

SicherheitsProfi

Das Magazin der BG Verkehr



www.bg-verkehr.de

4 | 2016

DAS THEMA
Kein gewöhnlicher Unfall

Seite 8



GESUND UND SICHER
Auf Sonnenschutz achten

Seite 26



REPORTAGE

Mit Höchstdruck arbeiten

Seite 10



„Die Trennung von der VerkehrsRundschau bedauern wir sehr, aber nur so lässt sich der Neustart 2017 umsetzen.“

Sabine Kudzielka
Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Liebe Leserinnen und Leser,

es ist eine lange und gute Partnerschaft: Seit weit mehr als 60 Jahren erscheint das Mitgliedermagazin der BG Verkehr in der Fachzeitschrift VerkehrsRundschau. Dennoch haben wir beschlossen, ab 2017 getrennte Wege zu gehen – warum? In den letzten Jahren hat sich vieles verändert. Durch die Fusionen mit der See-BG und der Unfallkasse Post Telekom hat sich das Spektrum der Branchen, die bei uns versichert sind, stark erweitert. Es gibt zwar immer Themen, die für alle interessant sind, aber spätestens, wenn es um sehr konkrete Maßnahmen für Arbeitssicherheit geht, nützt es zum Beispiel einem Schiffsmechaniker wenig, sich mit der Situation eines Postboten zu befassen.

Darum wird der SicherheitsProfi ab 2017 in sechs unterschiedlichen Ausgaben erscheinen. Das Gemeinsame bleibt für alle gleich – das Spezielle wird für jede große Branche unterschiedlich dargestellt. Dafür erscheint der SicherheitsProfi nicht mehr wie jetzt acht Mal im Jahr, sondern jeweils zu Beginn eines Quartals. Diese Veränderungen wären in der Kooperation mit der VerkehrsRundschau nicht umsetzbar. Darum haben wir uns schweren Herzens entschlossen, die lange und gute Zusammenarbeit zu beenden. Und wünschen uns, dass viele unserer Leser nun Abonnenten der VerkehrsRundschau werden! Den SicherheitsProfi erhalten unsere Mitgliedsunternehmen wie bisher direkt und kostenlos.

In dieser Ausgabe zeigt sich einmal mehr die Vielfalt unserer Inhalte: In der Rubrik „Das Thema“ nehmen wir den Abschlussbericht der Französischen Flugunfalluntersuchungsbehörde zum Anlass, auf den Absturz der Germanwings-Maschine vor einem Jahr einzugehen. Unsere Reportage begleitet Industriereiniger, die mit Hochdruckgeräten in Produktionsanlagen der Chemie-Industrie unterwegs sind. Wir berichten über einen tödlichen Arbeitsunfall bei der unsachgemäßen Reparatur eines Lkw, geben Hinweise zu berufsbedingten Hautkrebskrankungen und vieles mehr. Falls Sie Anregungen oder Kommentare zum Inhalt haben, schicken Sie einfach eine E-Mail an redaktion@sicherheitsprofi.de.

Herzliche Grüße

Ihre

IMPRESSUM

Herausgeber:
Berufsgenossenschaft
Verkehrswirtschaft Post-Logistik
Telekommunikation
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka, Vorsitzende der
Geschäftsführung

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Dorothee Pehlke (dp), Renate Bantz (rb),
Ute Krohne (uk)
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH,
Alfred-Nobel-Straße 33, 97080 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
E-Mail: info@bg-verkehr.de
mitglieder@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de
Internet: www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffsicherheit
Brandstwierte 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
E-Mail: schiffsicherheit@bg-verkehr.de
Internet: www.deutsche-flagge.de

**ASD Arbeitsmedizinischer und
Sicherheitstechnischer Dienst
der BG Verkehr**
Tel.: 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
Internet: www.asd-bg-verkehr.de

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

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

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

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

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

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

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

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

Sparte Post, Postbank, Telekom
Europaplatz 2
72072 Tübingen
Tel.: 07071 933-0
E-Mail: tuebingen@bg-verkehr.de

ROBOTER

werden in Zukunft die Industrie-
reiner bei ihrer anspruchsvollen
und manchmal gefährlichen Arbeit
unterstützen. Beim Ortstermin mit
der Firma Lobbe wird aber noch
jede Aufgabe von Menschen
erledigt – mit Höchstdruck und
manchmal auch dem Kehrblech.
Lesen Sie mehr in unserer
Reportage ab
Seite 10



ABSTURZ GERMANWINGS Seite 8



LANG-LKW FAHREN Seite 18



SCHLAFEN LERNEN Seite 20

© dpa/Guillaume Horcajuelo

© dpa/Patrick Pleut

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr

4
5

DAS THEMA

Kein gewöhnlicher Unfall
Abschlussbericht der französischen Flugunfalluntersuchungsbehörde

8

REPORTAGE

Mit Höchstdruck arbeiten
Unterwegs mit einem Einsatzleiter von Lobbe Industrieservice

10

GESUND UND SICHER

- Unfallbericht**
Tödliche Bedingungen
- Erfahrungsbericht zum Lang-Lkw**
Spedition Gustke: Hier geht's lang!
- Tipps vom Schlafberater**
Schlafen lernen
- Hautkrebs als Berufskrankheit**
Auf Sonnenschutz achten

16
18
20
26

SEE & SICHERHEIT

Unfallschwerpunkte 2015 22
Aktuelle Auswertung und Hinweis zur Prävention

DER FAHRENSMANN

Sicherheitsrolle auf Fahrgastschiffen 24
Auf Notfälle rechtzeitig vorbereiten

Qualitätssicherung in der verkehrsrechtlichen Untersuchung 25

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

Ehre, wem Ehre gebührt 28
Vertreterversammlung ehrt langjährige Mitglieder

VERMISCHTES/RUBRIKEN

Editorial / Impressum 2

Infos für Kurierfahrer: Umgang mit Hunden 29

Nachbestellung SicherheitsProfi / Neu im Netz / Neu: Tage wie dieser 30

Sie fragen – wir antworten 30

Vorschau / Testen Sie Ihr Wissen 31

Risiko-Check: Wer klug entscheidet, gewinnt

Start der UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion 2016

Das Erkennen und Bewerten von Risiken verläuft von Mensch zu Mensch unterschiedlich. Nicht jede Gefahrensituation im Straßenverkehr lässt sich vermeiden – doch jeder Verkehrsteilnehmer hat großen Einfluss auf die Höhe seines Risikos. Mit der diesjährigen Schwerpunktaktion möchten Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) für ein stärkeres Risikobewusstsein sensibilisieren und Lösungsansätze für das verantwortungsvolle Bewältigen von gefährlichen Verkehrssituationen anbieten. „Risiko-Check“ hinterfragt dazu typische Verhaltensweisen und gibt Raum für Entscheidungen.

Drei Broschüren sowie die Internetseite www.risiko-check.info richten sich an Fahrer von Lkw und Transporter, Pkw und Motorrad sowie an Radfahrer und Fußgänger. Leser finden praxisbezogene Tipps, die sie beim rechtzeitigen Erkennen gefährlicher Situationen und dem Treffen verantwortungsvoller Entscheidungen unterstützen sollen. Im Internet wird ein temporäres Kampagnenvideo die Aktion unterstreichen. Begleitet wird die diesjährige



© DVR

zen sollen. Im Internet wird ein temporäres Kampagnenvideo die Aktion unterstreichen. Begleitet wird die diesjährige

Schwerpunktaktion von zwei Gewinnspielen. Leser der „Risiko-Check“-Printmedien haben die Chance auf eine sechstägige AIDA-Kreuzfahrt für zwei Personen und viele weitere wertvolle Preise. Für das zusätzliche Online-Gewinnspiel nutzt „Risiko-Check“ eine besondere Erzählweise: Kurze Filmsequenzen begleiten wahlweise einen Mann oder eine Frau durch unterschiedliche Gefahrensituationen auf dem Heimweg und in der Freizeit. Die Spieler entscheiden, ob sie für ihre Figur die risikoarme oder riskante Verhaltensweise wählen. Je nach Entscheidung nimmt die Geschichte einen anderen Verlauf. Als Preise winken hier unter anderem hochwertige Unterhaltungselektronik und Smartphones der Oberklasse. Beide Gewinnspiele starten am 1. Juni 2016 und laufen bis zum 28. Februar 2017. Weitere Informationen und alle Präventionsmaterialien finden sich unter

www.risiko-check.info

Schau Dich schlau: Datenbank enthält über 400 Videoclips und Kurzfilme

Mediathek als effektives Mittel zum Arbeitsschutz nutzen

Die Mediathek für Arbeitsschutz und Gesundheitsförderung (MAG) hat ihre Datenbank aufgestockt: neue Brandschutzvideos und Gefahrstofffilme zu den neuen GHS-Symbolen erweitern das Angebot der digitalen Videosammlung.

Über 400 Videoclips und Kurzfilme zum Thema Sicherheit am Arbeitsplatz stehen damit in der MAG online zur Verfügung.

Aus insgesamt 51 Kategorien können Fachkräfte und Interessierte zahlreiche Kurzfilme und Clips streamen oder fallweise nach Registrierung im Mitgliederbereich auch downloaden. Die gebührenfreie und kostenlose Mediathek verfolgt damit das Ziel, die Recherche nach Arbeitsschutzfilmen zu erleichtern. Die MAG wird von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung unterstützt.

Arbeitsschutzfilme gelten als effektive Hilfsmittel, um Sicherheitsthemen einfach und anschaulich an alle Beschäftigten zu vermitteln. „Immer häufiger werden die Lehrvideos bei Schulungen und Unterweisungen eingesetzt“, weiß der Leiter der Arbeitssicherheit bei der Berliner Stadtreinigung (BSR) und Initiator der Datenbank Christoph Benning aus Rückmeldungen von Nutzern. Umgang mit Leitern, Brandschutz, Gefahrstoffe, Verkehrssicherheit, Sucht am Arbeitsplatz, Krane und Instandhaltung seien nur einige Themen, die durch die Präventionsfilme abgedeckt würden.

Das Angebot beschränkt sich aber nicht auf Lehrfilme, Nutzer finden auch unterhaltsame Unterweisungs-Videos.

www.arbeitsschutzfilm.de



DEKRA SafetyCheck

Junge Fahrer können ihr Auto kostenlos untersuchen lassen

Noch bis zum 1. Juli können Autofahrer zwischen 18 und 24 Jahren ihr Auto beim DEKRA SafetyCheck kostenlos auf Mängel untersuchen lassen. Die Aktion soll das Unfallrisiko junger Fahrer verringern.

Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall ums Leben zu kommen, ist für junge Männer und Frauen fast doppelt so hoch wie im Durchschnitt der Bevölkerung. Neben einer erhöhten Risikobereitschaft und mangelnder Fahrpraxis spielt oft auch der Zustand der Fahrzeuge, mit denen die jungen Leute unterwegs sind, eine Rolle. Beim SafetyCheck prüfen Sachverständige in den bundesweit 75 DEKRA-Niederlassungen sowie ihren Außenstellen kostenlos wichtige Si-



© DEKRA

cherheitsbauteile wie Bremsen, Fahrwerk, Lenkung und Räder. Im vergangenen Jahr fielen drei von vier Autos durch sicherheitsrelevante Mängel auf.

+ <http://dekra-safetycheck.com>

Druckluft nur noch gegen Geld?

DVR fordert Tankstellenbetreiber zum Umdenken auf



© DVR/Initiative Reifenqualität

Ist der Reifendruck zu niedrig, wird der Bremsweg länger.

Seit einiger Zeit werden Tankstellen mit neuen Reifendruckautomaten ausgerüstet, die nur bei Bezahlung eines Euros die Druckluft für die Reifen bereitstellen. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) appelliert an die Tankstellenbetreiber, das Auffüllen der Reifen weiterhin kostenlos zu ermöglichen.

Die Sicherheit eines Autos hängt davon ab, ob wichtige Eigenschaften regelmäßig geprüft und gewartet werden. Dazu gehören die Kontrolle des Ölstands, das Nach-

füllen von Scheiben- oder Kühlwasser und die Scheibenreinigung. Auch der richtige Reifendruck ist wichtig, denn er hat direkten Einfluss auf die Länge des Bremsweges. Schon 0,5 bar zu wenig kann den Bremsweg um zehn Prozent verlängern. „Verkehrssicherheit ist für uns ein wichtiges Thema, deshalb schließen wir uns dem Appell des DVR an“, erklärt Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Präventionsleiter der BG Verkehr.

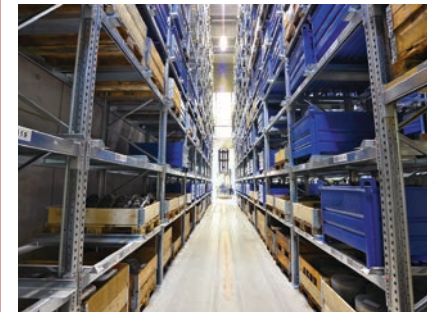
+ www.dvr.de

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Lagerhalle

Sturz vom Hochlager

In einem Lager hatten zwei Mitarbeiter den Auftrag, Ersatzstützen für ein Hochregal senkrecht mit Kabelbindern an Stützen des Regals zu befestigen. So sollte vermieden werden, dass die etwa zehn Meter langen Ersatzstützen auf dem Boden herumliegen. Die Männer nutzten für die Aufgabe einen Gabelstap-



© Industrieblick/Fotolia

ler mit Arbeitskorb. Ein Mitarbeiter begab sich in den Korb und wurde von seinem Kollegen auf etwa fünf Meter Höhe angehoben. Von dort aus stieg er über das Geländer des Arbeitskorbes auf die Roste eines Regaldurchganges. Diese waren auf die Träger des Durchganges aufgelegt und nicht gegen Wegklappen gesichert. In diesem Bereich halten sich bestimmungsgemäß keine Personen auf. Zwei aneinanderliegende Roste klappten nach unten, der Mitarbeiter, ein ausgebildeter Gabelstaplerfahrer, fiel auf den Hallenboden und erlitt Knochenbrüche an Kopf, Schultern und Becken.

Windkraftanlage

Autokran kippt

Beim Aufstellen neuer Windkraftanlagen wurde ein Gittermastkran eingesetzt. Nach Abschluss der Montagearbeiten sollte der Kran auf der Baustelle abgerüstet werden. Um den Gittermast abzubauen, mussten die Verbindungsbolzen herausgeschlagen werden. Das abzurüstende Segment wurde mit einem Kettengehänge an einen Autokran angeschlagen, damit es nach dem Trennen der Verbolzung nicht herunterfiel. Der Autokran stand parallel zum Gittermastausleger auf einer mit Schotter befestigten Fläche. Die hintere linke Stütze, die mit sogenannten „Baggermatratzen“ unterbaut war, befand sich allerdings außerhalb der verdichteten Fläche. Nachdem alle Bolzen entfernt waren, kippte der Autokran seitlich über die hintere linke Abstützung in Richtung Gittermastausleger. Dabei wurde der Versicherte, der die Bolzen herausschlug, schwer verletzt.

Das Leben zurückgewonnen

Sportlerin Kirsten Bruhn veröffentlicht ihre Biografie

Sie gewann dreimal bei den Paralympics, holte sechsmal den Weltmeistertitel und wurde achtmal Europameisterin. Schwimmerin Kirsten Bruhn kann auf eine erfolgreiche Sportkarriere zurückblicken. Jetzt

hat die 46-Jährige eine Zwischenbilanz gezogen: „Mein Leben und wie ich es zurückgewann.“ Es geht um den Sport, um das Schwimmen, um das Element Wasser, und es geht um noch viel mehr: Das Buch zeichnet die Geschichte eines Menschen, der kämpft – gegen Schmerzen, Wut und Verzweiflung, gegen das Schicksal, als junge

Frau von 21 Jahren nach einem Motorradunfall plötzlich im Rollstuhl zu sitzen.

Kirsten Bruhn, die unter anderem Repräsentantin des Behindertensports und Botschafterin der DGUV ist, war eine der Protagonistinnen im Dokumentarfilm „GOLD – Du kannst mehr als Du denkst“, der 2013 in die Kinos kam.

Richtig sitzen: Kurzfilm für Staplerfahrer

Fünf Minuten über „Ergonomie und Sicherheit beim Fahren von Flurförderzeugen“

Staplerfahrer lernen bei der Ausbildung zwar alles über die Bedienung des Geräts, aber das Thema Ergonomie und richtiges Sitzen kommt manchmal zu kurz. Deswegen hat die Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW) einen Präventionsfilm für betriebsinterne Unter-



©Industrieblick/Fotolia

Die Position von Hüfte, Knien und Rückenlehne sind wichtig für gesundes Sitzen.

weisungen und Schulungen entwickelt. Er richtet sich an Fahrer von Gabelstaplern und Bedienpersonal von Flurförderzeugen. Der Film erklärt ausführlich, wie Sitze, abhängig von Körpermaßen und Gewicht des Fahrers, richtig eingestellt werden. Anschauen und Herunterladen kann man ihn auf der Internetseite der DGUV, im Sachgebiet Fördern, Lagern, Logistik.

www.dguv.de

Trainieren auf dem Autohof

Neue Fitnessanlage für Berufskraftfahrer in Lauenau

An der A 2 im niedersächsischen Lauenau gibt es jetzt im Freien eine Fitnessanlage für Berufskraftfahrer. Eingerichtet wurde sie von der Truckers Life-Stiftung, die sich dafür engagiert, dass Berufskraftfahrer gesund und aktiv leben. Beim Fitnessstraining an der frischen Luft tun die Fahrer etwas für ihre Gesundheit: Die Geräte sollen Muskeln, Bänder und Gelenke stärken und für eine bessere Kondition sorgen. Gleichzeitig beugt ein bisschen Bewegung auf dem Rastplatz der Müdigkeit während der Fahrt vor und verbessert die Konzentrationsfähigkeit von Fahrern. Davon profitiert nicht zuletzt die Verkehrssicherheit, so die Initiatoren.

Die Anlage befindet sich beim TRUCK Center Lauenau, Daimlerstraße 1,



© Claudia Michels

Lkw-Fahrer probieren die neuen Fitnessgeräte aus.

unmittelbar neben dem MAXI Autohof. In Polen hat die Truckers Life-Stiftung bereits über 50 Fitness-Anlagen für Berufskraftfahrer in Betrieb. In Deutschland sind bis

2017 weitere 20 geplant. Mehr Infos und Fotos gibt es im Internet.

www.truckerslife.eu/nachrichten

Pressemeldungen zu Fume-Events

Zwischenstand zu Unfallmeldungen des Flugpersonals



© Eibner, Pressefoto/Fotolia (bearbeitet)

Bisher wurde kein Auslöser für chronische Erkrankungen durch Kabinenluft gefunden.

In der jüngsten Zeit sind in diversen Print- und Onlinemedien erneut Pressemeldungen zu sogenannten Fume-Events erschienen. Dabei handelt es sich um Geruchsereignisse an Bord von Verkehrsflugzeugen, bei denen ein Zusammenhang mit Gesundheitsbeschwerden von Besatzungsangehörigen diskutiert wird. Um den Lesern dieser

Berichte weitergehende Informationen zu geben, weisen wir auf unsere ausführlichen Stellungnahmen im Internet (unter www.bg-verkehr.de, Pressemitteilungen), sowie auf das Interview mit unserem Präventionsleiter im Sicherheitsprofi 2/2016 hin.

www.bg-verkehr.de

Neue Ausstellung der DASA in Dortmund

Entdecker-Parcour lädt junge Leute ein

„Wie geht's?“ heißt es ab sofort in der DASA Arbeitswelt Ausstellung in Dortmund. Vor allem junge Menschen, die den Start ins Berufsleben noch vor sich haben, werden eingeladen, sich mit dem Thema Berufskrankheit zu beschäftigen. Im Mittelpunkt des ungewöhnlichen Entdecker-Parcours stehen fiktive Personen. Die Besucher begleiten diese Personen zur Ärztin, denn jede von ihnen zeigt Anzeichen einer Erkrankung. Wie lautet ihre Diagnose und: Ist es eine Berufskrankheit? Die neue Wanderausstellung gibt interaktiv Hinweise zu Vorbeugung oder Versicherungsschutz bei Berufskrankheiten.

Die Ausstellung ist vom 29. Juni 2016 bis zum 12. Februar 2017 zu sehen.



© Presse-Illustration/Laura Laakso

Ob sich hier eine Berufskrankheit entwickelt?

Mehr Informationen zur Ausstellung sowie Unterrichtsmaterialien gibt es im Internet.

www.wiegehts-ausstellung.de



DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Sportwochen

Vor uns liegen sportliche Wochen. Fußball-Europameisterschaft und Olympische Spiele werden Herzfrequenz und Blutdruck wieder in ungeahnte Höhen treiben. Auch bei den Sportlern, aber vor allem bei vielen Fans vor dem „XXL“-Smart-TV. Und das ganz ohne körperliche Anstrengung. Dazu kommt die TV-Sportler-Diät aus Bier, Kartoffelchips und bei gutem Wetter Currywurst vom Grill. Gut, das macht ja auch Laune und es spricht ja auch nichts dagegen, ab und zu mal einen richtig schönen sportlichen Abend zu genießen. Aber die dichte Abfolge hochklassiger Leistungssportveranstaltungen kann einen natürlich auch mal an die Grenzen der eigenen Belastbarkeit führen. Lassen Sie sich doch einfach von den Bildern animieren und kramen Sie Sportschuhe und Jogginghose aus dem Schrank. Regelmäßige körperliche Bewegung sichert die Leistungsfähigkeit in Freizeit und Beruf, lässt uns auch gelegentlich höhere Anforderungen besser ertragen, beugt dem Herz-Kreislauf-Tod auf dem Fernsehsofa vor und schafft Platz für die eine oder andere zusätzliche Kalorie. Also wecken Sie den Boateng, Hummels oder auch Usain Bolt in sich und legen Sie los. Und falls der letzte Sportschuhgebrauch schon ein paar Jahre zurückliegt, fangen Sie langsam an.

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Kein gewöhnlicher Unfall

Am 24. Mai 2015 stürzte ein Airbus A320 der Germanwings, Kennzeichen D-AIPX, mit 144 Passagieren und sechs Besatzungsmitgliedern in den französischen Alpen ab. Die französische Flugunfalluntersuchungsbehörde BEA hat jetzt ihren Abschlussbericht vorgelegt.

Einen schweren Unfall mit einem deutschen Luftfahrzeug hatte es schon seit vielen Jahren nicht mehr gegeben. Aber nicht nur deshalb sind das Entsetzen und die Trauer groß. Schon nach kurzer Zeit wird klar, dass kein technischer Defekt oder menschliches Versagen im allgemeinen Sinne diesen Unfall verursacht hat, sondern dass der Copilot das Flugzeug absichtlich auf einen kontrollierten Kurs in den Boden gesteuert hat.

Der Ablauf Um 9:30 Uhr, kurz nachdem das Flugzeug auf seinem Flug von Barcelona mit dem Ziel Düsseldorf die vorgesehene Reiseflughöhe erreicht hat, verlässt der Kapitän das Cockpit. Unmittelbar danach stellt der Copilot den Autopiloten auf Sinkflug ein und verhindert die Entriegelung der Cockpittür, als der Kapitän nach vier Minuten zurückkehren will. Während des weiteren Sinkflugs nimmt der Copilot Steuereingaben zur Erhöhung der Geschwindigkeit vor. Keiner der wiederholten Versuche von Flugverkehrskontrollstellen, mit dem Airbus in Kontakt zu treten, wird beantwortet. Die Maßnahmen der Besatzung, ins Cockpit zu gelangen, bleiben erfolglos, bis das Flugzeug um 9:41 Uhr an einem Berghang zerschellt. Elf Minuten, in denen der Copilot eine offenbar geplante und vorbereitete Handlung in die Tat umsetzte, denn er hatte sich im Vorfeld mit dem System der Cockpittür vertraut gemacht und die Einstellungen des Autopiloten auf dem Hinflug nach Barcelona geübt.

Eignung Was bringt einen Menschen dazu, so zu handeln? Ein Selbstmord, bei dem man 149 andere Menschen mit in den Tod reißt, beruht sicherlich nicht auf einer normalen Depression. Er trägt alle Züge einer psychotischen Entwicklung. Seit 2009 flog der

Ein Selbstmord, bei dem jemand 149 andere Menschen mit in den Tod reißt, trägt alle Züge einer psychotischen Entwicklung.

Copilot nach einer depressiven Erkrankung mit einer Sondergenehmigung. Die Frage, ob Menschen, die schon einmal eine Depression hatten, in das Cockpit eines Verkehrsflugzeuges gehören, ist zwar zulässig, aber aus flugmedizinischer und psychologischer Sicht beantwortet. Viele Menschen erleiden im Laufe ihres Lebens depressive Episoden. Sie von qualifizierten und von Verantwortung für Menschenleben geprägten Berufen auszuschließen, ist nicht in jedem Fall sinnvoll und notwendig. Aber Methoden zu entwickeln,

wie man einen Rückfall besser und frühzeitiger erkennen kann, ist eine der Fragen, die der Unfallflug aufgeworfen hat.

Schweigepflicht Eine andere Frage ist besonders heikel. Der Pilot war sich seiner erneut aufgetretenen Depressionen bewusst. Er war bei mehreren Ärzten in Behandlung, nahm diverse Medikamente und war sogar für den Tag des Unfalls krankgeschrieben, ohne dass sein Arbeitgeber davon wusste. Einer der Ärzte hatte die Entwicklung der gefährlichen Psychose erkannt und dringend zur stationären Therapie geraten. In solchen Krankheitsphasen gelten unsere Vorstellungen von logischem, folgerichtigem Denken und Handeln nicht mehr. Deshalb stellt sich auch nicht die Frage, warum der Copilot beschloss, ein vollbesetztes Flugzeug zum Absturz zu bringen, statt sich einer Therapie zu unterziehen. Die Frage lautet vielmehr, warum es aus dem persönlichen Umfeld und vor allem von den beteiligten Ärzten keine Warnung an die Behörden gab. Auch für diese Frage gibt es eine vordergründige Antwort. Die ärztliche Schweigepflicht ist ein sehr hohes Rechtsgut. Die Gesellschaft insgesamt profitiert davon, dass man sich einem Menschen, der einen medizinischen Heilberuf ausübt, vorbehaltlos anvertrauen kann. In Deutschland gibt es, auch in der Verkehrsmedizin, keine gesetzlich geregelte Offenbarungspflicht in definierten Situationen. Es gibt lediglich ein allgemeines Offenbarungsrecht, dessen Rahmenbedingungen aber im Gegensatz zur strafbewehrten Schweigepflichtsverletzung nur unscharf formuliert sind. Das ist nicht in allen Ländern so. So gibt es neben Offenbarungspflichten oft eindeutiger formulierte Offenbarungsrechte. Hier zeigt sich das erste Dilemma, das den Unfall begünstigt hat. Ein Pilot, der gesetzestreu seinem Fliegerarzt eine zur Untauglichkeit führende Krankheit mitteilt, riskiert seine Lizenz und damit seinen Beruf. Die Tatsache, dass er sich bei anderen Ärzten behandeln lassen kann, ohne Konsequenzen fürchten zu müssen, führt zumindest dazu, dass überhaupt eine Therapie stattfindet. Insofern sind solche geschützten Räume weiter erforderlich, wie es sie auch in sogenannten peer-groups oder im Rahmen einer arbeitsmedizinischen Vorsorge gibt. Die Frage aber, wo die Grenzen der ärztlichen Schweigepflicht liegen, ist so alt wie die Verkehrsmedizin und muss diskutiert werden, auch um Ärzten mehr Rechtssicherheit zu geben.

Ein Einzelfall? Im Übrigen war dieser Unfall kein Einzelfall. In der Vergangenheit wurde eine ganze Reihe von Unfällen identifiziert, in denen einer der Piloten mit dem Luftfahrzeug Selbstmord beging. Einige dieser Unfälle erscheinen rückblickend nahezu als Blaupause für die hier beschriebene Katastrophe.



In einem Hochgebirgstal der Alpen bergen Spezialisten Wrackteile der Unglücksmaschine.



Die Cockpittür Ein weiteres Dilemma liegt im Design der Cockpittür. Seit den Anschlägen vom 11. September 2001 ist man sich international darüber einig, dass unbefugte Personen im Cockpit nichts verloren haben. Deshalb wurde eine Cockpittür entwickelt, die das – auch gewaltsame – Eindringen von außen, also von der Kabinenseite, gegen den Willen der Besatzung unmöglich macht. Die Tür kann nur von innen geöffnet oder entriegelt werden. Sogar der Notfallcode zum Öffnen der Tür – für den Fall, dass jemand zur Hilfeleistung ins Cockpit muss – kann von innen blockiert werden. Es gibt eben keine Tür, die Gefahren aus beiden Richtungen gleichermaßen entgegenwirkt.

Eine Sicherheitseinrichtung, die verhindern soll, dass Entführer ins Cockpit gelangen, hat in diesem Fall den Zutritt von Helfern blockiert.

Eine Sicherheitseinrichtung, die das Eindringen von Gefährdern in das Cockpit verhindern sollte, hat in diesem Fall den Zutritt von Helfern blockiert. Sicherlich ein Anlass, die Gefahrenlage von außen wie von innen einer erneuten Bewertung zu unterziehen, mindestens aber über neue Designs der Kabinengestaltung nachzudenken, zum Beispiel die vordere Toilette in den durch die Tür geschützten Bereich einzuschließen.

Sofortmaßnahmen Die genannten Maßnahmen verlangen eine intensive Diskussion und benötigen Zeit. Umso mehr standen natürlich einige Sofortmaßnahmen im Fokus der Öffentlichkeit: Ob die Anwesenheit eines Flugbegleiters im Cockpit einen Sicherheitsgewinn bringt, ist zumindest nicht bewiesen. Zum einen erhält eine weitere Person, deren Anforderungen an die flugmedizinische

Tauglichkeit deutlich unter der von Flugzeugführern liegen, systematischen Zugang zu einem sensiblen Bereich. Zum anderen zeigen ähnlich gelagerte Unfälle, dass auch eine zweite Person gegen einen entschlossen handelnden Psychopathen den Unfall nicht verhindern konnte. Die Chance, eine in der letzten Phase des Selbstmords oft zu beobachtende Blockade zu durchbrechen, ist jedoch damit zumindest denkbar.

Eine andere Sofortmaßnahme harret noch der Umsetzung, weil auch sie zumindest einer rechtskonformen Grundlage bedarf. Die Sinnhaftigkeit von unangekündigten und zufallsbasierten Untersuchungen von Piloten auf Alkohol und Medikamente wird in Fachkreisen eher kritisch diskutiert. In der Tat ist das eine Maßnahme, die man nicht ohne Weiteres einer einzelnen Berufsgruppe auflasten kann, weil gerade ein spektakulärer Unfall passiert ist. Wenn man, was ja denkbar ist, zu dem Ergebnis kommt, solche Tests müssten sein, dann muss man auch darüber diskutieren, bei wem – außer bei Piloten – eine solche Maßnahme ebenfalls einen Sicherheitsgewinn verspricht.

Nachholbedarf scheint es bei der Überwachung und Steuerung der fliegerärztlichen Untersuchung zu geben. Hier hat Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern noch Prüfungsbedarf, wie man den Datenschutz und die notwendige Information und Beteiligung aller über die Tauglichkeit entscheidenden Stellen richtig gewichtet.

Betrachtet man den Unfall unter Berücksichtigung der „Vision Zero“, also unserem Ziel, tödliche und schwere Unfälle vollständig zu vermeiden, bleibt man zugegeben etwas ratlos. Auch wenn für die Betroffenen eine Unfallsituation vorliegt, darf man fragen, ob der Begriff Unfall hier die Situation ausreichend korrekt beschreibt. Ein furchtbares Unglück ist es in jedem Fall.

Dr. Jörg Hedtmann

Ihr Handwerkszeug reicht vom Roboter bis zum Besen: Spezialisten der Entsorgungsbranche reinigen die Produktionsanlagen der Chemie-, Montan- und Baustoffindustrie. Wir haben einem Einsatzleiter von Lobbe Industrieservice in Duisburg über die Schulter geschaut.





**Mit Höchstdruck
arbeiten**



Neben der üblichen Persönlichen Schutzausrüstung (PSA) tragen die Männer am Einsatzort Einweg-Chemikalienschutzanzüge als Barriere gegen organische und anorganische Chemikalien. Für die Arbeit in den Rohrleitungen liegt umgebungsluftunabhängiger Atemschutz samt Lungenautomat bereit.

Mit 25 Mann, zwei garagengroßen Industrie-Saugzügen, zwei nicht minder imposanten Saugdruck-Tankfahrzeugen, sechs mobilen Wasserhöchst-Druck-Anlagen, 15 speziellen Hochdruckkranzen, zig Metern an Druck- und Saugschläuchen sowie ungezählten Druckgasflaschen mit Atemluft ist Hans-Peter Ludwig seit zwei Tagen im Werk des renommierten US-Chemieunternehmens Huntsman im Duisburger Ortsteil Homberg aktiv. Immer dabei: seine Erfahrung aus 28 Jahren als Einsatzleiter der Firma Lobbe Industrieservice. Denn die ist bei Aufträgen wie diesem wertvoller als jede Technik.

Der Herr der Rohre

Huntsman produziert sogenannte Weißpigmente und andere Füllstoffe und exportiert sie vom linksrheinischen Duisburger Nordwesten in die ganze Welt. Ein für Außenstehende unbegreifbares Konglomerat aus Rohren und Leitungen, Ventilatoren und Pumpen sowie hoch droben in der Finsternis dreistöckiger Werkshallen verschwindender Silos ist das Einsatzgebiet von Ludwig und Kollegen. Es gilt Rohre zu reinigen, Schlammablage-



rungen zu beseitigen, die Schaufeln mächtiger Ventilatoren von Staub zu befreien und betonharte Rückstände aus den gewaltigen Trichtern der Erzsilos zu entfernen. Das alles in stundengenau gesetzten Zeitfenstern, in denen die entsprechenden Teile der Anlage stillstehen, sowie unter Beachtung höchster Sicherheitsstandards.



Die Reinigungsaufträge werden minutiös durchgeplant. Der Auftraggeber schaltet die betreffenden Anlagenteile in vereinbarten Zeitfenstern ab, lässt sie von Werkstechnikern öffnen und bei Bedarf von Gerüstbauern einrösten.



Hans-Peter Ludwig (57) arbeitet seit 1988 bei Lobbe als Einsatzleiter.

Lückenloses Sicherheitskonzept

Im diffusen Dunst eines mannshohen Stahlrohrs beseitigt gerade ein Lobbe-Spezialist mit einer speziellen Hochdruckkanze und gut 250 bar Wasserdruck letzte Ablagerungen. Er trägt die komplette Persönliche Schutzausrüstung mit Einweg-Chemikalienschutzanzug und umgebungsluftunabhängigem Atemschutz. Als Siche-

rungsposten steht ein dafür ausgebildeter Kollege direkt am Rohrzugang. „Sicherheit ist bei uns oberstes Gebot“, erklärt Ludwig und zeigt auf die Schläuche und Leitungen, die sich aus dem Rohrschlängeln. Neben dem von außen mit dem Lungenautomaten des Industriereinigers verbundenen Atemluftschlauch liegen der Wasserhöchstdruckschlauch sowie ein fingerdickes Personen-Siche-



In speziellen Saugdruck-Tankfahrzeugen werden die Rückstände gesammelt, wie hier zur werkseigenen Wiederverwertung transportiert oder auf Wunsch auch deponiert.



rungsseil, das der ebenfalls in Einwegschutz gehüllte Kollege außerhalb des Rohres permanent in den Händen hält. Mit vereinbarten Signalen wie z.B. Zug am Personen-Sicherungsseil ist so auch in geräuschintensiver Arbeitsumgebung eine Basiskommunikation möglich. „Sobald der sichernde Kollege ein Signal bekommt oder Verdacht schöpft, dass etwas nicht stimmen könnte, schaut er nach und setzt notfalls einen Alarmruf ab“, erklärt Ludwig das lückenlose Sicherheitskonzept. Die Rettung eines ohnmächtigen Kollegen aus engen Rohren wird bei Lobbe regelmäßig trainiert. Hohe Anforderungen werden deshalb an die körperliche Fitness der aus allen Berufszweigen stammenden Lobbe-Spezialisten gestellt. Ein Arbeitsmediziner prüft die gesundheitlichen Grundvoraussetzungen und führt die Arbeitsmedizinische Vorsorge durch, die für diese gefährliche Tätigkeit erforderlich ist.

Laugen, Säuren und Toxine

Was erwartet die Mitarbeiter beim nächsten Einsatz? Detailliert wird mit dem Auftraggeber vorbesprochen, auf welche Stoffe die Lobbe-Spezialisten treffen könnten. Ganz gleich, ob ätzende Laugen und Säuren, ob toxische Dämpfe oder Erzstaub, vor Beginn aller Arbei-

Insgesamt 350 hoch spezialisierte Mitarbeiter an sieben Stützpunkten in und um Duisburg decken für Lobbe Industrieservice den gesamten Westen Deutschlands ab. Hinzu kommen alljährlich 20 Auszubildende, die bei Eignung sehr gerne übernommen werden. Bundesweit hat Lobbe knapp 30 Standorte und gut 1.800 Mitarbeiter.

ten muss vollkommen klar sein, unter welchen äußeren Umständen sie ausgeführt werden. Bestehen Zweifel, lässt Ludwig parallel zur Auftrags- und Stillstandsbesprechung Proben ziehen und in Lobbes Labor analysieren. Auch Verunreinigungen an Zugängen, Öffnungen, Treppengeländern oder Türgriffen werden stets berücksichtigt. Das Tragen von Chemikalienschutzhandschuhen ist deshalb ebenso selbstverständlich wie das Entsorgen des Schutzanzuges spätestens vor Mittagspause oder Feierabend. „Früher haben wir wiederverwendbare Schutzanzüge genommen, die aufwändig gereinigt wurden. Heute nutzen wir Einweg-Chemikalienschutzanzüge, die können wir nach dem Einsatz problemlos entsorgen“, sagt Ludwig.





Die grüne Markierung läuft über das gesamte Huntsman-Gelände. Nur direkt an dieser Linie darf man sich ohne Persönliche Schutzausrüstung bewegen.

ROBOTER FÜR MEHR SICHERHEIT

Besonders die Arbeit mit Hochdruckkranzen möchte Lobbe künftig auch von individuell konfigurierbaren Robotern erledigen lassen. Hier im Bild der so genannte Remote Lance Worker (RLW). Aus sicherer Entfernung steuert ein Lobbe-Spezialist das Gerät gefahrlos per Joystick. Den Einsatzmöglichkeiten der RLW sind technisch kaum Grenzen gesetzt. Da die Roboter im Gegensatz zum Menschen ermüdungsfrei arbeiten, können sich die teuren Stillstands-Zeiten einer Anlage erheblich verkürzen und damit die Mehrkosten für den RLW-Einsatz in den meisten Fällen sogar kompensieren.



Für den Fall der Fälle kümmert sich Lobbe auch um den „Kehraus“.

Wasserhöchstdruck kann reinigen, aber auch zerstören

Ein 600-PS-Motor versteckt hinter dem Schallschutzaufbau auf einem mächtigen Truck treibt eine ebenfalls dort verbaute Höchstdruckpumpe an, die den für jeden Reinigungsauftrag einstellbaren Wasserdruck erzeugt. „Theoretisch könnten wir 2.500 bar und mehr an Wasserdruck erzeugen“, berichtet Ludwig mit einem gewissen Stolz. Aber damit würden nicht nur sämtliche Ablagerungen in Rohren und Kanälen beseitigt, sondern auch die betriebsnotwendige Beschichtung der Innenwände beschädigt. Damit das auf keinen Fall geschieht, laufen Lobbes Wasserhöchstdruck-Anlagen bei diesem Job auf weniger als „halber Kraft“.

Auf Wunsch wird auch noch durchgefegt

An bestimmten Punkten der Anlage sammeln sich alle gelösten Rückstände. Von dort aus werden sie entweder in Mulden oder mit den bereitstehenden Saug-Druck-Tankfahrzeugen eingesammelt. Bis zu 25 Kubikmeter schlammförmige Rückstände kann einer der Lobbe-Saugzüge aufnehmen und abtransportieren, je nach Wunsch direkt zur Wiederaufbereitung auf dem Werksgelände oder zur fachgerechten Entsorgung bei Lobbe.

„Diese Vielfalt an Aufgaben, Möglichkeiten und Lösungen macht meinen Job so enorm abwechslungsreich“, bekräftigt Ludwig beim abschließenden Gang durch den sogenannten „Schwarzbetrieb“ der Anlage. Hier werden Erze staubfein gemahlen und in mächtige Silos geblasen – überall auf Ecken und Kanten sammelt sich zwangsläufig feinstes schwarzer Staub, der diesem Anlagenteil seinen inoffiziellen Namen gab. „Auch so etwas beseitigen wir ganz professionell“, Ludwig lächelt, während er mit dem Handschuh über die Kanten streift, „und falls gewünscht, kehren wir anschließend noch besenrein durch.“ Hans-Peter Ludwig ist von Luxemburg bis Wilhelmshaven im Einsatz, vom Ruhrgebiet bis weit in den Osten. Das schafft Abwechslung und viele Herausforderungen. Die Verantwortung für Menschen und Maschinen, aber auch für gute Kundenkontakte ist genau „sein Ding“. Einen unerfüllten Traum hat der gebürtige Weseler aber noch: rechtzeitig vor der Rente seine Erfahrung aus dann weit über 30 Berufsjahren in der professionellen Industriereinigung weitergeben. Denn diese Erfahrung kann kein Roboter ersetzen!

Text und Fotos: Heinz E. Studt

Tödliche Bedingungen

Mal eben schnell wollte ein Mitarbeiter die defekte Bremse eines Kippsattelfahrzeugs reparieren. Dafür bezahlte er mit seinem Leben. Die Unfallanalyse der BG Verkehr zeigt, dass die Praktiker vor Ort allgemein bekannte Arbeitsschutzmaßnahmen ignorierten.

Selbstverständlich müssen die Unternehmen ihre Betriebskosten im Blick haben, um wirtschaftlich arbeiten zu können. Allerdings bringt es letztlich keinen Vorteil, auf die fachgerechte Ausführung von Arbeiten zu verzichten oder beim Arbeitsschutz sparen zu wollen: Ganz im Gegenteil begünstigt diese Haltung eine unter Umständen gefährliche Risikobereitschaft, wie das folgende Unfallbeispiel zeigt.

Der Unfallhergang

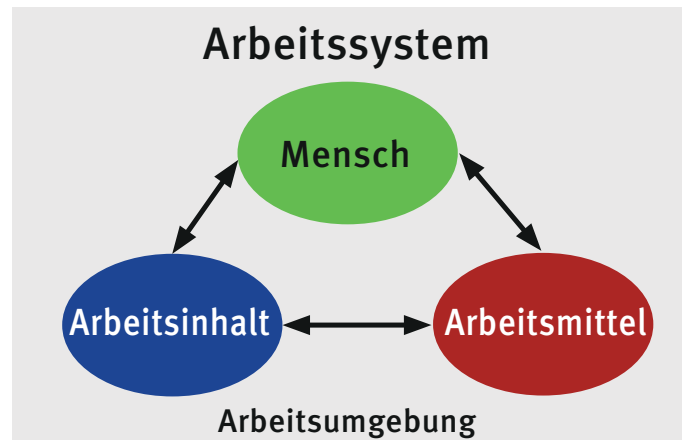
Viele Jahre hat Guido Kromberg* mit einem Kippsattelfahrzeug für eine Spedition Sand und Kies transportiert. Dann machte er sich selbstständig und stellte im Lauf der Zeit mehrere Mitarbeiter ein. Einer von ihnen war der Berufskraftfahrer und Familienvater Emilio Scholl*. Kromberg und die Kollegen fahren überwiegend für ein Kieswerk. Auf dem entsprechenden Betriebsgelände darf Kromberg einen unbefestigten Abstellplatz für seine Fahrzeuge nutzen. Dort hat er auch einen Werkstatt-Container aufgestellt, um kleinere Reparaturen durchzuführen.

Nach einem langen Arbeitstag im Sommer hat Kromberg seine Tour beendet und will Feierabend machen. Kurz darauf kommt Scholl an und stellt seinen Kippsattel beim Werkstatt-Container ab. Als er den Chef dort trifft, erzählt er ihm, dass bei seiner Sattelzugmaschine an der Hinterachse „irgendwie die rechte Bremse schleift“. Daraufhin sagt Kromberg zu Scholl: „Lass uns mal eben schnell schauen, was da los ist.“ Kein Thema: Schließlich steht das Sattelfahrzeug ja schon vor dem Werkstatt-Container.

Ein verantwortungsbewusster Unternehmer macht beim Arbeitsschutz keine Kompromisse!

Fleißig, aber auch hemdsärmelig wie er ist, geht Scholl in den Container und holt einen Unterstellheber. Dann kriecht er unter das Chassis der angekuppelten Sattelzugmaschine und positioniert den Heber unter dem Differentialgehäuse der Hinterachse auf sandigem Boden. Scholl betätigt den Heber: Der Kolben fährt aus, bis der Aufnahmebühnen an der unteren Wölbung des Gehäuses anliegt. Scholl pumpt weiter und die Achse wird angehoben, bis die Zwillingsreifen bodenfrei sind. Die Achse stützt der langjährige Profi nicht ab, weder mit Unterstellböcken noch mit Lagerhölzern. Scholl geht zum Container und holt einen Schlagschrauber. Er setzt den Schrauber bei den Radmuttern der rechten Zwillingsreifen an, um sie zu lösen. Nun

* Name von der Redaktion geändert



Wer für die Sicherheit seiner Angestellten verantwortlich ist, muss alle Komponenten des Arbeitssystems im Blick behalten: Ausreichend qualifizierte Beschäftigte (Mensch), geeignete Arbeitsmittel und sichere Arbeitsabläufe (Arbeitsinhalt) in einer sicheren Arbeitsumgebung.

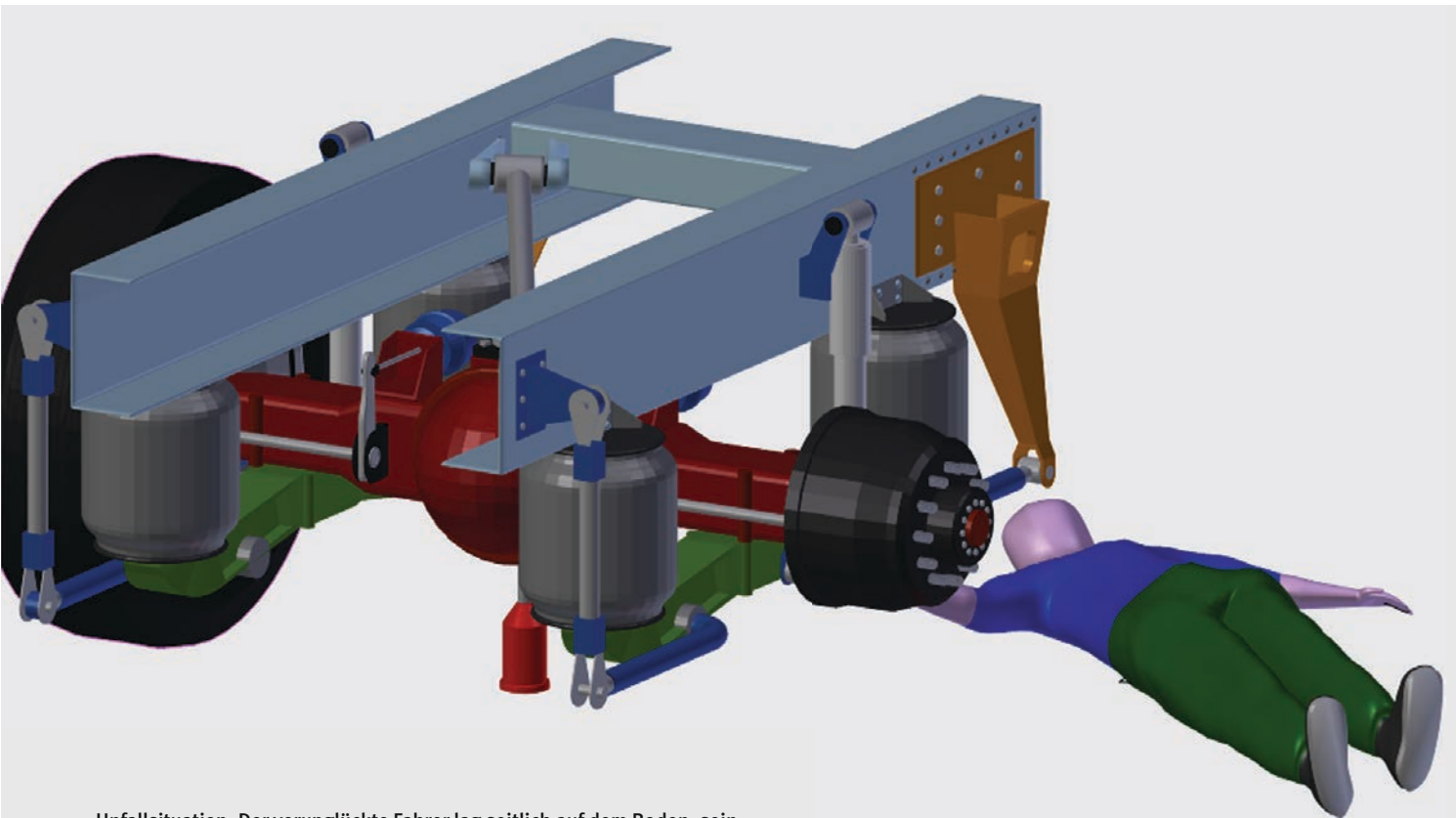
kann er die Reifen von der Bremstrommel heben. Er muss jetzt nur noch die Trommel von der Radnabe abziehen. Doch das funktioniert nicht, weil bei der Trommel irgendetwas klemmt.

Mittlerweile hat auch Kromberg mitbekommen, dass es Probleme beim Demontieren der Bremstrommel gibt. „Was ist los?“, fragt er Scholl. Der hat sich gerade aus dem Container einen Vorschlaghammer geholt. „Das haben wir gleich“, sagt Scholl mit einem gewissen Stolz zum Chef und kriecht wieder unter das angehobene Chassis der Sattelzugmaschine. Er liegt nun mit dem Rücken auf dem Boden, wobei sich sein Kopf unter dem Längslenkerbock der Hinterachse befindet. Scholl schlägt mit dem Hammer gegen den Kranz der Bremstrommel, um diese nun endlich von der Radnabe herunterzubekommen. Die Stöße mit dem Hammer übertragen sich von der Trommel über die Hinterachse auf den Unterstellheber. Auf dem nicht tragfähigen Boden neigt sich der Heber dadurch zur Seite und deswegen senkt sich die heckseitig zunächst angehobene Sattelzugmaschine rasch ab. Dabei schlägt der Längslenkerbock auf den Kopf von Emilio Scholl. Er erleidet einen Schädelbasisbruch und stirbt noch am Unfallort.

Verantwortung und Arbeitssicherheit

Der Präventionsdienst der BG Verkehr hat den Unfall sorgfältig untersucht und folgende wesentliche Hauptursachen festgestellt:

Unterstellheber wurde nicht bestimmungsgemäß genutzt Die Sattelzugmaschine kann man an der Unterseite von dem Differentialge-



Unfallsituation: Der verunglückte Fahrer lag seitlich auf dem Boden, sein Kopf befand sich unter dem Längslenkerbock des Fahrzeuges.

häuse der Hinterachse nur in einer Werkstatt mit einem Grubenheber anheben, der einen geeigneten Aufnahmesattel hat. Beim Anheben der Sattelzugmaschine mit einem geeigneten Unterstellheber darf das auf ausreichend tragfähigem Untergrund nur an den bestimmungsgemäß dafür vorgesehenen Aufnahmepunkten erfolgen. Diese befinden sich an dem Joch zwischen den Luftfederbälgen, an dem der Achskörper montiert ist.

- ▶ vgl. § 25 Abs. 3 DGUV-Vorschrift 54 „Winden, Hub- und Zugeräte“
- ▶ vgl. Abschn. 5.1 DGUV-Regel 109-008 „Fahrzeug-Instandhaltung“

Hinterachse war nicht ausreichend gegen Absinken gesichert Scholl hat an der mit dem Heber angehobenen Sattelzugmaschine gearbeitet, ohne diese ausreichend zu sichern, zum Beispiel indem er sie mit Unterstellböcken abstützt oder schubfest und kippstabil gelegte Lagerhölzer verwendet, bei ausreichend festem Boden unter der Abstützung.

- ▶ vgl. § 29a Abs. 1 DGUV-Vorschrift 54 „Winden, Hub- und Zugeräte“

Arbeiten wurden nicht fachgerecht und mit ungeeignetem Werkzeug ausgeführt Im weiteren Verlauf der Unfalluntersuchung war zu klären, warum sich die Bremstrommel nicht von der Radnabe abziehen ließ: Wahrscheinlich war aufgrund von Verschleiß der sogenannte „S-Nocken“ in der Trommel überdreht. Somit dürfte dieser die Bremsbacken dauerhaft an die Innenwandung der Bremstrommel gedrückt haben. Insofern ist es nachvollziehbar, dass sich die

Trommel auch nicht durch das Schlagen mit einem Hammer gegen den Trommelkranz „mal eben schnell“ lösen ließ.

Bei fachgerechter Ausführung der Arbeiten hätte man zunächst versuchen müssen, die Blockierung der Trommel durch die Bremsbacken zu lösen. Die Trommel hätte man dann sicherheitsgerecht mit einem geeigneten Abziehwerkzeug demontieren können. So hätte sich der Beschäftigte beim Abziehen der Trommel mit dem Werkzeug seitlich von der Sattelzugmaschine vor der Radnabe aufhalten können – außerhalb des Gefahrenbereichs unter dem Chassis. Der Fall ist also ganz klar: Der Mitarbeiter Scholl hatte für die Reparatur nicht die erforderlichen Fachkenntnisse. Der Unternehmer Kromberg hätte es ihm deswegen nicht überlassen dürfen, die geschilderten Arbeiten durchzuführen, sondern er hätte diese einer geeigneten Lkw-Werkstatt übertragen müssen.

- ▶ vgl. § 56 Abs. 1 DGUV-Vorschrift 70 „Fahrzeuge“

Die Folgen eines schweren Unfalls können nicht nur für die Beschäftigten im Hinblick auf das menschliche Leid dramatisch sein. Auch für das Unternehmen können im Hinblick auf die Verantwortung für Arbeitsschutz die strafrechtlichen (und nicht zuletzt auch moralischen) Konsequenzen weitreichend sein, wenn „am falschen Ende gespart wurde“. Es gibt genügend Unternehmen, die beweisen, dass Arbeitsschutz nicht vernachlässigt werden muss, um im harten Wettbewerb der Transportbranche bestehen zu können.

Thomas Künzer



Hier geht's lang!

Noch bis September 2016 testen 45 Speditionen mit rund 120 Fahrzeugen die Lkw mit Überlänge im Echtbetrieb. Die Spedition Gustke in Rostock ist seit Mai 2015 dabei. Wir haben nach ihren praktischen Erfahrungen gefragt.

Die Gegner der Lang-Lkw haben ein düsteres Bild gezeichnet: Die Fahrzeuge seien ein erhebliches Sicherheitsrisiko, sie würden in Kreisverkehren stecken bleiben, ein gefährliches Hindernis beim Überholen darstellen etc. Fahrer Raik Kalke hat dafür nur ein freundliches Lächeln über: „Man ist auf diesem Fahrzeug noch vorsichtiger“, sagt er, „aber eigentlich gibt es beim Fahren gar keinen wesentlichen Unterschied.“ Aber ganz so einfach ist der Umstieg natürlich doch nicht. Vorgeschrieben ist eine Einweisung der Fahrer von mindestens zwei Stunden. Bei Gustke bekamen die vier Männer, die als feste Fahrer des Lang-Lkw ausgewählt wurden, ein- einhalb Tage Fahrunterricht, bevor es zum ersten Mal „in echt“ auf die Strecke ging. „Die zusätzliche Länge ist am Anfang natürlich gewöhnungsbedürftig“, erklärt der fest angestellte Fahrlehrer Ralf Baaße. Er leitet die firmeneigene Akademie und sorgt dafür, dass bei Gustke nur gut geschultes Personal die Fahrzeuge lenkt – ganz gleich ob es um die Profis mit jahrelanger Berufserfahrung am Steuer der Lang-Lkw oder einen Berufsanfänger geht.

Beim Lang-Lkw musste vor allem das Rangieren und Rückwärtsfahren geübt werden. Ohne Schwanken und Schlenkern klappte die Anfahrt an die Rampe anfangs nicht, aber mittlerweile ist das längst Routine. Allerdings muss an der Rampe etwas mehr Platz als üblich sein: „Etwa 30 Meter Rangierfläche brauche ich schon“, sagt Kalke. „Und natürlich gucken die Kollegen auf dem Hof des Kunden sehr aufmerksam zu, ob ich das auch hinkriege. Aber auch falls ich mal einen schlechten Tag habe, bleibe ich ruhig.“ Auch beim Thema Abbiegen in enge Einfahrten gibt es wenig Stress. „Zur Sicherheit haben wir aber trotzdem als Anfahrhilfe ans



Fünf Jahre Fahrerlaubnis CE und Berufserfahrung sind Voraussetzung: Raik Kalke ist seit 2007 bei der Spedition Gustke beschäftigt und seit Mai 2015 fast täglich mit dem Lang-Lkw unterwegs.

Tor eine Markierung bei uns auf der Rangierfläche eingezogen“, erläutert Fuhrparkmitarbeiter Stephan Martens.

Strenge Vorschriften

Der Lang-Lkw ist zwei Mal täglich zwischen Rostock und Hamburg-Stapelfeld unterwegs. Der Weg von der Autobahnabfahrt zum Kunden ist kurz, dort ist eine gut erreichbare Rampe reserviert. Wie alle

Länge 25,5 Meter, Ladelänge 21 Meter, zulässiges Gesamtgewicht 40 Tonnen.



Der Lang-Lkw ist unter anderem mit Abstandsregelsystem, Spurhaltewarnsystem und elektronisch gesteuertem Bremssystem ausgestattet. Die technische Unterstützung nehmen die Fahrer gerne an, besonders die Kamera am oberen Heck wird gelobt, da sie die Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs und das Rückwärtsfahren wesentlich leichter mache. Durch den Anfahrtschutz ist sie gegen Beschädigung gesichert.



Regelmäßige Weiterbildung des Personals, auch mit Unterstützung der BG Verkehr, ist für die Spedition selbstverständlich.



Das leuchtend gelbe Schild weist andere Verkehrsteilnehmer auf die zusätzliche Länge hin.

Lang-Lkw darf auch das Fahrzeug der Spedition Gustke die freigegebenen Strecken nicht verlassen – selbst dann nicht, wenn die Autobahn wegen eines Unfalls voll gesperrt ist. „Ich habe mich bei der Polizei erkundigt, was ich jetzt machen soll“, erzählt Raik Kalke. „Die haben mich dann bis zur nächsten Raststätte fahren lassen und da musste ich stundenlang warten, bis die Strecke wieder frei ist.“ Einschränkungen, die Geschäftsführer Stephan Gustke angesichts der wirtschaftlichen Vorteile gerne in Kauf nimmt. „Zwei Touren mit dem Lang-Lkw entsprechen drei normalen, das kommt der Umwelt zugute, spart bis zu 25 Prozent Treibstoff“, rechnet er vor, „und natürlich auch Personal.“

Das Fahrverhalten bei starkem Wind oder Regen sei nicht anders als mit den herkömmlichen Fahrzeugen. Die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h wird strikt eingehalten, wie bei allen Lkw bei Gustke ist die Geschwindigkeit auf 82 km/h abgeriegelt. Überholen ist sowieso verboten, es sei denn, es handelt sich um ein Fahrzeug mit weniger als 25 Stundenkilometer und die sind auf der Strecke sehr selten anzutreffen. „Einmal musste ich nachts auf dem Weg zum Hof einen Radfahrer überholen“, berichtet Kalke. „Ich habe ihn über die Spiegel und Kamera die ganze Zeit im Blick gehabt, das war kein Problem.“ An kritische Situationen kann er sich nicht erinnern, auch eine Panne hatte das Fahrzeug bisher noch nie. „Bei der Wartung sind wir ganz besonders sorgfältig“, sagt Fuhrparkmitarbeiter Stephan Martens mit einem Lächeln. Was tun im Fall der Fälle? „Dann rufe ich meinen Fuhrparkleiter an“, antwortet der Fahrer prompt. Da die Rasthöfe auf der Strecke noch nicht ständig überfüllt sind, kann er notfalls auch auf zwei Spuren anhalten.

Qualifikation und Engagement

Die Spedition Gustke tut viel dafür, dass Fahrer und Fahrzeuge sicher unterwegs sind (egal ob es sich um die Fahrt auf dem Gabelstapler oder Sattelzug handelt), und hat dafür zum Beispiel regelmäßige Weiterbildungsangebote, Gesundheitstage oder die firmeneigene Logistik-Akademie geschaffen. Die Verantwortung für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz gehört zu den Führungsaufgaben, die sehr ernst genommen werden. „Unsere Gefährdungsbeurteilung haben wir zwar vor dem Einsatz des Lang-Lkw überprüft“, sagt Gustke, „aber dafür brauchten wir keine Ergänzung.“

Fazit: Ob sich der Lang-Lkw in Deutschland dauerhaft etablieren wird, ist noch offen. Die bisherigen Daten der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Fahrverhalten und zur Akzeptanz anderer Verkehrsteilnehmer geben jedenfalls keinen Anlass zur Kritik. Und auch unter dem Aspekt der Arbeitssicherheit gibt es bisher keine Bedenken. (dp)

WEITERE INFORMATIONEN

Infos zum Feldversuch:

www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-lang-lkw/v1-lang-lkw.html

Infos zur Spedition Heinrich Gustke:

www.gustke-logistik.com

Drehen Sie den Wecker so, dass Sie ihn nicht sehen können.



dpa/Patrick Pleut

Schlafen lernen

Manche Menschen kommen mit unregelmäßigen Schlafzeiten bestens zurecht, andere leiden stark darunter und fühlen sich am Morgen wie zerschlagen. Lässt sich das ändern? Wie viel Schlaf braucht ein Mensch wirklich? Und kann man Schlafen lernen?

Das oberste Gebot der Schlafmedizin heißt Regelmäßigkeit. Jeden Tag um die gleiche Zeit ins Bett, jeden Tag um die gleiche Zeit aufstehen. Für Schichtarbeiter und viele andere ist das aber unmöglich. Sie müssen versuchen, mit den unregelmäßigen Ruhezeiten klarzukommen. „Kein Grund zur Panik“, sagt Wolfgang Säckl. Der Biologe mit Zusatzausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit hat sich auf die Beratung von Unternehmen spezialisiert, die ihren Mitarbeitern helfen wollen, gesund und zufrieden zu arbeiten. Sein Credo: „Auch Entspannen kann man lernen.“ Im SicherheitsProfi haben wir für Sie eine Reihe seiner praktischen Schlaftipps zusammengestellt.

Zur Ruhe kommen Vergessen Sie die Vorstellung, dass Sie sofort einschlafen müssen, sobald das Licht aus ist. Das funktioniert bei einigen wenigen, aber für die meisten Menschen ist Einschlafen ein Prozess, der eine Weile hin und hergehen kann.

Abschalten Wenn Sie die Erfahrung machen, dass Tagesprobleme wieder auftauchen, sobald Sie im Bett liegen, kann es helfen, sich

vor dem Schlafengehen bewusst damit zu beschäftigen. Also aufschreiben, was belastet oder unbedingt am nächsten Tag erledigt werden soll. Besser eine Stunde runterkommen und dann entspannt ins Bett als früh hinlegen und dann hin und her wälzen.

Schlafkonto Es macht nichts, wenn Sie nicht immer auf den vollen Nachtschlaf kommen. In der Literatur zum Thema Schlaf und vor allem zur Schichtarbeit geht der Blick inzwischen weg von der einzelnen Nacht und hin zum wöchentlichen Schlafkontingent. Ein Begriff dafür ist das Schlafkonto. Wenn Sie über lange Zeit gesehen einen ausgeglichenen Kontostand haben, ist alles in Ordnung. In manchen Nächten gibt es eben eine Abhebung und in anderen wieder Einzahlungen.

Entspannung Lernen Sie, sich zu entspannen – und zwar richtig. Am besten hilft ein grundlegender Kurs in einer Methode, und dann so lange üben, bis Sie herunterfahren können, wann immer Sie wollen. Das geht natürlich nicht von heute auf morgen, sondern eher so, als würde man ein Instrument lernen. Die Auswahl an Me-

thoden ist riesengroß, da hilft am Anfang nur Ausprobieren. Eine Abkürzung können geleitete Entspannungen von CD oder als mp3 sein. Auch hier muss man probieren – mag ich die Stimme, will ich Hintergrundgeräusch oder besser keines, passt das Tempo? In Kursen mit Flugpersonal haben überraschend viele Teilnehmer auf Hörbücher zum Einschlafen geschworen, viele sogar auf Kinderbücher. Das wäre also auch einen Versuch wert.

Kurzschlaf am Tag Nach 45 Minuten tritt der Tiefschlaf ein, der etwa eine halbe Stunde dauert. Wird jemand aus dem Tiefschlaf geweckt, braucht er lange, um sich wieder zu berappeln. Wird der Schlaf aber von vornherein auf 25 Minuten begrenzt (vor dem Eintreten der Tiefschlafphase), ist der Erholungseffekt enorm. Oder man schläft gleich so lange, bis der Tiefschlaf wieder vorbei ist und die nächste Leichtschlafphase begonnen hat. Das ist bei den meisten Menschen nach etwa anderthalb Stunden der Fall. Also entweder 25 Minuten schlafen, oder anderthalb Stunden (wenn es ganz viel sein soll, auch mal drei Stunden, aber nicht genau eine Stunde!) Außerdem ist es wichtig, sich Zeit zum völligen Aufwachen zu geben. Nach einem Kurzschlaf ist der Mensch zwar sofort wieder einsatzbereit, aber das volle Gefühl der Erholung tritt oft erst nach einer Viertelstunde ein.

Erholungseffekte Das Wichtigste am Nickerchen ist der Moment des Umschaltens vom Wach- auf den Schlafzustand, der nur ein paar Sekunden dauert. Wenn der stattgefunden hat, ist der größte Teil des Erholungseffekts in der Tasche. Ob danach noch zehn Minuten geschlummert werden oder nicht, ist nebensächlich.

Wecker Drehen Sie den Wecker so, dass Sie ihn nicht sehen können. Es gibt einige ganz natürliche Schlaf-Phänomene, die durch den Anblick eines Weckers zum Problem werden können. Es ist normal, nachts bis zu 30 Mal aufzuwachen. Außerdem haben wir besonders in Leichtschlafphasen manchmal den Eindruck, wir wären wach. Und wir können uns einfach nicht an die besonders erholsamen Tiefschlafphasen erinnern. Wer also in der Nacht aus einer Leichtschlafphase aufwacht und auf den Wecker schaut, gerät leicht in Panik: „Was! Schon so spät! Und ich habe noch gar nicht geschlafen.“ Man rechnet, wie wenig Zeit noch bis zum Aufstehen bleibt, und das steigert den Stress. Deswegen gilt: Zwischen Zubett-Gehen und Aufstehen ist es egal, was die Uhr sagt!

Computerbildschirm Für Menschen, die bis zum Schlafengehen vor dem Computerbildschirm sitzen, kann es sinnvoll sein, ein Pro-

Man sollte sich von falschen Vorstellungen befreien, etwa der, dass Schlaf nur dann erholsam ist, wenn man nachts durchschläft. Denn nächtliches Aufwachen gehört zu einem gesunden Schlafprofil: 30 Mal Aufwachen pro Nacht ist nichts Besonderes. Auch der Spruch, dass der Schlaf vor Mitternacht am besten sein soll, ist falsch. Das kann schon deshalb nicht stimmen, weil es ganz unterschiedliche Schlaftypen gibt. Manche erreichen erst lange nach Mitternacht die nötige Bettschwere.

Wolfgang Säckl, Biologe, Journalist und Fachkraft für Arbeitssicherheit, arbeitet als Berater und Trainer mit den Schwerpunkten Schichtdienst sowie Arbeits- und Erholungsfähigkeit.

WEITERE INFORMATIONEN

Deutsche Gesellschaft für Schlafforschung und Schlafmedizin: www.dgsm.de
Informationsangebot der Universität Münster: www.schlafgestoert.de
Wolfgang Säckl: www.schaff-wohl.de



Bei der „Schlüsselbund-Methode“ wird im Sitzen geschlafen. Der Schläfer nimmt etwas in die Hand, das deutlich scheppert, wenn es hinunterfällt. Tritt der Schlaf ein, lässt der Muskeltonus nach, die Finger öffnen sich, der Gegenstand fällt hinunter und erzeugt ein Geräusch. Der Schläfer wacht also nach kurzer Zeit erfrischt wieder auf.

gramm zur Veränderung der Lichtfarbe des Monitors in Richtung rötlich zu verwenden. Das harte, blaulastige Monitorlicht hat manchmal unerwünschte Wachhalte-Effekte.

Vollmond Einen wissenschaftlich nachgewiesenen Zusammenhang zwischen Schlafstörungen und Vollmond gibt es bisher nicht. Meist ist es wohl umgekehrt: Wer nachts aufwacht und sieht, dass Vollmond ist, denkt: Ach so, darum kann ich nicht schlafen. (dp)

Mehr zum Thema und ein Interview mit Wolfgang Säckl finden Sie in der Ausgabe 3/2016 der Zeitschrift „BG-Kontakt“, die Ende Juli erscheint. Im Internet unter: www.bg-verkehr.de/medien/kundenmagazine/bg-kontakt





© nmann77/Fotolia

Unfallschwerpunkte 2015

Arbeitsunfälle verursachen Schmerzen und Leid für die Betroffenen, sie stören Arbeitsabläufe und kosten viel Geld. Grund genug, sich das Unfallgeschehen in Seebetrieben etwas näher anzusehen.

Unfälle passieren nicht, Unfälle werden verursacht. Aufschluss über die wichtigsten Unfallursachen gibt die hier vorgestellte vorläufige Auswertung der Arbeitsunfälle in Seebetrieben. Das Referat Seeschifffahrt und Fischerei der BG Verkehr hat 700 Unfallanzeigen und Berichte von Durchgangsarzten ausgewertet, davon 621 aus dem Bereich der Handelsschifffahrt und 79 aus der Fischerei. Berücksichtigt wurden alle angezeigten Arbeitsunfälle, für die verwertbare Angaben vorlagen, also auch nicht meldepflichtige Arbeitsunfälle, die eine Arbeitsunfähigkeit von maximal drei Tagen zur Folge hatten.

Unfallkosten

Ein niedrig angesetzter Schätzwert der betrieblichen Kosten für einen Ausfalltag liegt bei 350 Euro. Im Einzelfall fallen neben dem Lohn zusätzliche Folgekosten für Liegezeiten, Umwege und Reisekosten für Ersatzpersonal an. Die Ausfallkosten nach einem Arbeitsunfall addieren sich für den Betrieb schnell auf einen mittleren vierstelligen Eurobetrag. Dazu kommen im Mittel etwa 4.000 Euro, welche bei der BG Verkehr für die Heilbehandlung etc. anfallen. Diese Kosten werden zwar von der Solidargemeinschaft geteilt, am Ende zahlt jedoch auch

hier der Betrieb. Die Gesamtkosten für einen meldepflichtigen Arbeitsunfall betragen somit leicht 8.000 Euro – neben dem menschlichen Leid und anderen Unfallfolgen lohnt es sich auch aus wirtschaftlicher Sicht, Unfälle zu verhüten. In jedem einzelnen Fall!

Gute Seemannschaft und Präventionskultur

Technische Maßnahmen und die Behebung von Mängeln haben zu Recht einen hohen Stand bei der Unfallverhütung. Fachleute gehen jedoch davon aus, dass Verhaltensfehler bei 80 Prozent der Arbeitsunfälle zu den wesentlichen Unfallursachen zählen. Im betrieblichen Alltag erfordert Arbeitssicherheit eine positive Beeinflussung des Verhaltens. Menschen lernen von Menschen. Handbücher, Instruktionen und Betriebsanweisungen reichen alleine nicht aus. Ihre Inhalte werden lebendig durch das Verantwortungsbewusstsein von Vorgesetzten und Mitarbeitern, durch gute Absprache aller Beteiligten, vorausschauendes Handeln und das konsequente Ansprechen von Fehlverhalten im Team. Gute Seemannschaft und Präventionskultur haben eines gemein: Jeder Einzelne ist verantwortlich für Sicherheit und Gesundheit an Bord.

Martin Küppers

Unfälle und Hinweise zur Prävention

Stolpern, Rutschen, Stürzen (SRS)

Der häufigste Unfallhergang wirkt unscheinbar, dabei machen SRS-Unfälle etwa ein Viertel der meldepflichtigen Arbeitsunfälle aus. Decks, Fußböden und Laufbrücken sowie Treppen, Landgänge und Leitern sind die bevorzugten Unfallorte. Auch bei den schweren Arbeitsunfällen haben Stolperunfälle einen hohen Anteil. Um Verwechslungen mit Absturzunfällen auszuschließen, spricht man von Sturz in der Ebene.

Nach dem Losmachen des Schiffs rutschte Z. auf dem feuchten Deck aus und fiel auf einen Poller (10 Tage Arbeitsunfähigkeit (AU)). V. rutschte an Deck aus und stürzte auf einen Stahlrahmen (14 Tage AU).	➤	Nasse und rutschige Oberflächen an Deck sind gefährlich. Nicht nur beim Einholen der Leinen wird Wasser in den Arbeitsbereich eingetragen.
F. rutschte auf der letzten Stufe der Gangway aus und knickte um (20 Tage AU). Beim Verlassen des Schiffs mit Gepäck stolperte N. (15 Tage AU).	➤	Unfallort Gangway: Anstellwinkel, Formgebung der Stufen und unzureichende Anpassung der landseitigen Abschlussplattform tragen zu SRS-Unfällen bei. Verschmutzungen auf der Gangway müssen sofort beseitigt werden.
Beim Queren des Schiffsdecks trat O. auf ein Tau und knickte um (5 Tage AU). Bei Routinearbeiten an Deck stolperte R. über einen Längsspannt und verdrehte beim Aufsetzen den rechten Fuß (Riss der Achillessehne – mehrwöchige AU).	➤	Stolperstellen, Unordnung im Arbeits- und Verkehrsbereich sowie fehlende Aufmerksamkeit sind die Hauptursachen von SRS-Unfällen.
Bei einer Tankbesichtigung fiel E. auf die linke Schulter (15 Tage AU).	➤	Schlechte Beleuchtung, Unebenheiten und Nässe erhöhen die Stolper- und Rutschgefahr bei Tankbegehungen.

Absturz-Unfälle

Absturz-Unfälle sind selten, führen aber oft zu schweren Verletzungen oder zum Tod. Ungesicherte Arbeiten mit Absturzgefahr dürfen niemals toleriert werden, weder von Vorgesetzten noch von Kollegen. Auch hier haben technische Maßnahmen (z.B. Geländer) Vorrang vor persönlichen Maßnahmen (z.B. PSA gegen Absturz).

Bei Arbeiten im Maschinenraum stürzte W. (Maschine) aus einer Höhe von ca. drei Metern auf den Boden (tödlicher Arbeitsunfall).	➤	Ein so schwerer Arbeitsunfall muss individuell analysiert werden. Funktionsfähige Geländer und sichere Bodenelemente an Maschinenraumdecks sind lebenswichtige Absturzsicherungen. Oft spielt auch Leichtsinns eine Rolle.
P. (Catering) stolperte auf dem Niedergang und stürzte vierzehn Stufen herunter (18 Tage AU).	➤	Durch Rückwärtsgehen und das Benutzen von Handläufen an Niedergängen können Sturzunfälle verhindert werden.
Als C. eine Leiter im Schornsteinanbau herunterstieg, rutschte er ab und stürzte aus ca. 2,5 Meter Höhe auf den Boden. Er brach sich mehrfach den Knöchel (mehrwöchige AU). L. rutschte von der Spundwandleiter und schlug mit beiden Füßen auf dem Schiff auf (mehrwöchige AU).	➤	Leiterunfälle führen häufig zu schweren Verletzungen. Probleme entstehen durch räumliche Enge, schlechte Beleuchtung, Hitze und Lärm. Neben trittsicheren Leitersprossen und griffigen Holmen sind Sicherheitsschuhe und gut sitzende Arbeitshandschuhe (verschiedene Größen vorrätig halten!) unerlässlich.

Unfälle mit Dreh-, Bohr-, Schleif- und Rostklopfmaschinen

Beim Einsatz von Elektrowerkzeugen und Werkstattmaschinen kommt es durch wegfliegende Späne und Partikel sowie durch direkte mechanische Einwirkung zu Verletzungen. Leichtfertiger Umgang mit Arbeitsmitteln und ungeeignete oder nicht benutzte Persönliche Schutzausrüstungen (PSA) erhöhen das Unfallrisiko.

Beim Schleifen der Bordwand mit dem Winkelschleifer in den Mittelfinger geflext (18 Tage AU). Beim Flexen einen Fremdkörper ins Auge bekommen, der sich in die Hornhaut einbrannte (14 Tage AU).	➤	Demontieren von Schutzvorrichtungen (z.B. zweiter Haltegriff und Schutzhaube) sowie leichtfertiger Umgang mit Winkelschleifern sind häufige Verhaltensfehler mit Unfallfolgen. Vorgesetzte sollten frühzeitig eingreifen, denn zu solchen Unfällen kommt es meist nicht am ersten Tag der falschen Handhabung.
Obwohl D. eine Schutzbrille und weitere PSA trug, drang beim Entrosten ein Fremdkörper ins Auge. Als es nach Tagen zu einer Verschlechterung kam, wurde die funktärztliche Beratung einbezogen (20 Tage AU).	➤	An Bord müssen Schutzbrillen mit ausreichendem Dichtsitz (gute Passform, hochwertige Dichtung, herstellereitig für Schleifarbeiten vorgesehen) zur Verfügung stehen. Fehlende Sensibilisierung der Mitarbeiter für die Meldung von Unfällen und die Nutzung von Erster Hilfe kann zur Verschlimmerung von Unfallfolgen führen.

Unfälle mit Leinen

Unfälle mit Leinen sind eine Besonderheit der Schifffahrt. Technische Maßnahmen sind nur bedingt möglich, dafür kommt dem umsichtigen und vorausschauenden Verhalten ein umso höherer Stellenwert zu. Die Unfallschilderungen zeigen exemplarisch, wie Fehleinschätzungen und übereiltes Arbeiten zu Unfällen führen.

Beim Ablegemanöver wollte K. die Achterspring lösen und die Vorspring eindampfen. Die Augen beider Springe befanden sich auf dem gleichen Festmachpoller an Land. Gleichzeitig kuppelte der Schiffsführer bereits auf Vorwärts ein. K.s Hand wurde zwischen Poller und Festmachleine gequetscht (18 Tage AU).	➤	Mit dem Einfahren darf erst begonnen werden, nachdem die Klarmeldung vom Poller gegeben wurde. Wenn eine direkte Kommunikation nicht möglich ist, muss ein Aufsichtsführender von der Station „klar“ melden (z.B. per Funk). Die Hand gehört niemals zwischen Spring und Poller!
Beim Einholen eines Messgeschirrs wurde der Finger zwischen Schlepptrosse und Bordwand eingeklemmt (7 Tage AU).	➤	Mangelnde Qualifikation und Nachlässigkeit gehören zu den häufigsten Unfallursachen bei Arbeiten mit Leinen. Vorausschauendes Handeln und das Einüben festgelegter Arbeitsabläufe sind Voraussetzungen für unfallfreies Arbeiten.

Unfälle an Türen und Pforten

Einstiegsluken und Türen an Bord sind schwer, um den Einflüssen von Wind und Wetter standzuhalten. Die Bedienung erfordert besondere Umsicht und manchmal auch Kraft.

A. wollte wegen eines einsetzenden Platzregens das Schiffsdeck rasch verlassen. Dabei prallte er mit dem rechten Knie gegen die Einstiegsluke (3 Tage AU).	➤	Fehlende Umsicht oder Nachlässigkeit, z.B. wegen Eile, trägt zur Verursachung vieler Unfälle bei.
Beim Heraustreten aus der Tür zur Brücke schlug diese durch starke Windbewegung zu. Dabei klemmte sich B. den Fuß ein (7 Tage AU).	➤	Mit den dafür vorgesehenen Feststelleinrichtungen können Türen bei Bedarf blockiert werden.
Beim Öffnen der Luke auf die Back klemmte sich L. die rechte Hand zwischen dem Vorreiber und dem hervorstehenden Sichtfenster der Luke ein.	➤	Manche Vorreiber an Luken sind so ungünstig konstruiert, dass beim Schwenken Quetschstellen an hervorstehenden Teilen der Luke entstehen. Die Verletzungsgefahr steigt, wenn viel Kraft aufgewendet werden muss.



© Personenschiffsverkehr Josefschweiger e. K.

Sicherheitsrolle auf Fahrgastschiffen

An Bord von Fahrgastschiffen muss jeder wissen, was im Notfall zu tun ist. Die Sicherheitsrolle hilft im Ernstfall dabei.

Ein sonniger Tag, das Fahrgastschiff zieht an herrlichen Donau-Auen vorbei, Kaffee und Limonade schmecken zu Kuchen und Pommes, gute Laune bei Groß und Klein. Da, ein Aufschrei. Eine Person – eben noch als Fahrgast an Bord – hat sich zu weit außerbords gelehnt und treibt nun im Wasser.

Wollen wir hoffen, dass dieses Szenario nur ausgedacht und keine Realität ist. Aber wenn doch? Wenn wirklich jemand ins Wasser gefallen oder ein Brand in der Küche ausgebrochen ist oder gar eine Havarie stattgefunden hat und das Schiff Leck schlägt, was dann? Dann bleibt zu hoffen, dass Schiffsführung, Besatzung und Mitglieder des Bordpersonals wissen, was zu tun ist. Damit das so ist und die Fahrgäste ein hohes Maß an Sicherheit, auch bei einem Zwischenfall, erwarten können, müssen an Bord der Fahrgastschiffe Sicherheitspläne aushängen und eine Sicherheitsrolle vorhanden sein. Auf Sicherheitsplänen sind sämtliche Decks des Fahrgastschiffes mit allen sicherheitsrelevanten Bauteilen und Ausrüstungsgegenständen übersichtlich und lagerichtig eingezeichnet. Dazu gehören u.a. Fluchtwege, Notausgänge, Sammel- und Evakuierungsflächen, Rettungsmittel, Feuerlöscher, Alarmanlagen, Notstromanlagen und Erste-Hilfe-Material.

Was ist eine Sicherheitsrolle?

An Bord vieler Fahrgastschiffe sind auf den Binnengewässern nur wenige Besatzungsmitglieder (meist nur zwei bis drei Personen) sowie Küchenpersonal und Kellner im Einsatz. Der Schiffsführer kann bei einem Zwischenfall nicht aktiv an Bord mithelfen, da er das Schiff ständig halten und die Rettungskräfte koordinieren muss. Deshalb müssen alle ande-

ren wissen, was zu tun ist. Und das sind, je nachdem, welcher Fall eintritt – Havarie, Feuer an Bord, Evakuierung der Fahrgäste oder Person über Bord – verschiedenartige Aufgaben, die schnell und gewissenhaft erledigt werden müssen. Sei es, Schotttüren zu schließen, Lenzpumpen oder Feuerlöschanlagen zu aktivieren, Rettungswesten auszugeben, Fahrgäste in sichere Bereiche zu führen oder den Verschlusszustand des Maschinenraumes herzustellen. Viele Aufgaben, die wenige Menschen zum richtigen Zeitpunkt erledigen müssen. Und damit klare Zuständigkeiten bestehen, so dass jeder weiß, was zu tun ist, gibt es die Sicherheitsrolle an Bord. Dort sind stichwortartig die wesentlichen Aufgaben der Besatzungsmitglieder und des Bordpersonals beschrieben.

Die Sicherheitsrolle muss die Gegebenheiten an Bord berücksichtigen und daher für jedes Schiff passend aufgestellt werden. Diese spezifische, auf das jeweilige Fahrzeug zugeschnittene Sicherheitsrolle ist zwingend notwendig, damit im Gefahrfall alle für die Sicherheit der Fahrgäste, der Besatzung und des Schiffes relevanten Einrichtungen und Ausrüstungsgegenstände unverzüglich und geordnet bedient sowie eingesetzt werden können.

Neue DIN 80000

Für die Erstellung der Sicherheitsrolle kann die DIN 80000 „Sicherheitsrolle und Sicherheitsplan für Fahrgastschiffe“ herangezogen werden, die in Zusammenarbeit mit Vertretern der gewerblichen Fahrgastschiffahrt erstellt wurde und im März dieses Jahres erschienen ist. Die Norm erleichtert dem Anwender die Aufstellung einer Sicherheitsrolle und eines Sicherheitsplanes. Auf gut ver-

ständige Art und Weise ist hierin beschrieben, was inhaltlich zu berücksichtigen ist.

Die Sicherheitsrolle muss zusammen mit dem Sicherheitsplan an Bord gegeben werden. Zudem müssen die Inhalte den Besatzungsmitgliedern bekannt gegeben und – noch viel wichtiger – mit ihnen zusammen trainiert werden.

Sicherheitstage an Bord der MS „Renate“

Zum Training sollte eine praktische Notfallübung an Bord gehören. Bei der Planung und Abstimmung mit den zu beteiligenden Hilfsorganisationen unterstützt und berät die BG Verkehr gerne.

So war es auch bei den Sicherheitstagen an Bord des Fahrgastschiffes MS „Renate“ der Personenschiffahrt Schweiger im März dieses Jahres. In einer Übung galt es für die Besatzung des Schiffes gemeinsam mit der Feuerwehr der Stadt Kelheim und dem Bayerischen Roten Kreuz, die Vorgehensweise im Notfall Brand im Maschinenraum mit starker Rauchentwicklung und verletzten Passagieren zu trainieren.

„Alarm!“ an Bord der MS „Renate“

Schiffsanlegestelle Kelheim/Altmühltal: Die Sirene an Bord heult auf. Die Rettungsmaßnahmen laufen an, Kapitän Andreas Schweiger alarmiert die Feuerwehr der Stadt Kelheim. Zehn Minuten später treffen die ersten Fahrzeuge und Rettungskräfte ein. Es ist bereits dunkel. Aus dem Maschinenraum steigen Rauch und Qualm in den Fahrgastraum. Innerhalb weniger Minuten ist das komplette Einstiegsdeck verqualmt, keine Sicht mehr. Insgesamt sieben verletzte Passagiere auf allen drei Decks des Schiffes.

Die Besatzung beginnt mit den Notfallmaßnahmen und ersten Hilfsmaßnahmen für die Fahrgäste. Verletzte bergen bzw. die Art der Verletzung feststellen, die Feuerwehr auf die Lage der Verletzten hinweisen. Mehrere Atemschutzgeräteträger holen Verletzte an Land und legen Schläuche an Deck zum Löschen aus, eine Drehleiter kommt zum Einsatz.

Unter den sieben Verletzten sind auch Bewusstlose: Es muss reanimiert werden. Diese Aufgabe übernehmen zwei Mitarbeiterinnen aus dem Service. Nach etwa einer Stunde ist alles vorbei. Zum Glück nur eine Übung! Kommandant Sinzenhauser ist zufrieden: „Es ist gut gelaufen.“ Die Besatzung wurde vor der Übung durch Firmen-



Regelmäßige Übungen bereiten auf den Notfall vor.

© Mittelbayerische Zeitung/
Elf Bachmeier-Fausten

inhaberin Renate Schweiger in die verschiedenen Aufgaben während der Übung, insbesondere den Eigenschutz, eingewiesen.

Ein gelungener Abschluss der viertägigen Sicherheitstage, die alle zwei bis drei Jahre bei der Personenschiffahrt Schweiger stattfinden. Begonnen hatte die Aktion mit einem Arbeitsschutzseminar der BG Verkehr, bei dem Ingo Tappert zum Thema Unterweisung von Mitarbeitern und Unfallverhütung an Bord, Vermeidung von Unfällen durch Stürzen und Stolpern sowie zum Umgang mit der Rettungsweste referierte. Die Auffrischung der Erste-Hilfe-Ausbildung stand ebenfalls auf dem Programm.

Wie wichtig solche Übungen sind, zeigte sich auf der MS „Renate“ im Juni 2015, als durch eine Havarie in einer Schleuse 35 Personen zum Teil schwer verletzt wurden. Sie mussten ärztlich versorgt werden und die Evakuierung der Passagiere war erforderlich. Heidi Kietzmann, Matrosin an Bord, sagt dazu: „Durch die regelmäßigen Übungen wissen wir im Team, was zu tun ist, und bekommen keine Panik.“ Dr. Friedrich Fünferlings

WEITERE INFORMATIONEN

DIN 80000 „Sicherheitsrolle und Sicherheitsplan für Fahrgastschiffe“ (www.beuth.de)

CIPA-Regel Nr. 16 „Schiffssicherheitsplan“
CIPA-Regel Nr. 18 „Anweisungen für Notfälle“
(www.cipa-online.org)

Qualitätssicherung in der verkehrsrechtlichen Untersuchung

Binnenschiffer, die erstmals in diesen Beruf eintreten oder die ein Patent machen wollen, müssen sich einer Eignungsuntersuchung unterziehen. Gleiches gilt bei Erreichen bestimmter Altersgrenzen, wenn sie weiterhin ihre verantwortungsvolle Aufgabe als Schiffsführer an Bord wahrnehmen möchten. Diese Untersuchungen dürfen europaweit nur von zugelassenen Ärztinnen und Ärzten durchgeführt werden. In Deutschland sind dies überwiegend Ärztinnen und Ärzte, die von der BG Verkehr ermächtigt worden sind. Aus Gründen der Qualitätssicherung in der verkehrsrechtlichen Untersuchung wird im Rahmen des Ermächtigungsverfahrens Wert darauf gelegt, dass die Ärztinnen und Ärzte über ausreichendes Fach-

wissen in der Binnenschiffahrt verfügen. Hierzu müssen sie vor der Ermächtigung neben der Verpflichtung zu einer eintägigen Mitfahrt auf einem Gütermotorschiff u.a. an einem fachspezifischen Seminar teilnehmen.

Dieses Seminar wird von der BG Verkehr alljährlich im Frühjahr durchgeführt. Da die Ärztinnen und Ärzte dieses Seminar spätestens alle fünf Jahre wiederholen müssen, dient es neben der Vermittlung von Fachwissen auch dem Erfahrungsaustausch. Auch auf dem diesjährig angebotenen Seminar nutzten die Teilnehmer die Gelegenheit, ihre Fragen im Zusammenhang mit den verkehrsrechtlichen Untersuchungen zu klären und ihre Erfahrungen auszutauschen.

Auf Sonnenschutz achten

Menschen, die überwiegend im Freien tätig sind, erkranken häufiger an Hautkrebs als andere. Deswegen wurde 2015 die Liste der Berufskrankheiten erweitert und die Verdachtsanzeigen nehmen zu. Was können und was müssen Unternehmer tun, um ihre Angestellten zu schützen?

Muss ein Chef persönlich darauf achten, dass sich zum Beispiel ein Müllwerker sorgfältig mit Sonnenschutzcreme einreibt? „Das nicht, aber er muss persönlich darauf achten, dass bei der Arbeit ein ausreichender Sonnenschutz zur Verfügung steht und die Mitarbeiter dazu auffordern, ihn auch zu nutzen“, antwortet Dr. Gabriele Meyer. Die Biologin beschäftigt sich bei der BG Verkehr seit Jahren mit den Gefahren durch UV-Strahlung und hat unter anderem Messungen auf Seeschiffen durchgeführt. „Sonnenschutzmittel für die Haut werden nur dann verwendet, wenn ein Schutz auf andere Art und Weise nicht möglich ist“, betont sie. „Das wird häufig im Gesicht und auf den Händen der Fall sein.“

Grundsätzlich gehört das Thema Sonnenschutz in die Gefährdungsbeurteilung. Wenn die Mitarbeiter bei ihrer beruflichen Tätigkeit durch UV-Strahlung gefährdet werden, muss der Arbeitgeber den geeigneten Sonnenschutz zur Verfügung stellen. Was erforderlich ist, legt er mit dem Betriebsarzt und der Fachkraft für Arbeitssicherheit fest und stellt es kostenfrei zur Verfügung. Das können unter Umständen auch Sonnenschutzmittel zum Auftragen auf die Haut sein.

Praktische Maßnahmen zum Sonnenschutz

Welche Schutzmaßnahmen zum Einsatz kommen, hängt selbstverständlich von dem jeweiligen Betrieb ab, hier einige Anregungen:

Technische Maßnahmen

- ▶ Unterstellmöglichkeiten,
- ▶ Ausstattung der Arbeitsbereiche mit Sonnenschirmen, Sonnensegeln etc.,
- ▶ Benutzung von Baumaschinen und Fahrzeugen mit Klimaanlage,
- ▶ im Schatten oder in geschlossenen Räumen arbeiten.

Organisatorische Maßnahmen

- ▶ Aufenthalt der Beschäftigten in der Sonne nach den Möglichkeiten der Arbeitsorganisation zeitlich beschränken,
- ▶ Art und Umfang der Pausen an die Tageszeit anpassen,
- ▶ Bei der Planung berücksichtigen, dass die UV-Strahlung mittags ihren Höhepunkt erreicht.

An letzter Stelle stehen die persönlichen Maßnahmen: „Die beste persönliche Schutzmaßnahme gegen UV-Strahlung ist angemessene Kleidung“, unterstreicht Dr. Meyer. „Je dichter die Kleidung, desto größer ist die Schutzwirkung.“ Das Institut für Arbeitsschutz in St. Augustin hat die Durchlässigkeit bezüglich UV-A- und UV-B-Strahlung an einer Textilprobe von einem fabrikneuen Overall und an einem mehrfach getragenen und gewaschenen T-Shirt be-

stimmt. Die Untersuchungen zeigten, dass der Overall im Vergleich zum T-Shirt einen sehr guten Sonnenschutz bot. Daher unser Rat:

- ▶ Wer im Freien arbeitet, sollte Kleidung anziehen, die den Körper weitgehend bedeckt. Falls es keine weiteren Anforderungen gibt (z.B. spezielle Schutzkleidung) reicht es völlig aus, Arbeitskleidung ohne zusätzliche Ausrüstung gegen UV-Strahlung zu tragen. Zu empfehlen sind atmungsaktive Materialien, zum Beispiel dicht gewebte Baumwolle. Zum Sonnenschutz gehört eine Kopfbedeckung, die eine breite Krempe oder einen Nackenschutz hat.
- ▶ Hautschutzcremes stehen an letzter Stelle der Schutzmaßnahmen: Empfehlenswert ist wasserfeste Sonnenschutzcreme mit einem Lichtschutzfaktor von mindestens 30 für die Haut, die nicht von der Kleidung abgedeckt wird.

Wie wirkt UV-Strahlung?

Die Sonnenstrahlung hat drei Bestandteile: das sichtbare Licht, die Wärme spendende Infrarotstrahlung und einen relativ geringen Anteil an ultravioletter Strahlung (UV-A und UV-B Strahlung). Dieser Anteil beträgt nur sechs Prozent. Die positive Wirkung kennt jeder: Sonne tut der Seele gut! Außerdem regt sie den Körper zur Bildung von Vitamin D an, das man zum Aufbau der Knochen braucht.

Dem gegenüber stehen negative Wirkungen, von denen vor allem die Haut betroffen ist. Längerer Kontakt mit UV-A-Strahlung

Das Auftragen von Sonnenschutzcreme, vor allem auf Gesicht, Ohren, Nacken und Hände, ist nur eine zusätzliche Maßnahme. Die Sonnenschutzmittel bieten nur vorübergehend Schutz.

führt zu einer vorzeitigen Hautalterung, da die Haut ihre Elastizität verliert, austrocknet und schließlich faltig wird. Zu den akuten Schäden zählt der Sonnenbrand – er heilt zwar meistens schnell ab, aber die Haut „vergisst“ diesen Sonnenschaden nie. Hinter jedem Sonnenbrand verbergen sich dauerhafte Schädigungen der Hautzellen. Die gesundheitlichen Folgen können im ungünstigen Fall drastisch ausfallen und reichen vom sogenannten hellen Hautkrebs bis zum malignen Melanom (schwarzer Hautkrebs). Diese Schäden werden in erster Linie von UV-B-Strahlung verursacht.



Für vorgebräunte Haut ist eine kurze Pause in der Sonne kein Problem.


© Gregor Soller

Nicht jeder Hautkrebs gilt als Berufskrankheit

Bösartige Tumore (Platteneithelkarzinome) der Haut zählen in Deutschland bei Frauen und Männern zu den häufigsten Krebserkrankungen und haben in den letzten fünf Jahrzehnten deutlich zugenommen. Gleiches gilt für die chronische Schädigung der verhornten Oberhaut (aktinische Keratose) als Vorstadium von Hautkrebs. Seit dem 1. Januar 2015 werden „Platteneithelkarzinome oder multiple aktinische Keratosen durch natürliche UV-Strahlung“ als Berufskrankheit anerkannt (BK 5103). Im Jahr 2015 wandten sich 284 Versicherte mit dem Verdacht einer berufsbedingten Hautkrebserkrankung an die BG Verkehr. Wie geht es dann weiter?

„Wir müssen natürlich prüfen, ob die Berufstätigkeit des Betroffenen zu einer erhöhten Belastung und damit zur Erkrankung geführt hat“, erläutert Klaus-Dieter Witt, der die Abteilung für Berufskrankheiten der BG Verkehr in Hamburg leitet. „Wir brauchen erstens eine gesicherte Diagnose, zweitens müssen die Hautveränderungen an Körperstellen liegen, die während der Arbeit dem Sonnenlicht ausgesetzt waren und drittens muss plausibel sein, dass der Betroffene tatsächlich arbeitsbedingt lange Zeit der UV-Strahlung ausgesetzt war. Als Richtwert gilt dafür eine Belastung mit UV-Strahlung, die um 40 Prozent höher liegt als die normale Dosis.“ Die angezeigten Fälle werden in der BG Verkehr einer fachlichen Prüfung unterzogen. „Seitdem klar ist, dass Hautkrebs als Berufskrankheit anerkannt werden kann, hat sich die Anzahl der arbeitsrechtlichen Stellungnahmen bei uns mehr als verdoppelt“, ergänzt Dr. Meyer.

Eine andere häufig vorkommende Hautkrebsart, das Basalzellkarzinom oder Basaliom, wird nicht als Berufskrankheit anerkannt, weil der Zusammenhang zwischen arbeitsbedingter Belastung mit UV-Strahlung und dieser Erkrankung noch nicht wissenschaftlich bewiesen wurde. (dp)

 www.Hautkrebs-screening.de
www.krebsgesellschaft.de

HÄUFIGE FRAGEN

Ich bin immer mit dem Fahrrad zur Arbeit gefahren, natürlich besonders gern bei gutem Wetter. Wird diese Belastung bei der Prüfung mit berücksichtigt?

Klaus-Dieter Witt: Nein, die belastende UV-Strahlung auf dem Arbeitsweg können wir nicht berücksichtigen. Ein Unfall auf dem Weg von oder zur Arbeit wird durch die Unfallversicherung abgedeckt, aber eine vergleichbare gesetzliche Regelung für den Versicherungsfall Berufskrankheit existiert nicht.

Bezahlt die BG Verkehr Untersuchungen zur Früherkennung von Hautkrebs?

Witt: Die Früherkennungsuntersuchungen übernimmt die Krankenversicherung: Jeder, der Mitglied der gesetzlichen Krankenversicherung ist, kann ab dem 35. Lebensjahr alle zwei Jahre kostenlos ein Hautkrebsscreening bei geschulten Ärzten

durchführen lassen. Auch Privatversicherte haben Anspruch auf gezielte Vorsorgeuntersuchungen ab dem Alter von 35 Jahren. Informationen erhalten Sie bei ihrer Versicherungsgesellschaft.

Als Busfahrer bin ich hinter dem Steuer oft den ganzen Tag dem Sonnenlicht ausgesetzt. Wenn ich an hellem Hautkrebs erkrankte, kann er dann leicht als Berufskrankheit anerkannt werden?

Dr. Gabriele Meyer: Wie Messungen zeigten, ist die Verglasung von Fahrzeugen nur zu einem geringen Teil durchlässig für UV-Strahlung. Die sehr merkbare Wärmewirkung geht nicht auf die UV-Strahlung zurück. Wir prüfen, ob es während des Arbeitslebens auch erhebliche Aufenthalte im Freien gab. Dabei spielt die Dosis, die durch die Fahrzeugverglasung hindurch erzielt werden kann, nur eine untergeordnete Rolle.



Die Preisträger der Ehrennadel

1. Jochen Hoffmann, seit 1993 Mitglied des Vorstands (Arbeitgeber)
2. Dr. Alex Schindler, seit 1993 Mitglied des Vorstands (Arbeitgeber)
3. Prof. Michael Rachow, seit 1991 Mitglied der Vertreterversammlung (Arbeitnehmer)
4. Kurt Mauter, seit 1993 Mitglied der Vertreterversammlung (Arbeitnehmer)
5. Horst Saggau, seit 1993 Mitglied der Vertreterversammlung (Arbeitnehmer)
6. Walter Hartmann, seit 1993 Mitglied der Vertreterversammlung (Arbeitnehmer)
7. Wolfgang Romp, seit 1993 Mitglied der Vertreterversammlung (Arbeitnehmer)

Ehre, wem Ehre gebührt

Auf der Vertreterversammlung im Mai dieses Jahres wurden sieben Mitglieder der Selbstverwaltung für ihr jahrzehntelanges ehrenamtliches Engagement ausgezeichnet. Außerdem wurde ein neues Mitglied in die Geschäftsführung der BG Verkehr gewählt.

Die praxisnahe und zukunftsorientierte Entwicklung der gesetzlichen Unfallversicherung beruht ganz wesentlich auf der Erfahrung und dem Engagement der Betroffenen. In Zeiten großer Veränderungsprozesse sind dabei Gestaltungswille und Einsatzbereitschaft von besonderer Bedeutung.“ Diese Sätze stehen auf der Ehrenurkunde, die Klaus Peter Röskes Anfang Mai in seiner Funktion als alternierender Vorsitzender des Vorstands sieben Mitgliedern der Selbstverwaltung überreichte. Wie viele Stunden sie in Besprechungen und auf Sitzungen zugebracht haben, wie viele Tausend Seiten

Sitzungsunterlagen im Laufe der Jahre über ihren Schreibtisch gingen, kann man nur schätzen. Fest steht jedenfalls, dass ohne sie und alle übrigen Ehrenamtlichen in der BG Verkehr, in den Berufsgenossenschaften und Unfallkassen, die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung in der heutigen Form nicht mehr funktionsfähig wäre. Im kommenden Jahr wird übrigens eine neue Selbstverwaltung gewählt. (dp)

- Die nächste Vertreterversammlung findet am 24. November 2016 in Köln statt.



Stefan Höppner (2. von links) wurde einstimmig in die Geschäftsführung der BG Verkehr gewählt. Es gratulierten Prof. Michael Rachow (links, Vorsitzender Vertreterversammlung), Sabine Kudzielka und Gerd-Peter Schoenfeldt (Geschäftsführung) sowie Klaus Peter Röskes und Ulrich Bönders (Vorsitzende Vorstand und Vertreterversammlung).

Spiel oder Ernst?

Etwa 2.000 Paket- und Postzusteller werden jedes Jahr von einem Hund gebissen. In Schulungen mit praktischen Übungen kann man lernen, wie man sich in einer kritischen Situation am besten verhält. Denn manche Hunde, die bellen, beißen auch!

Hundetrainer Nico Künzel stellt klar: „Für einen Hund ist der Kurier ein Fremder, der mit einem großen Gegenstand in der Hand rasch in sein Revier eindringt. Also versucht er, ihn zu vertreiben. Und weil der Kurier meistens schnell wieder weg ist, hat der Hund ein Erfolgserlebnis, das er gerne wiederholt.“

In Deutschland leben rund 4,5 Millionen Hunde. Die meisten von ihnen sind immerhin so gut erzogen, dass sie Fremde zwar bedrohen, aber nicht gleich beißen. Typische Drohgebärden sind Knurren, kurzes Bellen, ein steifer Körper mit gespannter Muskulatur, hochgezogene Lefzen, gesträubte Nacken- und Rückenhaare, eine erhobene Rute und gebleckte Zähne. In so einem Fall sollte man erst einmal ruhig stehen bleiben, hastige Bewegungen mit den Armen vermeiden und sich langsam rückwärts zurückziehen.

Wenn ein Hund wirklich nur spielen will, hat er einen freundlichen Gesichtsausdruck, wedelt mit dem Schwanz und ist locker und nicht versteift.

Wichtig: Dem Hund auf keinen Fall in die Augen schauen! In der Regel verfolgt ein Hund einen Eindringling nicht, er will ihn nur aus dem Revier vertreiben.

Warnschilder beachten

Wenn ein Schild am Grundstückszaun vor einem freilaufenden Hund warnt, sollte ein Zusteller diesen Hinweis ernst nehmen und draußen bleiben – das hat mit Feigheit nichts zu tun. Es ist auch keine gute Idee, einen aggressiven Hund auf eigene Faust zähmen zu wollen, ihm zum Beispiel Leckerlis zu geben. Falls der Hund auf diese Weise eine Erwartungshaltung entwickelt, die nicht jeder Zusteller erfüllt, gibt es neue Probleme.



Dieses Spiel erlaubt der Rüde Danny nur seinem Besitzer. Das bleibende Gebiss eines Hundes besteht aus 42 Zähnen.

Was tun, wenn man gebissen wird? Falls es noch möglich ist, sollte man sich ruhig verhalten, ohne den betroffenen Körperteil loszumachen oder zurückzuziehen. Meist schnappt ein Hund nur kurz zu und lässt dann wieder los. Danach kann man versuchen, sich langsam zu entfernen, also auf keinen Fall weglaufen, denn das weckt den Jagdinstinkt. Auch wenn eine Bisswunde nicht stark blutet, sollte man den Hundehalter und den Vorgesetzten informieren und sich von einem Durchgangsarzt (D-Arzt) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung behandeln lassen. (dp)



WEITERE INFORMATIONEN

Im Handbuch für Kurierfahrer finden Sie ein ausführliches Interview mit Hundetrainer Nico Künzel. Darüber hinaus gibt es viele praktische Tipps für den Arbeitsalltag mit zahlreichen Fotos, Checklisten und Quizfragen.

Das Handbuch „Sicher unterwegs, Arbeitsplatz Kurierfahrer“ können Mitgliedsunternehmen im Medienkatalog der BG Verkehr kostenlos bestellen (Medienkatalog → Broschüren).
www.bg-verkehr.de/medien/medien-bestellen

SicherheitsProfi

SicherheitsProfi
Das Magazin der BG Verkehr

4 | 2016

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



TAGE WIE DIESER ...

18. Juni

Seit 2005 veranstaltet der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) am dritten Samstag im Juni den Tag der Verkehrssicherheit.

NEU IM NETZ



Schlaganfall per App schnell erkennen

Wichtiges Notfallwissen für unterwegs

Dass bei einem Schlaganfall schnell gehandelt werden muss, weiß jeder. Aber wie erkennt man so einen Notfall? Die Stiftung Deutsche Schlaganfall-Hilfe bietet eine kostenfreie Schlaganfall-App an, die als mobiler Notfall-Begleiter funktioniert. Mit einem einfachen Schnelltest hilft die App unklare Symptome wie Lähmungserscheinungen oder plötzliche Kopfschmerzen einzuordnen. Die Anwahl des Notrufs 112 ist direkt in der App möglich, denn bei einem Verdacht

auf Hirnblutung oder einem Hirninfarkt zählt jede Minute. Wer mehr zum Thema Schlaganfall erfahren möchte, findet im Info-Center ausführliche praktische Informationen und Checklisten, beispielsweise für den Arzt-Besuch oder den Aufenthalt in der Klinik. Die App ist in den App-Stores für iOS und Android sowie für den Webbrowser verfügbar.

www.schlaganfall-hilfe.de/app



Sie fragen – wir antworten

? In der Urlaubszeit beschäftige ich bei uns im Lager mehrere Aushilfen. Spielt das für die Meldung an die BG Verkehr eine Rolle?

! Eine namentliche oder zahlenmäßige An- und Abmeldung zur gesetzlichen Unfallversicherung ist nicht erforderlich. Kurzfristig Beschäftigte sind ab dem ersten Arbeitstag automatisch abgesichert, falls ihnen während der Arbeit oder auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeit etwas zustößt. Das gilt auch für Praktikanten, Schüler oder Studenten, die sich als Ferienjobber etwas dazuverdienen wollen. Wie hoch der Verdienst ist und wie lang die Aushilfen im Betrieb beschäftigt sind, ist für den Versicherungsschutz unerheblich.

Die Meldung zur gesetzlichen Unfallversicherung nehmen Sie mit dem jährlichen Entgeltnachweis vor. Bei der Angabe



© Syda Productions/Fotolia

der Lohnsumme Ihrer Beschäftigten müssen Sie dann auch die Entgelte für Ferienjobber und kurzfristig Beschäftigte berücksichtigen. Es gilt der gesetzliche Mindestlohn von 8,50 Euro pro Arbeitsstunde. Die gleiche Entgeltsumme geben Sie auch in der UV-Jahresmeldung an.

Unabhängig davon, wie lange Sie Aushilfen beschäftigen: Die kurzfristigen Mitarbeiter müssen wie alle anderen Beschäftigten auf die Risiken bei ihrer Tätigkeit und die richtigen Schutzmaßnahmen hingewiesen werden. Falls es für die Arbeit erforderlich ist, stellt der Unternehmer eine Persönliche Schutzausrüstung zur Verfügung. Die Prinzipien zur Unfallverhütung gelten für alle Beschäftigten!

Kommt es dann trotz aller Vorsicht zu einem Unfall, müssen Verletzte einen Durchgangsarzt aufsuchen. Er kümmert sich um die fachliche Erstversorgung und entscheidet über die weitere Behandlung. Der Arbeitgeber meldet wie sonst auch den Unfall innerhalb von drei Tagen bei der BG Verkehr, falls sich eine Aushilfe so verletzt, dass sie länger als drei Tage arbeitsunfähig bleibt. Für Schulpraktikanten ist die Schülerunfallkasse zuständig.

Ihr nächster SicherheitsProfi: 5.8.2016

REPORTAGE
Zu Gast bei der
Zeppelin Reederei

ENTSORGUNG
Branchenkonferenz
Abfallwirtschaft



Testen Sie Ihr Wissen

„Ich bin im Stress“ – diesen Satz sagt und hört wohl jeder Berufstätige regelmäßig. Aber obwohl jeder zu wissen glaubt, was damit gemeint ist, gibt es einige populäre Irrtümer zum Thema.



© Jörg Lantelme/Fotolia

1. Stress kann unterschiedliche Folgen haben, zum Beispiel

- A Mitursache psychischer Erkrankungen sein.
- B Mitursache körperlicher Erkrankungen sein.
- C Mitursache eines Unfalls sein.

2. Was löst häufig Stress aus?

- A Straßenlärm
- B Ungeplante Unterbrechungen bei der Arbeit
- C Übergewicht

3. Welches der genannten Gesundheitsprobleme wird eher selten durch Stress ausgelöst?

- A Rückenschmerzen
- B Asthma
- C Bluthochdruck

Rückblick: Um wieviel länger wird bei 80 km/h der Bremsweg, wenn man mit drei Sekunden Verzögerung reagiert, fragten wir in der letzten Ausgabe.

Ein aufmerksamer Leser, selbst Fahrlehrer, schrieb uns dazu: „Beim Lesen des wieder sehr interessanten Sicherheitsprofi 3/2016 bin ich auf den Wissenstest gestoßen. Dabei musste ich feststellen, dass bei der Frage 3 leider nicht die richtige Antwort bei den vorgegebenen Antworten dabei ist. Denn die richtige Antwort lautet: Der Bremsweg bleibt gleich. Verlängern tut sich der Reaktionsweg nach Faustformel von 24 m auf 72 m und somit im Endeffekt der Anhalteweg um 48 m.“ Damit hat er natürlich Recht – wir bitten um Entschuldigung.

Kennen Sie schon unseren Newsletter?

Ein Klick und Sie wissen mehr:

Wir bieten kompakte Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, aktuelle Nachrichten aus der Verkehrsbranche, Termine und interessante Links zu Hintergrundmaterial.

© Romolo Tavani/Fotolia



Anmeldung: www.bg-verkehr.de