbeits- und Gesundheitsschutz. International agierende Unternehmen sind dabei besonders gefordert, weil ihre Mitarbeiter grenzüberschreitend oder in unterschiedlichen Ländern tätig sind. Sie werden dadurch unmittelbar mit unterschiedlichen lokalen Gegebenheiten konfrontiert – sei es technisch, kulturell oder auch klimatisch. Zum anderen stellen



sich für die verschiedenen Branchen in allen Ländern zum Teil ähnliche Herausforderungen. Deshalb sind weltweit geltende Minimalstandards beziehungsweise einheitliche Richtlinien zu schaffen. Entscheidend ist es dabei, sich über Lösungsansätze auszutauschen, von anderen zu lernen oder mit gutem Beispiel voranzugehen. Die gemeinsame Vision Zero, die Vision einer Welt, in der Arbeit sicher und gesund ist und es keine tödlichen und schweren Arbeitsunfälle gibt, wird nur Wirklichkeit, wenn alle gemeinsam handeln. Deshalb stehen Austausch, Debatte und Handeln auch im Mittelpunkt des diesjährigen Weltkongresses.

Ergeben sich aus der internationalen Zusammenarbeit Vorteile für die BG Verkehr?

Wichtig für die BG Verkehr ist, was wichtig für ihre Mitgliedsunternehmen und Versicherten ist. Die BG Verkehr ist der Unfallversicherungsträger der Verkehrswirtschaft in Deutschland und damit zuständig für einen der am stärksten wachsenden Wirtschaftszweige – sowohl in Deutschland als auch weltweit. Diese Unternehmen agieren über Ländergrenzen hinweg. Dadurch haben sie mit unterschiedlichen Sozialvorschriften und Versicherungssystemen zu tun. Wettbewerb zwischen Unternehmen kann durch unterschiedliche Arbeitsschutzstan-

WELTKONGRESS UND FACHMESSE „ARBEITSSCHUTZ AKTUELL“ - HIER FINDEN SIE DIE BG VERKEHR

Der „XX. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit 2014“ wird vom 24. bis 27. August 2014 von der DGUV gemeinsam mit der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) sowie der Internationalen Vereinigung für soziale Sicherheit (IVSS) in Frankfurt am Main ausgerichtet. Parallel zum Kongress findet die Ausstellung und Fachmesse „Arbeitsschutz aktuell“ auf dem Messegelände statt.

Anmeldung: Über die Homepage des Kongresses. Weitere Infos:
www.safety2014germany.com

Youtube: „WorldCongress2014“

Facebook: „World Congress 2014“

LinkedIn: „XX World Congress on Safety and Health at Work 2014“

Beiträge der BG Verkehr:

Sonntag, 24.08.2014 (14:00 - 16:00 Uhr)

Side Event: Generalversammlung der ISSA Sektion Transportwesen

Dienstag, 26.08.2014 (13.30 - 15.30 Uhr)

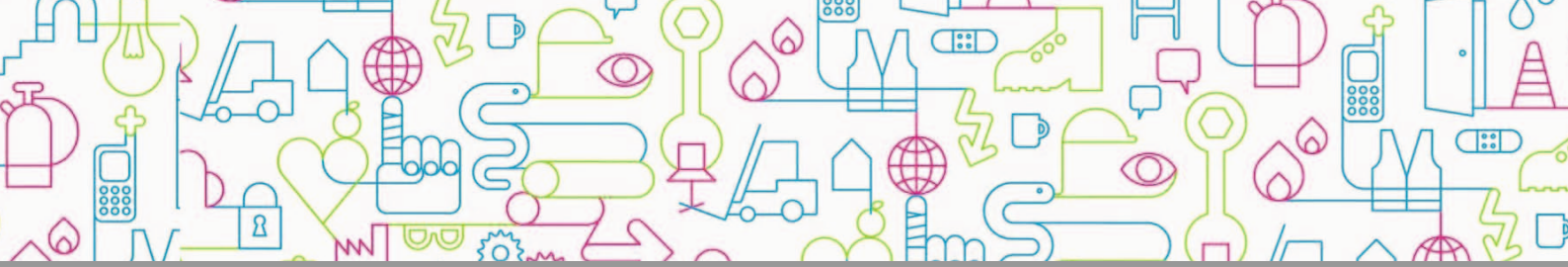
Beiträge im Rahmen des „Forum für Prävention“

▶ category: 10. Safety at work: Accidents between trucks and pedestrians or bicyclists

▶ category: 6. Vulnerable groups: Study on the stress of flight attendants in case of assistance towards mobility disabled passengers

Mittwoch, 27.08.2014 (9.00 - 11.00 Uhr)

Symposium S06 „What is needed to make Vision Zero a success in OSH“



dards verzerrt werden. Für die BG Verkehr ist es aber wichtig, dass die für Mitgliedsunternehmen und Versicherte erreichten Standards im Arbeits- und Gesundheitsschutz nicht nur erhalten bleiben, sondern als Handlungsbeispiele für andere international weitergegeben und weiterentwickelt werden. Das stärkt neben einer Erhöhung der globalen Standards für Arbeits- und Gesundheitsschutz auch die Wettbewerbsfähigkeit unserer Mitgliedsunternehmen.

Ein Mitorganisator des Weltkongresses ist die Internationale Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS) in Genf. Das ist so eine Art UNO der Sozialversicherungen. Durch die Federführung der BG Verkehr in der Sektion „Transportwesen“ der IVSS bieten sich der BG Verkehr Chancen, auf die Präventionsarbeit anderer Träger der Sozialversicherung in anderen Ländern positiv einzuwirken. Somit kann man langfristig zum Beispiel unfairer Billigkonkurrenz entgegenwirken, die leider auch durch mangelnde Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz gefördert wird.

Können Sie erklären, was das Besondere an dem Weltkongress ist?

Neben den Fachthemen ist das einfach der gegenseitige Austausch aller Kulturen. Auch im Arbeits- und Gesundheitsschutz gibt es nicht nur technische Unterschiede. Oder verschiedene Arten von Verwaltungssystemen. Der Weltkongress ist faszinierend, weil wir hier mit Tausenden Teilnehmern bei unterschiedlichster Herkunft und Sozialisation an einer gemeinsamen Präventionskultur arbeiten und uns austauschen. Dabei geht jeder mit Anregungen und neuen Ansätzen für Arbeits- und Gesundheitsschutz in seinem eigenen Land nach Hause.

Gibt es in diesem Jahr Themenschwerpunkte?

Unter dem Motto „Unsere Vision: Prävention nachhaltig gestalten“ stehen die Herausforderungen des weltweiten Arbeits- und Gesundheitsschutzes mit drei Hauptthemen im Focus. Bei uns in Deutschland wird zurzeit viel über Präventionskultur und Präventionsstrategien debattiert, das wird auch eines der Hauptthemen auf dem Weltkongress sein. Weitere Schwerpunkte sind die Herausforderungen für die Gesundheit bei der Arbeit und Vielfalt in der Arbeitswelt.

Geben Sie ein paar Tipps. Was erwartet die Besucher in Frankfurt?

Zahlreiche Fachveranstaltungen und Symposien werden zu den drei Hauptthemen stattfinden. So haben wir in der Internationalen Sektion für Prävention im Transportwesen der IVSS gemeinsam mit dem DVR ein Symposium zur „Vision Zero“ organisiert. Die Vision Zero hat einen hohen Anspruch: Das Ziel ist eine Welt ohne tödliche und schwere Arbeitsunfälle. Dieser Vorstellung kommen wir nur näher, wenn wir weltweit alle gemeinsam handeln. Die Sektion Transportwesen der IVSS unter Federführung der BG Verkehr veranstaltet dazu das Symposium „Wodurch wird Vision Zero zum Erfolgsmodell für Arbeitsschutz und Verkehrssicherheit?“

Im Forum für Prävention, einem großen Marktplatz, auf dem die Beiträge an Ständen präsentiert werden, reichen die Themen von „Aus- und Weiterbildung: Lebenslanges Lernen“ über „Prävention und Wirtschaft“ bis hin zu „Zukunft der Arbeit: Neue Risiken“. Zwei der aktuell laufenden Präventionsprojekte der BG Verkehr werden in diesem Rahmen vorgestellt. Interessant sind für Besucher auch die Fachbesichtigungen vor Ort in den Unternehmen. Dort wird sehr anschaulich über die Präventionskultur und die Umsetzung guter Prävention bei Unternehmen wie Fraport, Deutsche Post DHL oder LSG Sky Chefs berichtet. Und dass der Weltkongress in Frankfurt zeitgleich mit der Fachmesse „Arbeitsschutz aktuell“ stattfindet, ist für die Besucher ebenfalls von Vorteil. Davon abgesehen kann ich allen Besuchern nur empfehlen, offen zu sein für viele Diskussionen, Foren und Veranstaltungen. (kr)



Dr. Christian Felten ist seit 1992 Mitarbeiter der BG Verkehr und seit 2006 Leiter der Hauptabteilung Gesundheitsschutz. In seinen Verantwortungsbereich fallen die internationalen Aktivitäten des Geschäftsbereichs Prävention. 2013 übernahm er das Amt des Generalsekretärs der Sektion Transportwesen des Besonderen Ausschusses für Prävention der International Social Security Association (ISSA).

and road safety?“ – durchgeführt von ISSA Sektion Transportwesen (BG Verkehr) und dem DVR mit sechs internationalen Beiträgen in englischer Sprache

Während des gesamten Kongresszeitraums 25.-27.08.2014 sind folgende Posterbeiträge zu sehen:

- ▶ Violence against taxi drivers in Germany – Analysis of the current situation and opportunities for prevention
- ▶ Seafarers' stress and strain aboard container ships
- ▶ Development of a method for determination of UV radiation and the impact of seamen

Medienfestival für Prävention

eingereichter Beitrag der BG Verkehr: Profis in der Luft

Agora – Interaktive Angebote auf der Freifläche des Messegeländes

Im Weltcafé Verkehrssicherheit ist die BG Verkehr gemeinsam mit dem DVR mit Gurtschlitten und Überschlagsimulator vor Ort.

Fachmesse „Arbeitsschutz aktuell“ begleitend zum Weltkongress vom 25.-28.08.2014 auf dem Messegelände (separater Eintritt)

Die BG Verkehr ist vor Ort am Gemeinschaftsstand der DGUV zu erreichen.



In 72 Stunden durch Europa:
Das Lufthansa Magazin* hat
zwei Pilotinnen während
eines Umlaufs in der Luft und
am Boden begleitet.



Ein Fall



für zwei



1. Tag 11:30 UTC: Frankfurt – Wien

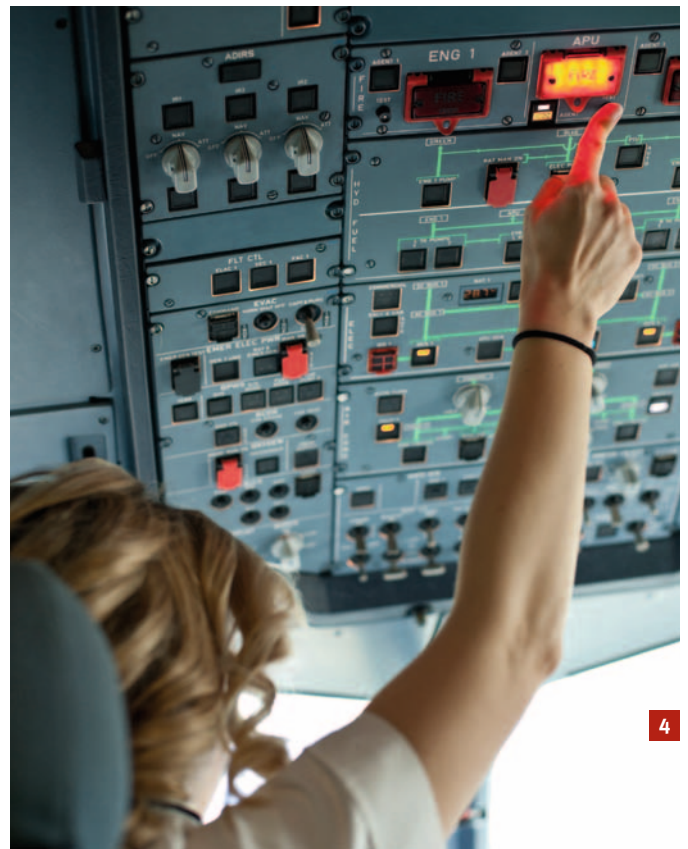
Plötzlich ist er da, dieser eine Moment, nach dem man süchtig werden kann. Ein kurzer Augenblick, in dem sich das Flugzeug durch die Wolken schiebt und den Blick auf die Sonne freigibt. Eben noch war die Welt grau, jetzt strahlt der Himmel in sattem Königsblau. „Das ist das Tolle an unserem Beruf: Wir sehen an jedem Arbeitstag mindestens einmal die Sonne“, sagt Lufthansa Pilotin Susanne Hertneck, 37. Die blonde Frau mit den schulterlangen Haaren ist Kapitänin der A320, die vor fünf Minuten von Frankfurt aus Richtung Wien gestartet ist. Sie sitzt vorne links im Cockpit, wie alle Kapitäne. Ihre Kopilotin Lea Schade, 25, stimmt gerade über Funk mit dem Lotsen auf Englisch die Flughöhe ab. „Climb Flight Level 290“, bestätigt sie die Ansage, auf 29.000 Fuß zu steigen, rund 9.000 Meter. Hertneck gibt die Höhe im Autopiloten ein. Beide wirken, als flögen sie den Jet seit Jahren gemeinsam – dabei haben sie sich erst heute beim Briefing kennengelernt. „Die Arbeit im Cockpit ist klar aufgeteilt“, sagt Hertneck, „jeder weiß genau, was er zu tun hat.“ Als Kapitänin trägt sie die Hauptverantwortung für Insassen und Maschine, die sich mit 780 Stundenkilometern vorwärtsbewegt. Den ersten Flug hat Hertneck

- 1** Treffpunkt Lobby: kurz vor dem Transfer zum Airport. Alle wichtigen Unterlagen im Pilotenkoffer.
- 2** Das ganze Team an Bord: Kapitänin Hertneck brieft die Kabinen-Crew.
- 3** Kurz eingecheckt, dann raus aus dem Hotel: ein Nachmittag Zeit für Sightseeing ...
- 4** Nur ein Test: Hertneck prüft die Feuerwarnmelder der Triebwerke und APU-Hilfsturbine. Bevor ein Flugzeugschlepper die Maschine aus ihrer Parkposition zieht, prüfen die Pilotinnen alle Systeme und Instrumente.
- 5** Standard in modernen Cockpits: elektronische Karten.
- 6** Beim letzten Dead-Head-Flug reisen die Pilotinnen als Passagiere.



übernommen, Schade arbeitet ihr als „Pilot not-flying“ zu. Später werden diese Rollen wiederholt getauscht.

Für drei Tage sind beide zusammen unterwegs, so lange dauert ihr Umlauf: Es geht nach Wien, Paris, Hamburg, Rom, Berlin – und immer wieder nach Frankfurt. Die Crew schaltet die Ansnallzeichen





2



3

links: Lea Schade, 25, ...

... lebt in Mainz und fliegt seit 2012 als Lufthansa Pilotin, zurzeit in der Position des First Officer. Sie hat rund 1.000 Flugstunden absolviert.

rechts: Susanne Hertneck, 37, ...

... lebt in Sindelfingen und fliegt seit 1998 für Lufthansa. 2012 wurde sie zur Kapitänin befördert. Sie hat rund 10.000 Flugstunden absolviert.

1. Tag 12:50 UTC: Wien (Ruhepause)

Das Flugzeug neigt sich kurz nach rechts, der künstliche Horizont auf den kleinen Anzeigen hängt schief. „Da vorne unter der Wolkenschicht liegt Wien“, sagt Hertneck, als sie den Airbus wieder geradezieht. Eine Weile schauen die Pilotinnen auf eine weiße Wand, dank

aus. Getränke und Snacks werden serviert, auch im Cockpit riecht es jetzt nach heißem Kaffee. Die Pilotinnen bereiten sich da schon auf die Landung vor. Sie sehen sich die Anflugkarte des Wiener Flughafens an, damit sie später genau wissen, wo es langgeht. „Fliegen ist ein wenig wie Schachspielen – man ist ständig dabei, den nächsten Zug zu planen“, erklärt Hertneck. An der Cockpittür klingelt es. Während des Flugs ist der Eingang aus Sicherheitsgründen verschlossen. Mithilfe einer Videokamera sieht die Besatzung, wer draußen steht: der Chef-Flugbegleiter, auch „Purser“ genannt. „Wie lange noch?“, fragt er. „Etwa zehn Minuten bis zur Landung“, antwortet Susanne Hertneck. Die Passagiere werden aufgefordert, sich wieder anzuschallen. Auch die Pilotinnen lassen ihre Schultergurte einrasten.



5



6

der Instrumente wissen sie aber jederzeit, wo sie sind und wie der Kurs ist. Als die Maschine wieder aus den Wolken taucht, sehen die beiden die Landebahn vor sich. Hertneck drosselt die Geschwindigkeit. Es rattert kurz, als Schade das Fahrwerk ausfährt. „50, 40, 30, 20, 10, retard“, zählt eine Computerstimme den Abstand zum Boden runter. Weich und leicht setzt sie den Flieger auf. Sofort gibt die Kapitänin Umkehrschub und tritt auf die Bremse. „To the left“, fordert der Tower-Lotse sie über Funk auf. Ein paar Minuten später stellt sie den Jet am Flugsteig ab.

Während die 110 Passagiere aussteigen, gehen beide die Parking-Checkliste durch, bearbeiten das technische Logbuch und weitere Papiere und klappen schließlich ihre Laptops zu. Eine alte Dame steckt ihren Kopf ins Cockpit. „Ich habe schon viele Kapitäne gesehen, aber noch keine Kapitänin, toll“, sagt sie. Die Pilotinnen lachen. „Manchmal ist es noch so, dass ein Passagier mich im Cockpit sieht, und man merkt richtig, wie er denkt: Was macht die Frau da?“, erzählt Schade. „Dabei arbeiten seit 25 Jahren Pilotinnen bei Lufthansa, also ungefähr seit meiner Geburt.“ Dennoch zählen sie weiterhin zur deutlichen Minderheit: Nur 300 der 3.600 Lufthansa Piloten sind weiblich, davon etwa 80 Kapitäninnen. Nach wie vor bewerben sich weitaus mehr Männer für den Job in der Kanzel. „Ich finde aber die Reaktionen der Passagiere durchweg positiv. Und da wollen wir ja auch hin: Es soll einfach normal sein“, sagt Hertneck.

Die Pilotinnen übergeben den Airbus an zwei Kollegen und holen ihre Koffer vom Gepäckband. Ein Kleinbus bringt sie ins Hotel, alles ist bereits von der Station vor Ort organisiert. „Rund-um-sorglos-Paket“ nennt Hertneck diesen Service. Für heute haben sie frei. Sie schauen sich den Stephansdom an, trinken Wiener Melange und gehen essen. Schon um kurz nach acht am Abend verschwinden sie in ihren Zimmern. Morgen müssen sie fit sein. Beide haben das Glück, zu jeder Tages- und Nachtzeit einschlafen zu können, ein großer Vorteil in diesem Beruf.

2. Tag 5:15 UTC: Wien – Frankfurt

Am nächsten Tag werden sie um fünf in der Früh abgeholt; bald sitzen sie gut gelaunt im Cockpit. Weil es schneit und die Maschine enteist werden muss, verzögert sich der Abflug aber um 45 Minuten. Schließlich hebt der Ramp Agent den Daumen, es kann losgehen. Sie rollen in Richtung Startbahn, warten, bis sich eine Fokker 100 vor ihnen in den Himmel hebt. Dann sind sie dran. „Cleared for take off“, sagt Schade in den Funk. Kapitänin Hertneck drückt die beiden Schubhebel nach vorn. Das Flugzeug wird immer schneller, Schade bewegt behutsam den Sidestick zu ihrer Rechten, die Maschine löst sich vom Boden. Der Wiener Flughafen verschwindet hinter weißen Schleiern. Doch der verspätete Start hat die Logistikkette durcheinandergewirbelt, insgesamt 60 Anschlussflüge sind an den Zielen an diesem Tag in Gefahr. Im Cockpit und im Kontrollzentrum am Boden greifen sofort Maßnahmen, um die Zeit aufzuholen: Die Pilotinnen steuern kürzere Routen an und fliegen schneller, gleichzeitig werden zügigere Transitzeiten der Maschine für die Zwischenstopps organisiert.

2. Tag 7:45 UTC: Frankfurt – Paris – 9:40 UTC: Paris – Frankfurt – 12:00 UTC: Frankfurt – Hamburg (Ruhepause)

Nach Frankfurt steht Paris auf dem Plan. Wie bei jedem Stopp wird das Flugzeug auch dort schnell saubergemacht und betankt. Ein Ca-

**Ko-Pilotin First Officer
Lea Schade beim
Außen-Check auf dem
Vorfeld in Frankfurt.**



tering-Team bringt Verpflegung, der Ramp Agent die Papiere, neue Passagiere steigen ein. Zeit für einen Besuch des Eiffelturms bleibt nicht, es geht gleich zurück nach Frankfurt und weiter nach Hamburg, die vierte und letzte Landung für diesen Tag. Kein einziger Passagier hat seinen Anschlussflug verpasst, Kapitänin Hertneck ist zufrieden. Um 15 Uhr ist Feierabend. Während sie im Nieselregen joggen geht, trifft sich Schade mit einer Freundin. An 20 Tagen im Monat sind sie unterwegs, beide sind diesen Rhythmus gewohnt. „Ich finde das toll“, sagt Hertneck, „aber ich freue mich dann auch, wieder nach Hause zu kommen.“

Beim Abendessen erzählen sie, warum sie Pilotinnen geworden sind. „Bei mir war das ein Kindheitstraum“, sagt Hertneck. Sie fliegt inzwischen seit 14 Jahren, vor knapp einem Jahr wurde sie Kapitänin. „Wenn ich mich mit Freunden unterhalte, sage ich nicht ‚Ich gehe arbeiten‘, sondern ‚Ich gehe fliegen‘.“ Auch Lea Schade freut sich jedes Mal darauf, ins Cockpit zu steigen. Erst kurz vor dem Abitur kam sie auf die Idee, sich für die Pilotenausbildung zu



Sie weiß, wo's langgeht: Kapitänin Hertneck gibt als „Pilot not-flying“ ihrer Kollegin Zeichen beim Außen-Check.

bewerben. 2012 ist sie mit der Flugschule fertig geworden. „Ein Nine-to-five-Job wäre nichts für mich“, glaubt sie. Als Ausgleich zum Fliegen malt und fotografiert Schade, Hertneck verrät, dass sie Hobby-Triathletin ist.

3. Tag 9:00 UTC: Hamburg - Frankfurt – 11:10 UTC: Frankfurt - Rom – 13.50 UTC Rom - Frankfurt – 17:15 UTC Frankfurt – Berlin

Am dritten und letzten Tag fliegen sie nach Frankfurt und weiter nach Rom. Die Sicht auf Petersplatz samt Petersdom ist traumhaft, aber auch hier bleibt keine Zeit, auszusteigen. Nur einen Cappuccino bestellen die Pilotinnen bei einem Kollegen, der schnell in den Flughafen flitzt, um wenigstens ein winziges Stück Italien ins Cockpit zu holen. Dann sind sie schon wieder in der Luft, fliegen eine Rechtskurve über das türkisblaue Meer, unten zieht eine Jacht vorbei. „Typisch Rom“, sagt Lea Schade. Wenig später sind

am Horizont die Alpen zu sehen und unter ihnen die Türmchen von Bologna. „An diesem Blick kann ich mich nicht sattsehen“, schwärmt Schade. Sie landen in Frankfurt – und heben mit anderen Passagieren erneut ab, diesmal nach Berlin. Wieder lohnt die Aussicht: Die Sonne geht unter und färbt den Himmel gelb-orange.

3. Tag 19:45 UTC: Berlin – Frankfurt

Die letzte Reise zurück nach Frankfurt ist ein Dead-Head-Flug: Die Pilotinnen fliegen nicht selbst, sondern sitzen als Passagiere hinten. Diesmal achten sie nicht auf die Landschaft. Sie tun etwas, das sie vorn im Cockpit niemals tun würden: Beide schlafen.

Text Katrin Schmiedekampf, Fotos Alexandra Lechner

** Diese Reportage erschien erstmalig in der Ausgabe 6/2013 des Lufthansa Magazins. Nachdruck mit freundlicher Genehmigung der Lufthansa und des Verlags G + J.*

Kleine Ursache, große Wirkung

Ein schwerer Unfall beim Entladen eines Absetzkippers zeigt einmal mehr, wie wichtig die Einhaltung der alltäglichen Sicherheitsroutine ist. Lesen Sie hier, was im Alltag den Unterschied macht und wie man mit System Unfälle vermeiden kann.

Rainer Kreige* fährt einen Absetzkipper. Das Aufnehmen von Behältern mit Bauschutt gehört zu seinen Routinetätigkeiten. So auch an diesem Freitag. Er will einen beladenen Behälter auf sein Fahrzeug aufnehmen. Was sonst problemlos gelingt, geht an diesem Tag schief. Kreiges linker Oberarm gerät zwischen den Ausleger der Absetzkippereinrichtung des Lkw und den Absetzbehälter. Der Arm wird dabei fast vollständig abgetrennt.

Was war passiert?

Der Absetzbehälter stand am Unfalltag auf einer unübersichtlichen Baustelle direkt neben Baustellenabsperrgittern. Er war gleichmäßig und nicht über die Behälterwände hinaus beladen. Die Aufnahme des Behälters mit den Auslegerarmen gestaltete sich wegen der beengten Raumverhältnisse schwierig, da der Fahrer mit dem Absetzkipperfahrzeug kaum an den Behälter heranfahren konnte. Schließlich gelang es Rainer Kreige, das Fahrzeug so zu rangieren, dass er zurücksetzen konnte, um den Behälter aufzunehmen. Er senkte nun die Auslegerarme ab und begab sich anschließend zum Absetzbehälter. Beim Befestigen der Ketten an den Aufhängezapfen stellte Kreige fest, dass der linke Auslegerarm auf der rechten Seite der Behälterkante auflag. Um die Kette in den Aufhängezapfen einhängen zu können, griff er zwischen Auslegerarm und Absetzbehälter von unten durch. In diesem Moment senkte sich der Auslegerarm und quetschte den linken Oberarm des Mannes ein.

* Name von der Redaktion geändert

Wie konnte dies geschehen?

Die Rekonstruktion des Unfallhergangs ergab, dass es dem Fahrer auf der engen Baustelle nicht gelungen war, Lkw und Absetzbehälter in einer Flucht zu stellen. Da der Absetzbehälter nicht mittig zwischen den Auslegerarmen stand, blieb die Kettenaufhängung des linken Auslegerarms beim Absenken an dem Absetzbehälter hängen. Der Lkw wurde hinten links ein Stück angehoben und ein Teil seines Gewichts lastete über den Auslegerarm auf dem Absetzbehälter. Als der Auslegerarm vom Behälterrand abrutschte, senkte er sich schlagartig, und bildete mit dem Behälterrand eine Scherstelle. Der Fahrer hätte den Unfall verhindern können, wenn er das Fahrzeug in einer Flucht vor den Behälter gesetzt hätte und vor dem Aufnehmen des Behälters die Abstützung des Absetzkippers ausgefahren hätte. In diesem konkreten Fall hätte der Fahrer den Behälter nicht aufnehmen dürfen, da die Zufahrt verstellt war.

Tipps zum sicheren Umgang mit Absetzkippern

Kommunikation Vor Ort trägt der Fahrzeugführer die Hauptverantwortung für den sicheren Transport von Absetzbehältern. Aber auch weitere am Transport Beteiligte – z.B. Fahrzeughalter, Frachtführer, Verloader und Absender – sind verantwortlich. Absetzbehälter werden nicht immer im eigenen Unternehmen aufgenommen bzw. abgesetzt. Unternehmer sollten deshalb durch vertragliche Vereinbarungen und Absprachen Einfluss auf die Sicherheit ihrer

HIN & WEG: DER FILM ZUM THEMA

Der Film „Hin & Weg – Sicherer Einsatz von Absetzkippern“ behandelt in 20 Minuten alle wichtigen Aspekte zum sicheren Arbeiten mit Absetzkippern. Neben dem Hauptfilm bietet die DVD elf weitere vertiefende Filme, unter anderem über die Ladungssicherung von Behältern auf dem Fahrzeug, auf dem Anhänger, den Umgang mit ineinandergestapelten Behältern oder das Kippen auf der Deponie oder dem Tiefbunker.

Im Film kommen Fahrer von Absetzkippern, Unternehmer und Disponenten zu Wort, die über die Schwierigkeiten und Gefährdungen der Containersorgung sprechen und praktische Lösungen aus ihrem Berufsalltag beschreiben. Gut einsetzbar für die Unterweisung im Betrieb oder bei Schulungen.

Auch das Filmteam war gut gesichert.





Für jeden Zweck gibt es das richtige Fahrzeug.



Nicht immer sind die Platzverhältnisse so gut wie hier.

Arbeitnehmer in anderen Betriebsstätten nehmen, zum Beispiel durch die Koordination der Arbeiten an den Aufnahme-, Absetz- oder Kippstellen, durch Anweisungen zum Verhalten in Fremdbetrieben oder die Verbesserung der Organisation vor Ort, indem Ansprechpartner benannt werden. Damit können Sicherheitsvoraussetzungen bereits bei der Auftragsannahme geschaffen werden. Dabei sollte auch geklärt werden, wie die Bedingungen an der Aufnahmestelle sind und wo der Behälter aufgestellt werden kann, damit der Fahrer ihn zum Beispiel mit dem Lkw fluchtend hintereinander stehend aufnehmen kann: Wie viel Platz brauchen das Fahrzeug und der Behälter beim Absetzen sowie Aufnehmen und reicht der Platz an der Aufnahmestelle?

Information Die umfassende Einarbeitung und spätere Unterweisungen zum Beherrschen der einzelnen Arbeitsschritte rund um die Behälteraufnahme sind wichtig für einen sicheren Betrieb. Die Einarbeitung sollte die komplette Transportkette von der Abfahrtkontrolle bis zum Kippen des Behälters umfassen. Dabei sollte man auch Besonderheiten einzelner Fahrzeuge oder das Verhalten bei außergewöhnlichen Bedingungen berücksichtigen. Bei Absetzkippern mit Luftfederung muss beispielsweise die Achse beim Aufnehmen, Ab-

setzen oder Kippen von Behältern immer auf Block gestellt werden. Die Luftfederung reguliert sonst immer nach und es besteht Umsturz- und Quetschgefahr beim Einhängen der Tragketten.

Technik Grundlage für die technische Sicherheit ist die Auswahl eines passenden und technisch einwandfreien Fahrzeugs. Die Abfahrtkontrolle stellt sicher, dass der technische Zustand in Ordnung ist. Wichtig ist die ordnungsgemäße Sicherung der Ladung. Mit der richtigen Ausrüstung (Netz, Plane) und der richtigen Technik lassen sich Absturzgefahren vermeiden. Nicht nur die Ladung im Behälter, auch der Behälter selbst muss gesichert werden.

Sicherheitsroutine An der Entladestelle sorgt die Einhaltung bestimmter Sicherheitsroutinen für gefahrloses Arbeiten – das gilt besonders für das Abnehmen der Ladungssicherungshilfsmittel, das Kippen der Ladung oder den Sicherheitsabstand zu Halden. Absetzbehälter mit zwei Kipplagern und mehr als zwei Kippheben können zum Beispiel sicherer entleert werden als herkömmliche Absetzbehälter mit nur einem Kipplager. Bauschutt oder Ladungen, die beim Entleeren der Behälter festsitzen, nehmen über die Stirnwand des Behälters und über das Bodenblech mit den zwei Kipplagern höhere Kräfte auf. Das Ausreißen der zwei Lager beim Entleeren ist sehr unwahrscheinlich. Die Standsicherheit des Absetzkippers ist damit gewährleistet.

Burghard Horn

INFOS

DVD „Hin & Weg – Sicherer Einsatz von Absetzkippern“, für Mitgliedsunternehmen 7,50 Euro (plus MwSt und Porto), Bestellung über www.bg-verkehr.de/medienkatalog

§ 22 Straßenverkehrsordnung (StVO) – „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“ VDI 2700 Blatt 17

„Absetzkipperfahrzeuge, Absetzkippereinrichtungen“, DIN 30723

„Sicherer Einsatz von Absetzkippern“ BG Information 5004, Bestellung über kompendium.bg-verkehr.de

So leicht wie möglich

Wer ohne Begleitung im Rollstuhl reist, ist während des Fluges unter Umständen auf die Hilfe der Flugbegleiter angewiesen. Vor allem der Wechsel vom Sitz auf den Bordrollstuhl kostet alle Beteiligten viel Kraft. Die BG Verkehr unterstützt ein Projekt, das den Transfer so einfach wie möglich machen soll.



© picture alliance

Gesundheitsschäden wegen einer EG Verordnung? In europäischen Flughäfen und Luftfahrtgesellschaften mussten die Verantwortlichen einige Abläufe bei der Beförderung mobilitätseingeschränkter Passagiere neu überdenken, als im Jahre 2007 die EG Verordnung EG 1107/2006 in Kraft trat. Denn bei der praktischen Umsetzung wurde schnell klar, dass die Flugbegleiter eine große körperliche Belastung in Kauf nehmen müssen, um der neuen Verordnung gerecht zu werden. Wie das?

Barrierefreier Zugang ist Pflicht

Flughäfen und Luftfahrtgesellschaften haben sich schon früh darum bemüht, den mobilitätseingeschränkten Passagieren von der Ankunft am Flughafen bis zum Platznehmen im Flugzeugsitz einen möglichst barrierefreien Zugang zu gewährleisten. Bauliche Veränderungen wurden vorgenommen, zusätzliche Serviceleistungen angeboten und wo erforderlich, assistiert an Bord selbstverständlich das Personal.

Rechtlich fixiert ist dies seit dem Jahre 2007 durch die Europäische Verordnung. Daraus ergibt sich auch die Hilfeleistung während des Fluges, wenn die mobilitätseingeschränkten Personen zur Bordtoilette gelangen wollen. Dabei gilt als „Behinderter Mensch“ oder „Person mit eingeschränkter Mobilität“ laut dieser Verordnung jeder, dessen Mobilität bei der Benutzung von Beförderungsmitteln eingeschränkt ist

- ▶ wegen einer körperlichen Behinderung
- ▶ einer geistigen Behinderung oder Beeinträchtigung
- ▶ wegen anderer Behinderungen oder aufgrund des Alters und
- ▶ deren Zustand angemessene Unterstützung und eine Anpassung der für alle Fluggäste bereitgestellten Dienstleistungen an die besonderen Bedürfnisse dieser Person erfordert.

Rund 95 Prozent der Passagiere mit Einschränkungen können bei einem Transfer vom Flugzeugsitz auf den Bordrollstuhl unterstützend mitwirken – aber es gibt auch Reisende, zum Beispiel Querschnittsgelähmte, die dazu nicht in der Lage sind.



1. Transfer ohne Hilfsmittel: Die Flugbegleiter müssen sich nach vorne beugen und danach den Passagier anheben. Diese Haltung belastet den Rücken.
2. Transfer mit Gleittuch: Der Passagier wird behutsam zur Seite gezogen, der Kraftaufwand für die Helfer ist bei dieser Bewegung wesentlich geringer.
3. Bordrollstuhl im Gang: Ein normaler Rollstuhl ist zu breit für die schmalen Gänge zwischen den Sitzreihen, deswegen müssen die Passagiere auf den bordeigenen Rollstuhl wechseln.

Projekt der BG Verkehr

Ist keine persönliche Begleitperson mit an Bord, so liegt es im Aufgabenbereich der Flugbegleiter, einen Transfer vom Passagiersitz zur Bordtoilette zu gewährleisten. Generell ist jedes größere Verkehrsflugzeug mit einem eigenen Bordrollstuhl ausgerüstet. Die körperliche Herausforderung und schließlich auch die Grenze der Belastbarkeit ist für die Flugbegleiter das Übersetzen vom Sitz auf den im Gang bereitgestellten Bordrollstuhl. Das Problem ist den Fluggesellschaften bewusst: „Unsere Flugbegleiter sind Fluggästen mit eingeschränkter Mobilität während des Fluges im Rahmen ihrer Möglichkeiten behilflich“, heißt es beispielsweise auf der Homepage der Lufthansa, „bitte beachten Sie jedoch, dass unsere Flugbegleiter die Fluggäste nicht tragen oder heben können.“

Die BG Verkehr hat bereits vor einigen Jahren ein Projekt ins Leben gerufen, um Handlungsanleitungen mit entsprechenden Hilfsmitteln zu erproben. Ziel: Die körperliche Belastung der Flugbegleiter auf ein möglichst kleines Maß reduzieren und den Trans-

fer für alle Beteiligten so angenehm wie möglich machen. Verschiedene Methoden wurden getestet, in der Praxis bewährt hat sich schließlich die Verwendung von sogenannten Gleittüchern. Sie werden auf den Sitz und den Bordrollstuhl gelegt, anschließend wird der Passagier seitlich über die Flächen gezogen. „Früher mussten wir die hilfsbedürftigen Passagiere anheben und in den Bordrollstuhl manövrieren“, kommentiert eine junge Flugbegleiterin, die an den Tests teilgenommen hat, „das geht für mich an die Grenzen der Kraft. Jetzt dagegen reicht es, das Tuch mit mäßigem Aufwand zur Seite zu ziehen, um die Bewegung einzuleiten.“

Zur Zeit wird die praktische Umsetzung der Methode noch in einem sogenannten Mock-Up (Nachbau einer Kabine) im Leibniz-Institut für Arbeitsforschung an der Technischen Universität Dortmund erprobt. Aber schon heute steht fest, dass das wichtigste Ziel des Projektes in absehbarer Zeit erreicht wird: eine deutliche Verbesserung des Gesundheitsschutzes für die Flugbegleiter an Bord.

Helge Homann



Fünf Kriterien entscheiden

Wie viele Sicherheitsbeauftragte braucht ein Unternehmen? Früher reichte ein gründlicher Blick auf die Liste mit den Vorgaben der Berufsgenossenschaft, um diese Frage zu beantworten. Heute entscheidet der Unternehmer nach inhaltlichen Gesichtspunkten.

Neu: DGUV Vorschrift 1

Weniger Vorgaben von oben, mehr Handlungsspielraum für die Verantwortlichen im Betrieb: Nach diesem Motto werden seit mehreren Jahren die grundlegenden Vorschriften im Arbeitsschutz reformiert. Im Jahr 2011 stand beispielsweise die DGUV Vorschrift 2 im Zentrum, die den Umfang der Betreuung durch Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Betriebsärzte neu definiert hat. Dabei merkte mancher Firmenchef schnell: Das neue Motto klingt gut und gefällt vom Grundsatz, aber es erfordert, gemeinsam mit den anderen Verantwortlichen viele Abläufe im Betrieb von A bis Z neu zu durchdenken.

Nun liegt mit der DGUV Vorschrift 1 eine weitere einheitliche Grundlagenvorschrift vor, die sowohl für die gewerblichen Berufsgenossenschaften als auch für die Unfallkassen gilt. Die Vertreter-

versammlung der BG Verkehr hat in ihrer Sitzung am 28. Mai 2014 die DGUV-Vorschrift 1 in der vorgelegten Fassung beschlossen.

Wie viele Sicherheitsbeauftragte brauche ich?

Die erste Frage lautet: Brauche ich in meinem Unternehmen überhaupt Sicherheitsbeauftragte? Per Gesetz ist klar definiert, dass in Betrieben, die regelmäßig mehr als 20 Mitarbeiter beschäftigen, Sicherheitsbeauftragte bestellt werden müssen (selbstverständlich steht es jedem frei, auch in einem kleineren Unternehmen einen Mitarbeiter auszuwählen, der ein besonderes Augenmerk auf die Arbeitssicherheit vor Ort legt). Die nächste Frage lautet: Falls ja, wie viele? Früher gab jede Berufsgenossenschaft konkrete Zahlen vor, die sogenannten Bestellstufen, die sich nach der Betriebsgröße und der Branche richteten. In Zukunft prüft der Unternehmer

Statt festgelegter Bestellstaffeln bestimmen fünf Kriterien die richtige Anzahl.



nach fünf verbindlich festgelegten Kriterien, welche Anzahl für seinen Betrieb angemessen ist.

So finden Sie die richtige Anzahl

In der Praxis bewährt hat sich das Verfahren, im Rahmen einer Sitzung des Ausschusses für Arbeitssicherheit (ASA-Sitzung) die Anzahl der Sicherheitsbeauftragten zu diskutieren und eventuell auch gleich festzulegen, welche Mitarbeiter für die Aufgabe in Frage kommen, wer sie anspricht und wie sie geschult werden. Für die Entscheidung gibt die DGVU Vorschrift 1 fünf Kriterien vor, die nacheinander „abgearbeitet“ werden sollen.

1. Unfall- und Gesundheitsgefahren im Unternehmen

„Hinter diesem Begriff verbirgt sich eigentlich die Gefährdungsbeurteilung“, erläutert Heike Lüskow, die bei der BG Verkehr im Bereich Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes tätig ist. „Jeder Unternehmer weiß ja, dass er gesetzlich verpflichtet ist, eine Gefährdungsbeurteilung zu machen. Dabei ergeben sich unter Umständen schon Brennpunkte, auf die besonders geachtet werden muss und das wäre dann zum Beispiel ein Grund zu sagen, in diesem Betriebsteil brauche ich einen Sicherheitsbeauftragten, in dem anderen auf jeden Fall zwei.“

2. Räumliche Nähe zu den Beschäftigten

Eigentlich ein Selbstgänger: Der Sicherheitsbeauftragte ist ein Kollege unter Kollegen, folglich kann er nur da tätig werden, wo er in die Arbeit eingebunden ist. „Wenn jemand in der Disposition einer Spedition arbeitet“, sagt Heike Lüskow, „kann er schlecht als Sicherheitsbeauftragter für den Bereich Werkstatt eingeteilt werden. Hat eine Firma mehrere Standorte, an denen jeweils mehr als 20 Beschäftigte arbeiten, wird für jeden Standort ein Sicherheitsbeauftragter empfohlen.“

3. Zeitliche Nähe zu den Beschäftigten

Damit ein Kollege bemerken kann, ob es im Arbeitsalltag rund läuft und wo Verbesserungspotenzial besteht, muss er zeitlich präsent sein. „Im Schichtbetrieb zum Beispiel“, führt Heike Lüskow aus, „kann es erforderlich sein, dass in einem Arbeitsbereich mehrere Sicherheitsbeauftragte benannt werden. Hierzu gibt es aber keine verbindliche Vorgabe, der Unternehmer entscheidet.“

4. Fachliche Nähe zu den Beschäftigten

Dieses Kriterium ergänzt die Frage nach der räumlichen und zeitlichen Überschneidung. Dazu erläutert die Fachfrau der BG Verkehr: „Es ist ratsam, Mitarbeiter mit viel Berufserfahrung und hoher Fachkompetenz zu Sicherheitsbeauftragten zu machen. Sie sollten Bereiche mit möglichen Unfall- und Gesundheitsgefahren kennen.“

5. Zahl der Beschäftigten

Der Sicherheitsbeauftragte sollte im Normalfall wissen, wen er vor sich hat und seine Kolleginnen und Kollegen persönlich kennen. „Auch hier hat der Unternehmer Entscheidungsspielraum“, erklärt Heike Lüskow, „es gibt keine starre Vorgabe, die sagt, wenn es mehr als 100 Mitarbeiter sind, brauchst du auf jeden Fall zwei Sicherheitsbeauftragte. Welche Anzahl angemessen ist, folgt aus der Bewertung der Gegebenheiten vor Ort.“

Beratung durch die BG Verkehr

Alle fünf genannten Kriterien sind gleichrangig. Der Unternehmer muss seine Entscheidung für die Anzahl der Sicherheitsbeauftragten bei Nachfragen plausibel begründen können. „Wenn in einem Betrieb mit 150 Mitarbeitern und drei Standorten der Chef nur einen Sicherheitsbeauftragten benennt, wäre das sicher eine kritische Frage wert“, bekräftigt Heike Lüskow. „Sollten Sie unsicher sein, wie Sie die Vorschrift in Ihrem Betrieb optimal umsetzen, fragen Sie nach: Die Aufsichtspersonen und Präventionsberater der BG Verkehr unterstützen die Mitgliedsunternehmen gerne.“ Falls Sie Ihren persönlichen Ansprechpartner noch nicht kennen, wenden Sie sich einfach an die zuständige Regionalabteilung Prävention. (dp)

INFOS

Weitere Informationen im Internet
www.dguv.de
 Prävention > Vorschriften, Regeln und Informationen > DGVU
 Vorschrift 1



Todesursache Sauerstoffmangel

Sauerstoff ist lebenswichtig, das weiß jeder. Weitgehend unbekannt ist allerdings die Tatsache, dass unsere Sinne uns nicht warnen, wenn in der Atemluft Sauerstoff fehlt. So kam es im Mai 2014 zu einem schweren Unfall im Laderaum eines deutschen Frachters.

Es ist eine geheimnisvolle und tödliche Gefahr: Sauerstoffmangel kann ein Mensch weder riechen noch spüren – kein Warnsystem seiner Sinne ist darauf eingestellt. Der letzte schwere Unfall wegen Sauerstoffmangel im Laderaum unter deutscher Flagge lag lange zurück. Doch dann starben im Mai 2014 gleich drei Besatzungsangehörige, die einen mit Holz beladenen Laderaum betreten hatten. Der Verlauf des Unfalls zeigt Parallelen zu Unfällen der Vergangenheit: Auch in diesem Fall haben zwei Matrosen den Laderaum aus unbekanntem Gründen betreten und sind dort bewusstlos zusammengebrochen. Der erste Offizier bemerkt die Verunglückten und will ihnen zu Hilfe kommen – er erleidet das gleiche Schicksal. Glücklicherweise hat ein 4. Besatzungsmitglied den Vorfall mit dem ersten Offizier beobachtet und die Rettungskette eingeleitet, anstatt ebenfalls in den Laderaum hinabzusteigen. Die drei Seeleute wur-

den mit Hilfe von Hafendarbeitern unter Atemschutz geborgen. Sie sind wenig später im Krankenhaus gestorben.

Gefährliche Räume

Laderäume, die mit Holz beladen sind, zählen zu den sogenannten gefährlichen Räumen, denn der natürliche Faulungsprozess des Holzes entzieht der Luft den Sauerstoff. Aber auch andere Ladungen können Sauerstoffmangel verursachen. Dazu gehören zum Beispiel Schrott, Späne und Erze, die durch Oxidationsprozesse den Sauerstoffgehalt der Luft verringern und pflanzliche Ladungen wie Äpfel, Zwiebeln und Zitrusfrüchte, die durch Reifungsprozesse Sauerstoff verbrauchen. Viele Besatzungsmitglieder kennen diese Zusammenhänge nicht. Und da es keine Warnzeichen wie zum Beispiel einen merkwürdigen Geruch gibt, fehlt das Gefahrenbewusstsein. Zur Ver-

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Kontrolle verloren

Ein Decksman wollte bei Stuarbeiten eine Palette mit dem Handstapler über die Rampe ins Schiff ziehen. Wegen der Schräglage geriet die Palette ins Rutschen. Daraufhin versuchte der Decksman, sie mit der linken Hand festzuhalten. Diese Aktion brachte den Handstapler heftig ins Schlingern. Bei der ruckartigen Bewegung wurde der rechte Arm des Versicherten abgeknickt. Im Krankenhaus stellte sich heraus, dass der Oberarm gebrochen war, der Versicherte war zwei Monate lang arbeitsunfähig.

Sturz auf Pier

Ein Versicherter hatte die Aufgabe, auf einem Transportponton eine Endkontrolle durchzuführen, nachdem Beladung und Sicherung abgeschlossen waren. In diesem Zusammenhang überprüfte er auch die Lage der Fender am Ponton. Anstatt die sichere Vorgehensweise zu wählen, die Fender von Land aus zu kontrollieren, blieb er auf dem Ponton. Er trat sehr dicht an die Außenkante und beugte sich nach vorn. In dieser Haltung wurde er von einer Windböe erfasst, worauf er das Gleichgewicht verlor und kopfüber aus etwa drei Metern Höhe auf die Pier stürzte. Er konnte sich im Sturz noch drehen und überlebte den Aufprall mit schweren Knochenbrüchen an beiden Beinen und Armen.

Ins Netz gefasst

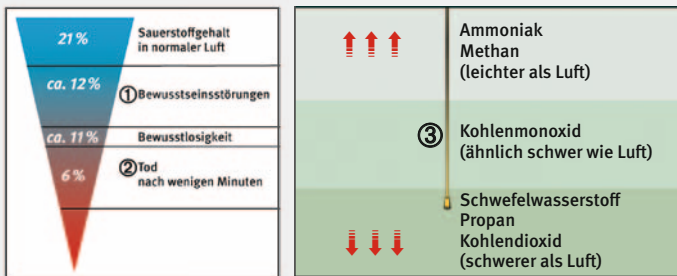


© Ralf Gosch/Fotolia

Ein Deckshelfer war auf einem Fischkutter mit dem Fieren des Netzes beschäftigt, als es sich an der Haltevorrichtung für das Fischereigeschirr verfang. Das Netz stand nicht unter Spannung, deswegen versuchte der Helfer, es schnell wieder zu lösen. Aber als er mit der rechten Hand in die Maschen griff, wurde das Netz durch eine Bewegung der See unvermittelt auf Spannung gezogen. Der Mann konnte seine Hand nicht mehr zurückziehen, ein Teil des Zeigefingers wurde abgerissen.

+ Die Mitarbeiter des Referates Seeschifffahrt und Fischerei beraten Sie gern zu allen Fragen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes an Bord.

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



Extremer Sauerstoffmangel führt innerhalb weniger Minuten zum Tod.

Verschiedene Gase können sich ihrer Dichte entsprechend in unterschiedlicher Höhe ansammeln.

Vermeidung von Unfällen müssen deshalb zwingend Sicherheitsmaßnahmen getroffen und umgesetzt werden.

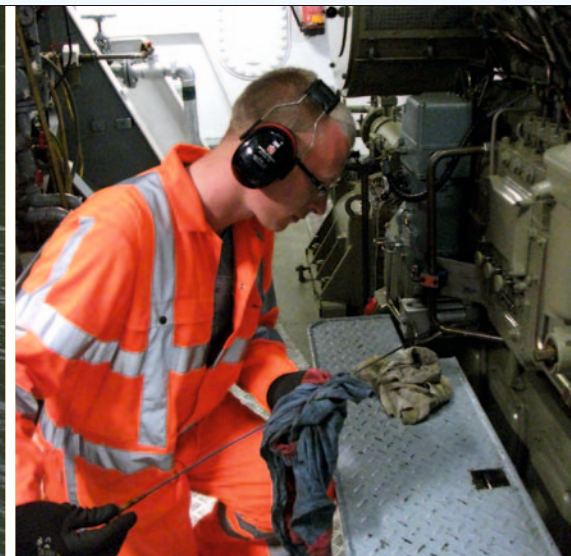
Sicherheitsroutine rettet Leben

Am Anfang aller Maßnahmen steht die Unterweisung der Besatzung: Alle Besatzungsmitglieder werden bereits vor der Ladungsübernahme darüber informiert, welche Gefahren von der Ladung ausgehen und was für Sicherheits- und Verhaltensmaßnahmen daraus folgen. Des Weiteren gilt als grundlegende Sicherungsmaßnahme das sichere Verschließen des Raumes. Dazu eignen sich z.B. Vorhängeschlösser, deren Schlüssel der verantwortliche Offizier verwahrt. So kann die Schiffsführung sicherstellen, dass niemand unbefugt den Raum betritt.

Falls aber jemand einen gefährlichen Raum betreten muss, darf er das nur tun, nachdem die folgenden Sicherheitsmaßnahmen getroffen wurden:

- ▶ Grundsätzlich dürfen gefährliche Räume nur mit der schriftlichen Erlaubnis des Kapitäns oder des verantwortlichen Offiziers betreten werden.
- ▶ Bevor diese erteilt wird, muss der Raum freigemessen werden, d.h. es muss durch Messungen nachgewiesen sein, dass die Atmosphäre ausreichend Sauerstoff enthält (ca. 20,9 Vol%) und frei von schädlichen und giftigen Gasen ist. Warum? Unsere Atemluft enthält normalerweise 21 Prozent Sauerstoff. Nur drei Prozent weniger, und es wird für den Menschen bereits gefährlich – fällt der Sauerstoffgehalt auf weniger als zehn Prozent, schwindet das Bewusstsein ohne Warnung. Falls dann nicht sofort Wiederbelebungsmaßnahmen ergriffen werden, führt der Sauerstoffmangel innerhalb weniger Minuten zu Gehirnschädigung und Tod.
- ▶ Werden weniger als 20,9 Vol% Sauerstoff gemessen, muss die Ursache für die Sauerstoffreduzierung eindeutig geklärt werden. Der Raum darf erst dann betreten werden, wenn durch Lüftungsmaßnahmen der Sauerstoffgehalt wieder dem Sollwert entspricht. Falls das nicht erreichbar ist, muss umluftunabhängiger Atemschutz (Pressluftatmer) getragen werden.
- ▶ Vor dem Betreten des gefährlichen Raumes wird ein Besatzungsmitglied benannt, das bei der Aktion die Aufsicht übernimmt und die Überwachung sicherstellt. Der Aufsichtführende muss sich nicht in unmittelbarer Nähe aufhalten, er muss aber jederzeit erreichbar sein. Eine zweite Person wird als zuverlässiger Sicherungsposten am Zugang postiert. Dieser Kollege bleibt in ständiger Verbindung zu denen, die z.B. den Laderaum betreten. Sollte etwas Unvorhergesehenes geschehen, kann der Sicherungsposten jederzeit Hilfe herbeirufen.

Stephan Schinkel



Neu an Bord? Die Ausbildung kann beginnen

Tipps, damit der Start gelingt

Der erste Tag an Bord – für jeden Auszubildenden ein aufregender Tag, ganz besonders aber für Binnenschiffer. Plötzlich ist alles anders: weg von zu Hause, heraus aus der gewohnten Umgebung, weg von den Eltern und Freunden – die Ausbildung zum Binnenschiffer bedeutet mehr als nur eine „normale“ Lehre. Die Einordnung in das Bordleben, das Team an Bord, die Kollegen, der Tagesablauf – alles ist anders. Binnenschiffer ist nicht nur ein Beruf, man entscheidet sich für eine „Art zu leben“.

Für den Auszubildenden bringt der Übergang von der Schule in den Betrieb viele Veränderungen mit sich. Die ungewohnte Umgebung, die Mitarbeiter des Betriebes, die »Fachsprache«, die Umstellung auf den langen Arbeitstag an Bord und nicht zuletzt die Übernahme von Verpflichtungen und Verantwortung müssen erst einmal verarbeitet werden.

Es wird nun viel Neues auf den neuen Mitarbeiter zukommen. Kollegen, Vorgesetzte und der Betriebsalltag werden kennengelernt. Vor allem aber auch all die Tätigkeiten, die zu dem Beruf des Binnenschiffers gehören. Da ist es normal, dass das am Anfang für den Schiffsjungen

oder das Schiffsmädchen ziemlich viel ist und auch schnell überfordernd sein kann. Darum hilft es, ein paar Dinge zu beachten, um nicht nur den 1. Tag, sondern den ganzen Start in die Ausbildung stolperfrei zu beginnen.

Natürlich möchte man einen guten Eindruck machen, wenn man als neuer Auszubildender in einem Betrieb anfängt. Aber es braucht eine Weile, bis man weiß, wie „der Hase dort läuft“. Sinnvoll ist es, alles aufmerksam zu beobachten, gut zuzuhören und ein paar allgemeine Spielregeln zu beachten. Dabei immer freundlich sein und auch das Erscheinungsbild nicht vergessen. Das ist schon mal die beste Grundlage für einen stolperfreien Start.

Der erste Eindruck zählt

Das Verhältnis des neuen Auszubildenden zu seinem Ausbildungsbetrieb und den Kollegen hängt in starkem Maß von den Eindrücken während der ersten Arbeitstage an Bord ab. Deshalb kommt einer sorgfältigen Einführung große Bedeutung zu.

Normung für die Binnenschifffahrt

Warum passt Papier eigentlich immer in den Drucker, die WC-Rolle auf den Halter und die M12-Mutter immer auf die M12-Schraube? Ganz einfach, weil sie genormt sind. Und nicht nur diese – fast alle Gegenstände, die wir kaufen können, sind nach irgendeiner Norm gefertigt. Das gilt für das Privatleben genauso wie für den gewerblichen Bereich und für unser Arbeitsleben.

Auch die Einrichtungen und Ausrüstungen, selbst die einzelnen Bauteile eines Binnenschiffes sind überwiegend nach allgemein gültigen Normen gefertigt. In der Binnenschiffsuntersuchungsordnung wird an vielen Stellen zur Konkretisierung der Vorschrift auf die Anwendung europäischer oder internationaler Normen hingewiesen. Das trifft besonders für solche Bestimmungen zu, die ein ganz konkretes Bauteil oder eine bestimmte Ausrüstung betreffen und in großer Stückzahl für den Markt produziert werden, z.B.

- ▶ § 9.15 Schwerentflammbarkeit von Kabeln,
- ▶ § 10.03 Feuerlöscher,
- ▶ § 10.05 Rettungsringe und Rettungswesten.

Aber nicht nur die dort genannten Teile sind genormt. Auch der Stahl des Schiffskörpers oder die Qualität des Gasöls, die rutschfeste Farbe im Gangbord ebenso wie die Bauteile der Navigationsradaranlage oder die Akkumulatoren im Maschinenraum entsprechen einer Norm.

In den Normen werden häufig Sicherheitsanforderungen umfassend beschrieben. Dadurch wird für den Schiffseigner die Arbeit leichter, da er bei der Bestellung oder beim Kauf von Einrichtungen und Ausrüstungen für sein Schiff, die der Norm entsprechen, sichergehen kann, sowohl die Anforderungen der Untersuchungsordnung als auch die des Arbeitsschutzes erfüllt zu haben.

Als Erstes erfolgen an Bord die persönliche Vorstellung der Besatzung und ihrer Tätigkeiten durch den Schiffsführer. Das schafft Vertrauen und Klarheit, wer welche Aufgaben, aber auch welche Verantwortlichkeiten hat. Wer weist den Azubi in welche Tätigkeiten ein und kontrolliert deren Durchführung? Bedenken Sie, dass noch kein „Meister vom Himmel gefallen ist“ und es in den ersten Tagen sicher immer wieder zu Fehlern kommt.

Erhöhte Unfallgefahr

Neue Azubis an Bord bedeuten aber auch vor allem eine erhöhte Unfallgefahr. Junge Menschen neigen dazu, Gefahren zu unterschätzen. Von entscheidender Bedeutung ist es daher, die Auszubildenden als Erstes mit den Sicherheitsregeln an Bord umfassend vertraut zu machen und auf mögliche Unfallgefahren hinzuweisen. Eine erste umfassende Begehung aller Bereiche des Schiffes, sowohl der Sicherheitswege wie auch der Sicherheitsmittel ist wichtig. Hierbei ist besonders auch auf die vorhandene Brandschutz- und Löscheinrichtungen sowie die Organisation der Ersten Hilfe hinzuweisen.

Selbstverständlich ist auch die richtige Persönliche Schutzausrüstung für den Azubi. Passende Ausrüstungsteile, möglichst in ansprechender Form, erleichtern die Nutzung. Wenn dann noch klar rübergebracht wird, dass die Nutzung zur profimäßigen Ausführung der Tätigkeiten gehört, wird der oder die Auszubildende sie ohne Vorbehalt tragen. Sicherheit und Schutz gehören von Anfang an dazu, das bedeutet, dass für jede Tätigkeit Sicherheitsschuhe und entsprechende Schutzkleidung vom Azubi getragen werden. Aber nicht nur von ihm. Von besonderer Bedeutung ist auch das Vorbild und die Verantwortung der „alten Hasen“.

Ihnen kommt es zu, die Schiffsjungen/-mädchen nicht nur in die neuen Tätigkeiten einzuführen, sondern von Anfang an Sicherheit mit zu vermitteln. Das Erlernen eines Handwerks beginnt schon bei der Auswahl von Schutzausrüstungen. So sind zum Beispiel in der Binnenschifffahrt der Umgang mit Tauwerk und Leinen elementar und dazu sind immer die richtigen Handschuhe zu verwenden. Die Handhabung von Trossen und Tauen vor allem beim Festmachen, in Schleusen sowie bei möglichen Koppelarbeiten muss richtig vorgeführt, immer wieder unterwiesen und ggf. korrigiert werden.

Viele Normen legen Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz fest, was die Zahl der Unfälle und damit den Ausfall von Besatzungsmitgliedern und somit auch unnötige Liegezeiten reduziert. Normung hat also als effektives Instrument auch im Bereich Arbeitssicherheit einen festen Platz.

Adressat der Normen

Grundsätzlich richten sich die Inhalte der Normen nicht an das Schifffahrtsgewerbe, also weder an Reeder, Partikuliere oder Beschäftigte, sondern an die Werften und vor allem die Hersteller der beim Schiffbau und bei den Schiffsausrüstungen verwendeten Materialien oder Teile. Die Produzenten der in den Normen geregelten Produkte müssen diese Normeninhalte berücksichtigen und bei der Fertigung einhalten. Der Reeder oder der Partikulier braucht

Ein weiterer wichtiger Punkt ist der Schutz vor Ertrinkungsunfällen. Gerade wenn Neulinge an Bord sind, sollte nie auf das vorgeschriebene Geländer verzichtet werden. Doch nicht alle Bereiche an Deck sind durch das Geländer gesichert. Deshalb ist es wichtig, dass das Tragen der Rettungsweste für die Azubis zur Selbstverständlichkeit wird. Das Vorbild der Besatzung hat auch hier eine entscheidende Bedeutung: Sorgen Sie grundsätzlich dafür, dass an Deck alle die Rettungsweste tragen, wenn kein durchgehendes Geländer vorhanden ist. Für den richtigen Umgang mit der Rettungsweste ist eine umfassende Einweisung der Azubis in das richtige Tragen, die Benutzung, Pflege und Wartung der Weste unbedingt erforderlich.

Die Umgebung an Bord, die Ausstattung des Schiffes insgesamt sind für neue Auszubildende in den ersten Tage ungewohnt. Wichtig ist, dass die Besatzung – vor allem der Schiffsführer – ständig auf den neuen Azubi achtet. Regelmäßige wiederholte Unterweisungen sind gerade in den ersten Tagen an Bord enorm wichtig. Nicht zu unterschätzen sind die vielen Stolper- und Sturzgefahren an Bord. Neuen Schiffsjungen und -mädchen muss gezeigt werden, wie man sich an Bord sicher ohne Unfallgefahr bewegt. Auch die Maschinenanlagen an Deck oder der Bereich des Maschinenraums insgesamt sind besonders sensibel. Die Auszubildenden sollten sich in den ersten Tagen nicht allein in diesem Bereich aufhalten. Drehende Maschinenteile sowie heiße laute Maschinen sind für junge Leute faszinierend – oftmals werden die davon ausgehenden Gefahren allerdings leider unterschätzt. Der passende Gehörschutz ist unablässig!

Besondere Vorsicht

Schließlich sollten auch die Gefahrstoffe an Bord, der richtige Umgang mit diesen sowie die entsprechende Lagerung nicht vergessen werden. Das beginnt bereits mit der Verdünnung, wenn es um Streicharbeiten geht. Und auch heute gilt an Bord noch immer der Grundsatz „...eine Hand fürs Schiff, eine für dich!“. Dies wünschen wir auch David Koglin, Auszubildender auf dem MS Schwelgern von „Haeger & Schmidt International GmbH“, der uns für die Fotos zur Verfügung stand. Wenn er diesen Grundsatz weiterhin beachtet, steht einem weiter erfolgreichen Start in die Ausbildung nichts mehr im Wege.

beim Einkauf bzw. bei der Bestellung oder Auftragsvergabe nur darauf hinzuweisen, dass die einschlägige Norm eingehalten wird bzw., dass nach Norm gefertigt wird.

Ein Beispiel sind Rettungswesten. In den 80er Jahren wurden auf Initiative der damaligen Binnenschifffahrts-BG die ersten nationalen Normen mit Sicherheitsanforderungen an diese für unser Gewerbe so überaus wichtigen Persönlichen Schutzausrüstungen veröffentlicht. Daraus sind dann unter Leitung eines Mitarbeiters der heutigen BG Verkehr die europäischen und internationalen Normen der Reihe DIN EN ISO 12402 „Persönliche Auftriebsmittel – Rettungswesten“ entstanden. Durch die Öffnung des Weltmarktes konnten dadurch die Rettungswesten weiter entwickelt werden hin zu leichteren und komfortableren, aber auch sichereren und preiswerteren Modellen. Wer eine Weste entsprechend dieser Norm kauft, ist auf der sicheren Seite.

Psychische Belastungen

In letzter Zeit häufen sich die Untersuchungen über psychische Belastungen am Arbeitsplatz und Begriffe wie Stress, Burnout und Mobbing sind in aller Munde. Wie sollen Unternehmer reagieren? Wie können Sie rechtzeitig feststellen, ob in Ihrem Betrieb Handlungsbedarf besteht?

Papier ist geduldig, mag sich manch einer denken, der die jüngsten Diskussionen zum Thema psychische Belastungen verfolgt. Das Spektrum der Veröffentlichungen reicht von der angeblichen Zunahme psychischer Erkrankungen in Deutschland bis zu nebulös besetzten und unkritisch verwendeten Begriffen wie Burnout und Mobbing. Die Politik erhebt Forderungen nach Grenzwerten für psychische Belastungen und mögliche Sanktionen der Arbeitsschutzbehörden. Was muss ein Betrieb im Zusammenhang mit dem vermeintlich neuen Themenkomplex psychische Belastungen leisten?

Ein altes Thema

Psychische Belastungen am Arbeitsplatz umfassen Einwirkungen aus den Bereichen Arbeitsorganisation, Arbeitsinhalt, Arbeitsmittel und Umgebung sowie soziale Beziehungen. Hat sich darum bisher niemand gekümmert? Doch – mindestens die Belastungen, die von der Arbeitsorganisation bzw. den Arbeitsmitteln ausgehen, wurden bereits in jeder Gefährdungsbeurteilung berücksichtigt, ohne dass darum viel Aufheben gemacht wurde. Nicht zuletzt aus betriebswirtschaftlicher Überlegung heraus werden arbeitsorganisatorische Schwächen wie zum Beispiel ungünstige Schichtsysteme oder Wochenend- und Nachtarbeit, durch betriebliche Maßnahmen minimiert. Kein Unternehmen wird schlechte oder „nervende“ Arbeitsmittel unangetastet beibehalten. Die Erfassung psychischer Belastungen und das Treffen gezielter Gegenmaßnahmen ist also keinesfalls neu: Jeder Betrieb hat sich bereits in seiner Gefährdungsbeurteilung damit auseinandergesetzt.

Die systematische Erfassung aller psychischen Belastungen hat zum Ziel, die Merkmale eines Arbeitsplatzes zu erkennen, die sich

höchstwahrscheinlich im Sinne einer Fehlbelastung nachteilig auf die Beschäftigten auswirken. Genau wie bei der Beurteilung mechanischer oder biologischer Belastungen sollen nachteilige Beanspruchungsreaktionen vermieden werden. Wichtig: Bei der Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastungen geht es um den Arbeitsplatz und die dort einwirkenden Belastungen – sie dient ausdrücklich nicht dazu, die individuelle psychische Leistungsfähigkeit oder Robustheit eines Beschäftigten zu erfassen.

Verfahren

Die Verfahren zur Erfassung psychischer Belastungen können in drei Analysetiefen unterschieden werden: orientierende Verfahren, Screening-Verfahren und Experten-Verfahren. Der Aufwand steigt, je detaillierter die Belastungen ermittelt werden sollen.

Orientierende Verfahren versuchen in kurzen Fragebögen mit meist zwei Antwortmöglichkeiten zu ermitteln, ob es Hinweise auf Belastungsschwerpunkte gibt. Auch mit Hilfe strukturierter betrieblicher Gesprächsrunden („Workshops“) können Belastungsschwerpunkte ermittelt werden. Orientierende Verfahren sind von Personen einsetzbar, die sich mit dem Thema Gefährdungsbeurteilung vertraut gemacht haben, aber keine ausgebildeten psychologischen Fachleute sind.

Screening-Verfahren, die etwas genauer die psychischen Belastungen abbilden, sind aufwändiger als rein orientierende Verfahren. Die Zahl der Fragen ist deutlich höher als bei orientierenden Verfahren. Die Antwortmöglichkeiten erlauben mehr Differenzierungen (z. B. „ja“ – „eher ja“ – „eher nein“ – „nein“). Bestimmte Screening-Verfahren ergänzen die Befragung durch die Beobachtung der Beschäftigten bei ihrer Tätigkeit. Die Durchführung von Screening-Verfahren verlangt

EMPFEHLUNG ZUR ERFASSUNG PSYCHISCHER BELASTUNGEN IM BETRIEB

Aus fachlicher Sicht empfiehlt die BG Verkehr derzeit drei Instrumente zur Erfassung psychischer Belastungen. Alle erfüllen die oben genannten Kriterien, können mit betrieblichen Mitteln genutzt und ausgewertet werden und genügen den Anforderungen hinsichtlich der Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastungen.

1. Für Unternehmer ein Schnelltest zur Abschätzung des Handlungsbedarfs: INQA – Handlungshilfe für Führungskräfte, „Kein

Stress mit dem Stress“: www.inqa.de

2. Für Betriebe mit mehr als fünfzig Beschäftigten: Fragebogen der Unfallkasse Bund zur Erfassung psychischer Belastungsfaktoren: www.uk-bund.de

3. Für Betriebe/Betriebsteile mit weniger als fünfzig Beschäftigten: Broschüre 7010-1 der DGUV „So geht's mit Ideentreffen“: www.dguv.de



© picture alliance

ebenfalls keine ausgebildeten Experten, setzt aber eine vorherige Schulung der Anwender voraus.

Das Experten-Verfahren bedient sich häufig des Beobachtungsinterviews und/oder komplexer Fragebögen. Psychologen beobachten die Beschäftigten bei ihrer Tätigkeit und stellen ihnen Fragen zu ihrer Tätigkeit. Die Antworten werden mit Methoden der Psychologie ausgewertet. Das Experten-Verfahren erlaubt eine sehr detaillierte Darstellung psychischer Belastungsfaktoren, es erfordert aber auch umfangreiche personelle und finanzielle Mittel.

Um erste Anhaltspunkte zu Fehlbelastungen zu erhalten, sollte grundsätzlich orientierend gemessen werden. Aus den Ergebnissen folgen bereits erste Maßnahmen und die Entscheidung, ob bestimmte Belastungen genauer betrachtet werden.

Kriterien

Beim der Auswahl des Verfahrens und beim praktischen Vorgehen bewährt es sich, die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

- ▶ bereits vorhandene betriebliche Strukturen einbinden, zum Beispiel den Arbeitsschutzausschuss
- ▶ zunächst orientierend messen
- ▶ das verwendete Verfahren sollte wissenschaftlich geprüft sein

- ▶ die Beschäftigten über den aktuellen Stand der Gefährdungsbeurteilung informieren
- ▶ die Beschäftigten mit einbeziehen, um zu erkennen, wo Handlungsbedarf besteht
- ▶ konkrete Maßnahmen in Kleingruppen ableiten
- ▶ die Führungskräfte übernehmen die Verantwortung für die Umsetzung von Maßnahmen
- ▶ die Führungskräfte sind für den Umgang mit psychischen Belastungen qualifiziert (Identifikation, Bewertung, Maßnahmen)
- ▶ das betriebliche Management stellt sicher, dass die erarbeiteten Maßnahmen auch umgesetzt werden

Fazit

Eine Vielzahl psychischer Arbeitsplatzbelastungen wird bereits von der herkömmlichen Gefährdungsbeurteilung erfasst. Geeignete Maßnahmen zur Minimierung identifizierter Belastungen ergeben sich darüber hinaus in vielen Fällen direkt aus der Handreichung des Fragebogens der Unfallkasse Bund (siehe Empfehlung unten). Kleine Betriebe mit weniger als fünfzig Mitarbeitern können in internen Workshops Lösungsansätze und deren konkrete Umsetzung entwickeln.

Dr. Birger Neubauer

Mit den unter 2. und 3. genannten Instrumenten ist ein Betrieb in der Lage, aus eigener Kraft die bestehende Gefährdungsbeurteilung hinsichtlich psychischer Belastungen normenkonform zu ergänzen und falls erforderlich daraus Maßnahmen abzuleiten, um die erkannten Belastungen zu beseitigen. Beide Instrumente sind kostengünstig, da sie ohne externe Fachleute genutzt werden können. **Entscheidend für Veränderungen ist der weitere Umgang mit den Erkenntnissen: Der auf**

die Analyse folgende Schritt, nämlich Belastungen zu minimieren oder ganz zu beseitigen, hat den gleichen Stellenwert wie zum Beispiel im technischen Bereich die Vermeidung von Lärm. Erfolgt nach der Auswertung eine kurzfristige Reaktion, ist das ein positives Signal, das die Mitarbeiter motiviert – und davon profitiert schlussendlich der gesamte Betrieb. Im Vergleich dazu ist eine sehr detaillierte (und kostenintensive) Belastungsermittlung eher nachrangig zu bewerten.

So melden Sie einen Arbeitsunfall

Wenn im Betrieb ein Arbeitsunfall passiert, ist schnelles Handeln gefragt.

Nach der medizinischen Erstversorgung des Verletzten sollte ein Gedanke auch der Unfallanzeige gelten. Doch wann ist ein Unfall überhaupt der BG Verkehr zu melden? Wer ist im Unternehmen für die Anzeige verantwortlich und wie kann sie erfolgen?

Die Unfallanzeige enthält eine genaue Schilderung des Unfallhergangs und alle wichtigen Informationen zum Unfallopfer. Sobald die BG Verkehr durch die Anzeige von dem Unfall erfahren hat, kann sie alle notwendigen Schritte einleiten: Soweit erforderlich kümmern wir uns um die korrekte ärztliche Behandlung, versorgen den Verletzten mit Arznei- und Verbandsmitteln und zahlen Verletztengeld. Mit der Unfallanzeige melden Sie alle Arbeitsunfälle, die Beschäftigte während ihrer beruflichen Tätigkeit erleiden. Aber auch über Unfälle auf dem direkten Weg von und zur Arbeit wird die Berufsgenossenschaft auf diesem Weg informiert. Ausgenommen sind Unfälle, die in den privaten Bereich fallen.



© Klaus Rose

Wann ist ein Unfall meldepflichtig?

Einen Unfall müssen Sie der BG Verkehr innerhalb von drei Tagen anzeigen, wenn sich ein Mitarbeiter so verletzt, dass er länger als drei Tage arbeitsunfähig bleibt. Tödliche Unfälle, Massenunfälle und solche mit schwerwiegenden Gesundheitsschäden sind der zuständigen Bezirksverwaltung sofort per Telefon, Fax oder E-Mail mitzuteilen, denn nur dann können wir uns schnell um alles Weitere kümmern.

Arbeitsunfälle, bei denen der Versicherte nicht länger als drei Tage arbeitsunfähig ist, müssen Sie uns nicht mitteilen. Sie sollten den Unfall aber im firmeneigenen Verbandbuch festhalten. Wenn es im Nachhinein doch zu einer Arbeitsunfähigkeit oder Behandlungsbedürftigkeit kommen sollte, haben Sie damit einen schriftlichen Nachweis über das Unfalldatum und das Unfallgeschehen.

Wer informiert die BG Verkehr?

Verantwortlich für die Meldung des Arbeitsunfalls ist immer der Unternehmer oder ein Bevollmächtigter. Außerdem sind die Fachkraft für Arbeitssicherheit und der Betriebsarzt zu informieren. Nicht vergessen: Auch der Betriebs- oder Personalrat muss die Unfallanzeige vor dem Absenden gesehen und unterschrieben haben.

Wie ist die Unfallanzeige zu übermitteln?

Für die Meldung der Unfallanzeige gibt es einen Vordruck, den Sie in Papierform bei uns anfordern oder auf www.bg-verkehr.de (Downloads>Versicherung) herunterladen können. Die ausgefüllte und unterschriebene Unfallanzeige senden Sie an die Unfallabteilung Ihrer zuständigen Bezirksverwaltung. Ein Exemplar erhält der Betriebs- oder Personalrat.

Statt per Post können Sie den Unfall auch bequem online über unser Portal *BGdirekt* melden. *BGdirekt* erreichen Sie über unsere Homepage www.bg-verkehr.de. Ihren persönlichen Benutzernamen und das zugehörige Passwort für die Anmeldung erhalten Sie jährlich mit dem Schreiben über den Entgeltnachweis. **Tina Ende**

IHR SCHNELLER WEG ZUR UNFALLANZEIGE

Über den QR-Code gelangen Sie zu unserem ausfüllbaren PDF-Formular. Ausführliche Hilfestellung zu den einzelnen Formularfeldern enthält das Dokument „Erläuterungen zur Unfallanzeige“, das Sie auf www.bg-verkehr.de (Downloads>Versicherung) herunterladen können.



Tanja Kievernagel (23) stammt aus Bornheim. Sie hat im September 2013 ihre Ausbildung zur Bestattungsfachkraft beim Bestattungshaus H. Klein in Rheinbach begonnen.



Ich werde...

Bestattungsfachkraft

Frau Kievernagel, für die meisten Menschen ist der Kontakt mit einem Bestatter eine traurige Angelegenheit. Wird bei der Arbeit auch mal gelacht?

Der Kontakt mit den Hinterbliebenen, die Versorgung der Verstorbenen und die Beerdigung selbst sind natürlich auch für uns eine ernste Angelegenheit. Aber im Alltag gibt es auch andere Tätigkeiten und dann ist es für uns im Team schön und wichtig, auch mal unbeschwert oder fröhlich sein zu können.

Wann stand für Sie fest, dass Sie Bestatterin werden möchten?

Naja, der Beruf wurde mir gewissermaßen in die Wiege gelegt, denn meine Familie hat schon seit 1886 ein Bestattungsunternehmen. Ich habe allerdings zunächst eine Ausbildung als Immobilienkauffrau gemacht und wollte damit eigentlich direkt bei uns in der Firma einsteigen. Die zweite Ausbildung beim Bestattungshaus Klein hat sich dann eher zufällig ergeben, aber inzwischen bin ich sehr froh, dass es so gekommen ist.

Gibt es Tätigkeiten, die Ihnen besonders liegen?

Ich schätze vor allem den Kontakt mit den Angehörigen. Man braucht viel Fingerspitzengefühl, um den richtigen Ton zu treffen. Die eigentlichen Trauergespräche führe ich aber noch nicht, das wäre etwas zu früh. Davon abgesehen mag ich die organisatorischen Aufgaben: Telefonate mit Standsämtern, Friedhofsämtern usw. oder auch die Gestaltung von Trauerdrucksachen.

Erleben Sie im Arbeitsalltag auch belastende Situationen?

Ich traure zwar nicht, aber ich spüre immer Mitgefühl mit den Trauernden – besonders, wenn ein junger Mensch gestoben ist.

Der Beruf erfordert auch eine gewisse körperliche Belastbarkeit, Sie müssen zum Beispiel einen Sarg mittragen.

Die Särge sind wirklich schwer, das stimmt, aber da werde ich nach Möglichkeit geschont, das machen mein Chef und die männlichen Kollegen. Und wir lernen auch, wie wir rückschonend heben und tragen.

Was machen Sie zum Ausgleich in der Freizeit?

Ich bin zwar extra zur Begrüßungsfeier der Fußballnationalmannschaft in Berlin gewesen, aber Sport mache ich eigentlich wenig. Ich bin vor allem gerne mit meinen Freunden und der Familie zusammen. Vielleicht liegt es an dem Beruf, dass man bewusster mit den Lebenden umgeht.

Was sagen denn Ihre Freunde zu der Berufswahl?

Viele kenne ich ja schon sehr lange, die kennen auch meine Familie und haben keine Berührungängste. Bei neuen Bekanntschaften gibt es manchmal eine gewisse Überraschung, aber es äußert sich niemand abwertend – im Gegenteil, eher respektvoll.

Wir diskutieren oft über unsere Einstellung und das Gefühl gegenüber den Verstorbenen.

Gibt es für Sie ein Vorbild, an dem Sie sich orientieren?

Ja, das ist mein Vater. Er hat als jüngster von drei Brüdern zuerst Zahntechnik gelernt und später das Familienunternehmen von meinem Opa übernommen.

Und was haben Sie für Pläne für die Zukunft?

Erstmal möchte ich die Ausbildung erfolgreich abschließen, dann arbeiten und später zu Hause einsteigen. Irgendwann werde ich wahrscheinlich die Tradition fortsetzen, das Geschäft übernehmen und vergrößern.

(dp)

SicherheitsProfi

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



NEU IM NETZ



Deutscher Weiterbildungstag

Am 19. September 2014 findet der Deutsche Weiterbildungstag statt, ein bundesweiter Aktionstag, an dem es möglichst viele und originelle Veranstaltungen zur Weiterbildung gibt. So soll die Bedeutung der beruflichen und privaten Qualifizierung betont werden. Der Weiterbildungstag wird von einem Bündnis namhafter Verbände und Institutionen getragen, die Schirmherrschaft hat in diesem Jahr das Europäische Parlament übernommen.

Jedes Unternehmen kann teilnehmen und vor Ort eine eigene Aktion auf die Beine stellen. Einzige Bedingung: Die Veranstaltung muss tatsächlich rund um den 19. September 2014 stattfinden. Auf der Homepage gibt es eine Veranstaltungsdatenbank – dort kann jeder nachsehen, was bereits geplant ist, und seine eigene Veranstaltung eintragen.

www.deutscher-weiterbildungstag.de

DIE ZAHL

62.924

meldepflichtige Unfälle wurden 2013 bei der BG Verkehr angezeigt, das sind 172 pro Tag.



Sie fragen – wir antworten

? Ich bin gestern in eine Polizeikontrolle geraten. Mir wurde gesagt, dass meine Hubladebühne nicht geprüft ist. Ich versteh' das nicht, ich war doch zur Hauptuntersuchung.

! Bei der Hauptuntersuchung wird zwar das Fahrzeug nach Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung überprüft, die Arbeitssicherheit – und um die geht es hier – gehört dabei aber nicht automatisch zum Prüfumfang. Die Polizei hat Sie sicherlich nach dem Nachweis für die Arbeitssicherheitsprüfung gefragt. Sie muss regelmäßig erfolgen und man erhält dafür einen gesonderten Prüfnachweis. Diese sogenannte UVV-Prüfung oder Arbeitssicherheitsprüfung dürfen nur befähigte Personen durchführen. Meistens kann man sie bei der Hauptuntersuchung gleich mitmachen lassen, aber sie muss gesondert beauftragt und gesondert nachgewiesen werden.



© Bobo/Forolia

Die Prüfung ist laut Betriebssicherheitsverordnung vorgeschrieben, um sicherzustellen, dass während des Betriebs keine Schäden an dem Arbeitsmittel entstanden

sind, die die Arbeitssicherheit gefährden. Das gilt übrigens nicht nur für Hebebühnen am Fahrzeug, sondern für alle Arbeitsmittel. Und bei Arbeitsmitteln, die außerhalb des Unternehmens verwendet werden, müssen Sie den Nachweis der Durchführung der letzten Prüfung dabei haben.

Wir empfehlen übrigens eine jährliche Prüfung. Wenn Sie das gleich mit der jährlichen Hauptuntersuchung zusammen erledigen, sind Sie auf der sicheren Seite.

Kommen Sie in eine Polizeikontrolle und können den Prüfnachweis nicht vorzeigen, bekommt die BG Verkehr einen Bericht von der Polizei. Wir schicken dann in der Regel ein Schreiben an den Unternehmer und erinnern ihn daran, damit er die Prüfung nachholt. Im Anschluss daran muss er uns den Nachweis dafür zuschicken. In sehr hartnäckigen Fällen kann es sogar zu einem Bußgeldverfahren kommen.

Ihr nächster SicherheitsProfi: 19.9.2014

REPORTAGE
Die Inselentsorger

GESUND UND SICHER
Unfallstatistik 2013



© picture alliance



Testen Sie Ihr Wissen

Rund 200.000 Mitgliedsunternehmen hat die BG Verkehr und etwa 1,3 Millionen Versicherte. Gegründet wurde sie 1886, ihr Hauptsitz ist in Hamburg. Und was wissen Sie noch über Ihre Berufsgenossenschaft?



1. Wofür gibt die BG Verkehr im Jahr am meisten Geld aus?

- A Präventionsmaßnahmen und Kampagnen
- B Leistungen nach Arbeitsunfall oder Berufskrankheit
- C Personal- und Verwaltungskosten

2. Wie setzt sich die Selbstverwaltung zusammen?

- A Zur Hälfte Arbeitgeber und Arbeitnehmer
- B Nur Arbeitgeber (sie bezahlen die Beiträge)
- C Zwei Drittel Arbeitgeber, ein Drittel Arbeitnehmer

3. Welche dieser Unternehmen sind nicht bei der BG Verkehr versichert?

- A Taucherei- und Bergungsunternehmen
- B Gewerbliche Reitpferdehaltung
- C Straßenbahnen

Brustmuskulatur dehnen

Setzen oder stellen Sie sich mit aufgerichtetem Oberkörper hin. Heben Sie beide Arme etwa bis auf Schulterhöhe an, dabei bleibt das Ellenbogengelenk leicht gebeugt. Nun ziehen Sie die Arme langsam nach hinten,

dabei spüren Sie, wie sich die Schulterblätter näherkommen. In dieser Position drehen Sie die geöffneten Hände nach hinten. Kurz verharren, dann auflösen und die Übung noch zweimal wiederholen.



GEWINNSPIEL

UK|BG

DVR
Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

VISION ZERO.
KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion

BLEIB FAIR
... in der Stadt!



www.bleibfair.info

1. Preis

Einwöchige Urlaubsreise für zwei Personen zur Zeit der Expo 2015 nach **Mailand**, inkl. Eintrittskarten

(zwischen 1. Mai und 31. Oktober)



2. Preis
Wellnesswochenende für 2 Personen



3. - 5. Preis
je ein Tablet-PC von Apple



6. - 10. Preis
Gutschein für ein Reisetrolley-Set



11. - 100. Preis
Automatik-Taschenschirm



SO KÖNNEN SIE TEILNEHMEN: Senden Sie uns eine Postkarte unter Angabe der richtigen Lösung, Ihres Namens und Ihrer Adresse. Damit Ihre Einsendung gültig ist, benötigen wir auch den Namen Ihrer Unfallkasse/Berufsgenossenschaft und Ihrer Firma. Senden Sie die Postkarte an: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Postfach 300354, 53183 Bonn oder nutzen Sie das Online-Formular unter www.bleibfair.info. Dort finden Sie auch viele Sachinformationen, die Ihnen beim Beantworten der Gewinnspielfragen helfen. Einsendeschluss ist der 28. Februar 2015.

Besondere Vorsicht erfordert die Baustellen- ...

A [] [] [] [] [] [] T

Ein Radfahrer, der abbiegen will, gibt ...

H [] [] [] [] [] [] N

Straßenverkehr ist nur dann sicher, wenn alle ...

M [] [] [] [] [] [] N

Um Auffahrunfälle zu vermeiden, halten wir ...

A [] [] [] [] [] [] D

S

Lösen Sie das Kreuzworträtsel, indem Sie die Sätze vervollständigen. Die Buchstaben in den grünen Kästchen ergeben das Lösungswort.

www.bleibfair.info

Mit der Teilnahme an dem Gewinnspiel akzeptieren Sie folgende Bedingungen: Damit die Gewinner benachrichtigt werden können, ist die gültige Postanschrift des Teilnehmers erforderlich. Eine Barauszahlung von Sachpreisen ist ausgeschlossen. Der Teilnehmer erklärt sich für den Fall eines Gewinnes damit einverstanden, dass sein Name veröffentlicht wird. Die Gewinner werden von uns schriftlich benachrichtigt.

Von der Teilnahme ausgeschlossen sind die Mitarbeiter der Unfallkassen, der Berufsgenossenschaften und des DVR sowie deren Angehörige und externe Mitarbeiter des DVR und Dienstleister des DVR, die mit der Umsetzung des Preisausschreibens beschäftigt waren oder sind.

Datenschutz: Der Teilnehmer ist damit einverstanden, dass seine persönlichen Daten zum Zwecke der Durchführung und Abwicklung des Gewinnspiels erhoben, gespeichert und genutzt werden. Eine weitere Nutzung der Daten erfolgt nicht.

