

SicherheitsProfi

ENTSORGUNG

Das Magazin der  BG Verkehr

Thema | 11

Training für den Notfall

Reportage Lufthansa Technik in Hamburg | 16

Schimmelpilze | 22



Liebe Leserin, lieber Leser,

wussten Sie, dass die Behandlung und Reha eines kompliziert gebrochenen Fersenbeins rund 100.000 Euro kosten kann? Diese Zahl schicke ich vorweg, bevor ich auf die Beiträge zu sprechen komme, die Sie als Mitglied der BG Verkehr zahlen. Unsere Fachleute stehen jedes Jahr vor der komplexen Aufgabe, die Kosten, die im Laufe eines

Jahres durch Unfälle und Berufskrankheiten entstanden sind, möglichst risikogerecht auf unsere rund 200.000 Mitgliedsunternehmen zu verteilen.

**Optimieren Sie
Ihren Arbeitsschutz. Es
macht sich bezahlt.**

Ich will Sie an dieser Stelle nicht mit Versicherungsmathematik langweilen. Wer mehr zur Beitragsberechnung wissen will, findet die entsprechenden Formeln und Informationen bei uns im Internet und immer wieder auch in diesem Magazin, in dieser Ausgabe zum Beispiel auf der Seite 27. Vielleicht nur so viel: Ganz wesentliche Entscheidungen zum Beitrag trifft unsere Selbstverwaltung. Wo sie Spielraum hat, die Unternehmen zu entlasten, da nutzt sie ihn. Deswegen haben auch in diesem Jahr einige von Ihnen nahezu unveränderte oder sogar sinkende Beitragsbescheide von uns erhalten. Andere müssen mehr zahlen – das bedauern wir, ist aber letztendlich das Ergebnis einer differenzierten Risikoberechnung für die bei uns versicherten Branchen.

Um das Risiko von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten zu minimieren, engagieren wir uns weiter. Wir analysieren schwere Unfälle, weisen auf Unfallschwerpunkte hin, veranstalten Branchenkonzferenzen und führen Seminare zur Arbeitssicherheit durch. Folgen Sie uns und optimieren Sie Ihren Arbeitsschutz. Es macht sich bezahlt.

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

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), Birgitta
Angenendt (ba), Renate Bantz
(rb), Ute Krohne (uk)
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

mdsCreative GmbH
Alte Jakobstraße 105, 10969 Berlin

Druckerei und Verlag:

apm alpha print medien AG
Kleyerstraße 3, 64295 Darmstadt

Der SicherheitsProfi erscheint
viermal jährlich. Der Bezugspreis
ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.



08



11



22

© BG Verkehr/ Christian Ahrens/Heinz E. Studt; Advisan/Dr. Thomas Missel

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Unfallschwerpunkt Betriebshof

Wie lassen sich Unfälle vermeiden? 08

Arbeitsschutz in der Abfallbehandlung

Die neue Branchenregel 10

Training für den Notfall

Das Seminar „Retten und Bergen“ 11

Brandschutz

Vorbeugen ist besser als löschen 14

Reportage

Die Verantwortung im Blick: Zu Gast bei Lufthansa Technik in Hamburg 16

Schimmelpilze

Interview über Gefahren und Gegenmaßnahmen 22

Sommerfahrplan

Tipps für die Arbeit an heißen Tagen 24

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

Beitragsvorschuss für 2017

Infos zur Berechnung 27

Berufskrankheiten

Reform der Rechtsprechung geplant 28

Service

Prävention aktuell

Dr. Jörg Hedtmann zum Thema Gleichstellung 30

Kontaktübersicht

So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 2

Europameister bei Verpackungsabfall

In Deutschland fällt zu viel Verpackungsabfall an, kritisiert die Deutsche Umwelthilfe (DUH). Mit mehr als 218 Kilogramm Verpackungsabfall pro Kopf und Jahr sei Deutschland hier weiterhin europäischer Spitzenreiter. In Nachbarstaaten wie Italien werden 197 Kilogramm, in Frankreich 188 Kilogramm und in Dänemark 163 Kilogramm Verpackungsabfall produziert, so die DUH. Die Organisation spricht sich für höhere Lizenzentgelte für das Inverkehrbringen von Verpackungen oder die Einführung einer Ressourcensteuer aus.

Neue Reportagen aus dem Unfallkrankenhaus Berlin



© Unfallkrankenhaus Berlin

Als eine der BG Kliniken der gesetzlichen Unfallversicherung ist das Unfallkrankenhaus Berlin ein hoch spezialisiertes klinisches Zentrum zur Rettung und Rehabilitation von Schwerverletzten und Behandlung von Schwerverletzten. In der Reportagereihe „Auf Leben und Tod – das Unfallkrankenhaus Berlin“ vom Rundfunk Berlin-Brandenburg (rbb) werden die besonderen Aufgaben einer BG Klinik deutlich: die Versorgung von der OP bis zur Reha. Wegen des Erfolges der ersten drei Staffeln der Dokureihe ist jetzt eine vierte Staffel in Vorbereitung. Viele Folgen sind in der Mediathek des rbb abrufbar. Dort sind auch „Wissensinseln“ zu finden, die medizinisches Hintergrundwissen allgemein verständlich erläutern.

 www.rbb-online.de



Mehr Arbeitsunfälle, weniger Todesfälle

Für die gesetzliche Unfallversicherung liegen vorläufige Ergebnisse zur Unfallstatistik für 2016 vor. Demnach starben 85 Beschäftigte aus Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr durch Unfälle bei der Arbeit. Weitere 15 Versicherte verunglückten auf dem Arbeitsweg tödlich. Die Zahl der tödlichen Unfälle ist gegenüber 2015 damit deutlich gesunken (119 tödliche Unfälle*).

Diese Entwicklung ist auch branchenübergreifend in ganz Deutschland zu beobachten. Das geht aus der vorläufigen Statistik hervor, die der Spitzenverband Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) veröffentlicht hat. Danach starben 2016 insgesamt 424 Beschäftigte durch einen Arbeitsunfall, 46 weniger als im Vorjahr, und 304 durch einen Unfall auf dem Arbeitsweg, 44 weniger als im Vorjahr. Die weiteren vorläufigen Ergebnisse der Unfallstatistik der BG Verkehr zeigen, dass 72.095 Versicherte 2016 einen meldepflichtigen Arbeitsunfall erlitten (meldepflichtig sind Unfälle mit einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen). Das sind 2.160 mehr als 2015. Hinzu kamen 7.765 Unfälle auf dem Arbeitsweg. Hier ist ein Anstieg um 588 Unfälle zu verzeichnen.

Bei den Unfallzahlen für 2016 zeigt die Gesamtentwicklung aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls einen leichten Anstieg: 2015 waren es 866.056, 2016 nach den vorläufigen Ergebnissen 876.579. Die Anzahl der Wegeunfälle stieg von 179.181 auf 184.854. Über das Unfallrisiko bei der Arbeit sagen die veröffentlichten Statistiken noch wenig aus, da Veränderungen am Arbeitsmarkt die absolute Zahl der Arbeitsunfälle stark beeinflussen. Der Grund: Wo mehr Beschäftigte arbeiten, passieren bei gleichem Unfallrisiko auch entsprechend mehr Unfälle. Die Zahl der Arbeitsunfälle pro 1.000 Vollarbeiter liegt noch nicht vor.

* Zahlen 2015: BG Verkehr und Unfallkasse Post und Telekom.



© fotolia/Schwoab

BG Verkehr startet Biomonitoring

Crewmitglieder klagen im Zusammenhang mit unangenehmen Gerüchen in Flugzeugen (Fume Events) immer wieder über Gesundheitsbeschwerden. Aktuell wird vermutet, weitere Substanzen aus der Gruppe der Organophosphate und insbesondere aus der Gruppe flüchtiger organischer Lösemittel könnten für Gesundheitsbeschwerden relevant sein. Um diesem Verdacht qualitätsgesichert und wissenschaftlich fundiert nachzugehen, startet die BG Verkehr ein zeitlich begrenztes Biomonitoring. Dort sollen die Werte erhoben werden, die nach aktuellem Wissensstand mit Fume Events in Verbindung gebracht werden. Die Auswertung übernimmt das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 17101038



© fotolia/Henrik Dolle

Baumaßnahmen für Oberleitungs-Lkw



© www.siemens.com/presse

Wer in den kommenden Monaten auf der A 1 zwischen Reinfeld und Lübeck oder auf der A 5 zwischen Darmstadt-Nord und dem Frankfurter Flughafen unterwegs ist, wird Zeuge einer ungewöhnlichen Baumaßnahme: Die beiden jeweils sechs Kilometer langen Autobahnabschnitte werden elektrifiziert. Bis Ende 2018 sollen die zwei Teststrecken Oberleitungen für Elektro-Lkw erhalten. Entlang der Strecke werden Strommasten aufgestellt. Auf der Oberleitungsstrecke laden die Lkw so viel Energie auf, dass sie die dreifache Distanz abseits der Autobahn elektrisch fahren können. Vier Speditionen wollen insgesamt zehn Elektrofahrzeuge auf der Strecke fahren lassen.

+ www.bmub.bund.de

80 Prozent der Erwerbstätigen schlafen schlecht

Seit 2010 sind Schlafstörungen bei Berufstätigen im Alter zwischen 35 und 65 Jahren um 66 Prozent angestiegen. Das zeigt ein Gesundheitsreport der Krankenkasse DAK. Danach sind 80 Prozent der Arbeitnehmer betroffen oder hochgerechnet auf die Bevölkerung 34 Millionen Menschen. Unter der besonders schweren Schlafstörung Insomnie leidet jeder zehnte Arbeitnehmer. Für Unternehmen bedeutet das: Beinahe die Hälfte der Erwerbstätigen ist bei der Arbeit müde. Im Vergleich zu 2010 schlucken heute fast doppelt so viele Erwerbstätige Schlafmittel.

+ **DAK-Gesundheitsreport**
„Deutschland schläft schlecht – ein unterschätztes Problem“: www.dak.de



© Thinkstock.de/iStock/itakdalee



„German Road Safety“ ausgezeichnet

2016 startete der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) unterstützt von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) die Kampagne „German Road Safety“. Zentrales Element ist eine mehrsprachige Smartphone-App, die in einfachen Texten auf Deutsch, Englisch und Arabisch und mit vielen Bildern die wichtigsten Verkehrszeichen und elementare Regeln im Straßenverkehr vermittelt. Dazu kommen Broschüren und Arbeitsmaterialien. Das Projekt wurde von der HUK-Coburg und der Fachzeitung „auto motor und sport“ mit dem „Mobility & Safety Award“ ausgezeichnet. Der mit 10.000 Euro dotierte Preis prämiiert innovative Ideen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

+ www.germanroadsafety.de

Vorgemerkt

Vom 30. Juni bis zum 2. Juli 2017 findet auf dem **Nürburgring** der **Truck-Grand-Prix** statt. Neben Motorsport, Show, Musik und einem Trucksymposium präsentieren sich Lkw-Hersteller und Zubehörfirmen. Die BG Verkehr ist mit dem Überschlagesimulator vor Ort.

Bundesweit gibt es am **17. Juni** viele Veranstaltungen im Rahmen des **13. Tages der Verkehrssicherheit**. Eine Übersicht bietet die Website zur Aktion.

+ www.truck-grand-prix.de
www.tag-der-verkehrssicherheit.de

Neue Quecksilberverordnung

Das Europäische Parlament hat am 14. März eine neue Quecksilberverordnung beschlossen, mit der die Minamata-Konvention zur Reduzierung des weltweiten Quecksilberverbrauchs umgesetzt wird. Die Ausfuhrverbote für Quecksilber und seine Verbindungen werden verschärft. Die Einfuhr wird auf wenige Ausnahmen beschränkt. Zudem soll die Verwendung von Amalgam stark eingeschränkt und bis 2030 möglichst ganz beendet werden. Der BDE Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft hat die Zustimmung des Europaparlaments zu der neuen EU-Verordnung begrüßt. So könne sichergestellt werden, dass flüssige Quecksilberabfälle sicher und dem neuesten Stand der Technik entsprechend vor der langfristigen Lagerung behandelt werden.

Durch die Umrüstung fallen größere Mengen flüssigen Quecksilberabfalls an, die entsorgt werden müssen, so der BDE. Das Umweltbundesamt rechnet damit, dass in den kommenden 40 Jahren in der Europäischen Union etwa 11.000 Tonnen metallisches Quecksilber zu beseitigen sind.

Weniger Verkehrstote

2016 verloren 3.214 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ihr Leben. Laut Statistischem Bundesamt waren dies 245 weniger als 2015. Damit erreichte die Zahl der Verkehrstoten den niedrigsten Stand seit mehr als 60 Jahren. Gleichzeitig war 2016 das unfallreichste Jahr seit der Wiedervereinigung. Die Polizei nahm rund 2,6 Millionen Unfälle auf, 2,8 Prozent mehr als 2015. Bei 2,3 Millionen Unfällen blieb es bei Sachschäden. Die Zahl der Verletzten stieg 2016 gegenüber dem Vorjahr um 0,8 Prozent auf rund 396.700 Personen.

Verkehrstote



Verkehrsunfälle





© Thinkstock.de/iStock/panda3800

Vorsicht bei Medikamenten am Steuer

Fast 20 Prozent aller Medikamente wirken sich negativ auf die Fahrtüchtigkeit aus. Sie schränken die Leistungsfähigkeit ein und machen müde.

Experten gehen davon aus, dass bei vielen Verkehrsunfällen diese Mittel im Spiel sind. Zu den im Straßenverkehr gefährlichen Arzneimitteln zählen nicht nur Psychopharmaka, sondern auch einige Schmerzmittel und Anti-allergiepräparate. Fahrer, die Arzneimittel einnehmen – egal ob verschreibungspflichtige oder frei verkäufliche – sollten mögliche Einflüsse auf ihre Fahrtüchtigkeit mit einem Arzt oder Apotheker abklären.



© IAG/Stephan Floß

Besuch aus Bangladesch

Es kommt immer wieder einmal vor, dass sich ausländische Delegationen über das System der gesetzlichen Unfallversicherung in Deutschland informieren. Bei der BG Verkehr war im Februar eine Delegation aus Bangladesch zu Gast. Im Mittelpunkt stand der Austausch über Fragen des Arbeitsschutzes. Die Vertreter von Beschäftigten, Arbeitgebern und des staatlichen Arbeitsschutzes des südasiatischen Landes besichtigten auch eine Hamburger Spedition. In dem Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr informierten sie sich darüber, wie innerbetrieblicher Verkehr sicher gestaltet werden kann.

Gefährlich oder nicht?

Seit dem 30. September 2016 werden Dämmstoffabfälle, die das Flamm- schutzmittel HBCD (Hexabromcyclo- dodecan) enthalten, als gefährliche Abfälle eingestuft. 17 Verbände aus der Entsorgungs- und anderen Branchen haben nun Ende März die Aktionsgemeinschaft „AG EHDA“ gegründet. Sie setzen sich dafür ein, dass die Einstufung als gefährlicher Abfall rückgängig gemacht wird. Diese habe die Anforderungen an die Baustellenlogistik und Ent- sorgung erhöht. Die Mitglieder wollen HBCD durch eine sichere therm- ische Verwertung aus dem Stoffkreis- lauf ausschleusen.

+ www.agehda.de



© fotolia/Gina Sanders

Aktuelle Unfallmeldungen

Pressplatte läuft an

Vor Beginn der Sammelfahrt am Morgen wollte ein Müllwerker auf dem Betriebsgelände die Rückfahrkamera des Fahrzeugs reinigen. Dazu stieg er auf den Rand der Schüttung. Gleichzeitig startete sein Kollege bereits den Motor des Sammelfahrzeugs. Mit dem Start des Motors lief auch die Pressplatte an. Deswegen wurden beide Füße des Müllwerkers eingequetscht, mehrere Knochen brachen. Der Verletzte konnte erst befreit werden, nachdem sein Kollege den Notausschalter betätigt hatte. Eine Gefährdungsbeurteilung zu den Arbeitsplätzen am Müll- sammelfahrzeug lag nicht vor, eben- so wenig war die Unterweisung des Personals dokumentiert.



© Thinkstock.de/iStock/qingwa

Bagger fährt plötzlich rückwärts

Auf einer Baustelle fuhr ein Bagger kurz vor Feierabend die letzte Tour Bauschutt zur Ladestelle. Der Fahrer forderte einen Kollegen persönlich dazu auf, ihm zu Fuß zu folgen. Der Kollege blieb etwa zwei Meter hinter dem Bagger, befand sich also noch im Gefahrenbereich. In einigem Abstand folgte ein weiterer Mitarbeiter, der seinem vor ihm lau- fenden Kollegen etwas zurief. Zum Antworten drehte dieser sich. Als er einen Augenblick später wieder nach vorne sah, hatte der Bagger unvermittelt seine Fahrtrichtung geändert und befand sich plötzlich direkt vor ihm. Der Mann konnte nicht mehr rechtzeitig ausweichen, sein Unterschenkel wurde überrollt. Der Bagger war mit Rückspiegel und Rückfahrkamera ausgestattet.

Unfallschwerpunkt Betriebshof

Auf Betriebshöfen besteht wegen der intensiven Nutzung der Verkehrsflächen durch Fahrzeuge und Fußgänger eine nicht zu unterschätzende Unfallgefahr.

Gefährliche Situationen und Unfälle können durch gute Absprachen reduziert werden – warum gibt es trotzdem Störungen, Sachschäden oder Unfälle mit schweren Verletzungen? Obwohl eigentlich alle Mitarbeiter die sicherheitsrelevanten Informationen kennen, führen Unachtsamkeit und Bequemlichkeit dazu, wichtige Regeln außer Acht zu lassen. Dann werden zum Beispiel ausgewiesene Verkehrswege nicht benutzt, Mitarbeiter sprechen sich nicht ausreichend miteinander ab, die Koordination von Arbeiten in sich überschneidenden Bereichen fehlt. Zeitdruck ist oft der Grund dafür, dass es zu Fehlern im Ablauf kommt, die zu gefährlichen Situationen führen. Leider erreichen uns regelmäßig Meldungen von sehr schweren und tödlichen Unfällen, weil ein Fußgänger von einem rückwärtsfahrenden Radlader erfasst und überrollt wurde. In den allermeisten Fällen sind die Fahrzeuge mit modernster Technik ausgerüstet, die aber trotzdem nie hundertprozentige Sicherheit garantieren kann.

Kommunikation und Koordination

Bei der Analyse vieler Unfälle kommt man auf die Kernthemen Kommunikation und Koordination: Wer muss sich mit wem abstimmen, wer erhält von wem die notwendigen und wichtigen Informationen, wer hat das Sagen und legt fest, nach welchen Regeln die Zusammenarbeit funktioniert?

Weil die Zeit fehlt, sprechen Führungskräfte oft nur über die unmittelbar geschäftstragenden Themen, seltener über Fragen des Arbeitsschutzes. Torben Wahler*, Fachkraft für Arbeitssicherheit in einem mittelgroßen Entsorgungsunternehmen, beschreibt die Situation: „Die regelmäßigen technischen Prüfungen, die Unterweisung von Mitarbeitern und die Organisation der Ersten Hilfe sind ja in aller Regel installiert. Ein Mindestmaß an technischer Sicherheit und Gesundheitsschutz ist durch die Zusammenarbeit zwischen Sicherheitsbeauftragten, Sifas, Betriebsarzt und Aufsichtspersonen der BG Verkehr gegeben. Aber im Alltag mangelt es dann oft daran,



Auf dem Betriebshof sollten die Fahrer und andere Personen Warnkleidung tragen.

© BG Verkehr/Christian Ahrens

Maßnahmen

Zehn Maßnahmen, um den innerbetrieblichen Verkehr sicher zu gestalten:

1. Setzen Sie die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung um.
2. Sorgen Sie für eine Trennung von Personen- und Fahrverkehr sowie für eine Trennung von innerbetrieblichem Verkehr und Anlieferungsverkehr.
3. Legen Sie Verkehrswege fest und kennzeichnen Sie diese.
4. Vermeiden Sie Kreuzungen und Gegenverkehr.
5. Treffen Sie Regelungen für das Rückwärtsfahren.
6. Legen Sie die angemessene Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge fest (zum Beispiel auf dem Außengelände 30 km/h und in den Hallen 15 km/h).
7. Legen Sie Verhaltensregeln für Besucherinnen und Besucher fest und regeln Sie den Zutritt.
8. Stellen Sie eine ausreichende Beleuchtung des Arbeits- und Verkehrsbereiches sicher.
9. Sorgen Sie für Anfahrschutz bei tragenden Gebäudeteilen.
10. Treffen Sie Regelungen für den Reinigungs- und Winterdienst.

Eine Fülle von weiteren Hinweisen und Tipps für die sichere Praxis finden Sie in der neuen Branchenregel zur Abfallbehandlung. Mehr dazu auf der nächsten Seite.

nicht sicherheitsgerechtes Verhalten von Mitarbeitern konsequent abzustellen und Improvisationen zu unterbinden. Genau da liegt meiner Ansicht nach das größte Problem: Wir dürfen die typische Betriebsblindheit nicht zuzulassen!“

Sorgen Sie mit Nachdruck dafür, dass sich alle an die betrieblichen Vereinbarungen halten!

Ein großer Teil der Unfälle auf Betriebshöfen wird durch Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit verursacht. Besonders gefährdet sind Fußgänger. Da tritt plötzlich ein Kollege hinter einem abgestellten Fahrzeug auf die Fahrbahn. Hinzu kommt eine Vielzahl an Beinaheunfällen, gefährlichen Situationen, bei denen ein Unfall noch gerade verhindert werden kann. Die Geschwindigkeit und

Aufmerksamkeit den besonderen Verhältnissen auf Betriebshöfen anzupassen, ist deshalb unerlässlich. Ganz besonders gilt das bei Nässe, Glätte, Dunkelheit, schlechter Sicht und hohem Verkehrsaufkommen. Da hilft nur: Tempo runter – Aufmerksamkeit rauf.

Unser Fazit: Die Vorstellung einer Welt ohne schwere Arbeitsunfälle erscheint vielen Partnern in der Transportbranche als unrealistisch. Dennoch gibt es Betriebe, in denen dieses Ziel längst Wirklichkeit ist. Machen Sie mit, definieren Sie für alle Beteiligten verbindliche Vereinbarungen und sorgen Sie notfalls mit Nachdruck dafür, dass sie eingehalten werden. Denn Sicherheit geht vor!

Jens Becker

Referent für Projekte im Bereich Straßenverkehr bei der BG Verkehr

*Name von der Redaktion geändert.



© BG Verkehr/Christian Ahrens

Arbeitsschutz in der Abfallbehandlung

Branchenregeln sind praxisorientierte Unterlagen, die dem Unternehmer helfen, seinen Verpflichtungen im Arbeitsschutz nachzukommen. Zum Thema Abfallbehandlung ist eine neue Publikation erschienen.

Einst wurde der Müll unbehindert in Deponien gelagert. Heute ist Abfall vielfach Rohstoff, der für neue Produkte genutzt oder zumindest so verarbeitet wird, dass er thermisch entsorgt oder gelagert werden kann. Die Anlagen dazu sind zum Teil hochkomplex. Die Verfahren erfordern Kenntnisse in verschiedenen Bereichen. Es gibt chemische, physikalische, biologische oder mechanische Verfahren oder Kombinationen, mit denen der Abfall sortiert, verdichtet oder kompostiert wird. Entsprechend vielfältig sind die Aufgaben, die im Arbeitsschutz zu erfüllen sind, damit die Beschäftigten sicher und gesund alt werden können. Arbeitsschutz fängt immer bei den Führungskräften an. In der Branchenregel Abfallwirtschaft, Teil 2 Abfallbehandlung, wird ihnen ein ganzes Kapitel gewidmet. Dort wird beschrieben, dass Führungskräfte in der Entsorgungswirtschaft ein Studium im Ingenieurwesen, in der Chemie oder Biologie abge-

schlossen haben sollten oder über eine Qualifikation als Meister oder Techniker in einem Fachgebiet verfügen, dem die Abfallbehandlungsanlage hinsichtlich ihrer Anlagen- und Verfahrenstechnik zugeordnet werden kann. Hinzu kommen Kenntnisse der Gefahren, die in der Anlage auftreten können.

Die Branchenregeln sind Nachschlagewerke für die Praxis.

Wissen für den Arbeitsalltag

Je nach Schwerpunkt der Anlage werden Kenntnisse zu den Arbeitsmitteln und deren Einsatz unter schwierigen Bedingungen gebraucht, über den Umgang mit Gefahrstoffen und mit biologischen Arbeitsstoffen, zur Brandgefährdung und zu speziellen Hygiene-

maßnahmen. Wichtige Aspekte sind auch der innerbetriebliche Verkehr und das Umladen von Abfällen, die mechanische Abfallaufbereitung und manuelle Sortierung. Spezielle Gefahren wie sie bei der Zerlegung von Elektro-Altgeräten, bei der Kompostierung oder Vergärung auftreten können, vervollständigen die Themen, über die Kenntnisse vorliegen müssen. Die Führungskraft sollte ferner über Persönliche Schutzausrüstung und Arbeitsmedizinische Vorsorge Bescheid wissen.

Die Branchenregel Abfallwirtschaft, Abfallbehandlung bereitet die erforderlichen Kenntnisse für den Unternehmer und seine Führungskräfte übersichtlich auf und beschreibt ausführlich, wie man das Wissen vor Ort einsetzt, um die Gefahren im Betrieb zu beherrschen. Sie ist daher für Unternehmer, Führungskräfte und Interessierte ein Nachschlagewerk mit hohem Praxisbezug. (rb)

Training für den Notfall

Eine Person aus einem engen Behälter oder schwer erreichbarer Höhe zu retten, verlangt Wissen, Erfahrung und regelmäßige Übung.

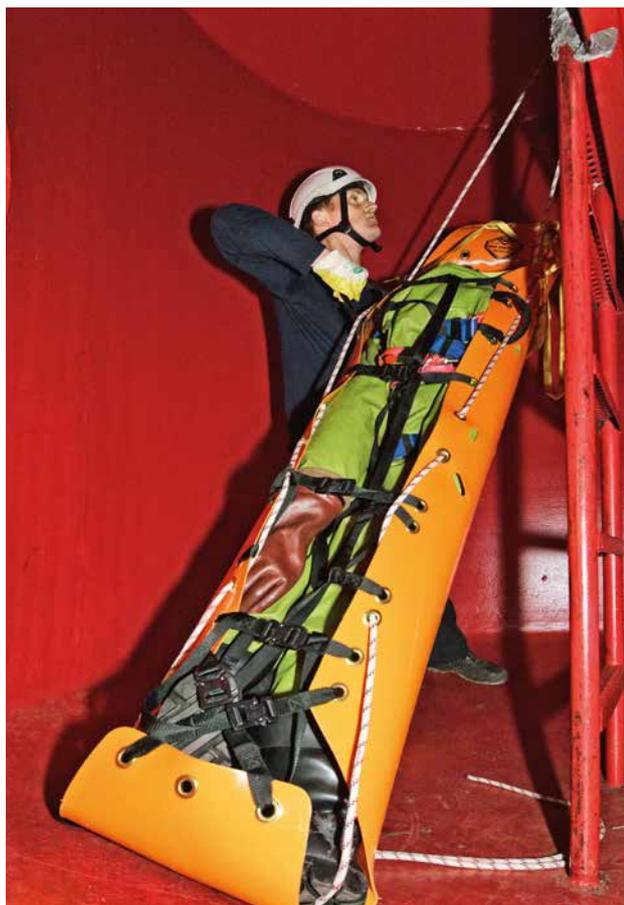
Während in großen Industriererken oft eine Werkfeuerwehr für die Übernahme der Rettungsaufgaben bereit steht, sind bei Einsätzen in kleineren Betrieben die Industriedienstleister im Notfall oft auf sich allein gestellt. Vor einiger Zeit begannen daher Dirk Nowak, Sicherheitsingenieur des Industriedienstleisters BUCHEN Umweltservice, und Mario Becker, Referent Personalentwicklung und Leiter Atemschutz, mit der Konzeption eines betriebsinternen Seminars zum Einsatz von Rettungssystemen. Der Schwerpunkt der mehrtägigen Schulung sollte auf dem Training realitätsnaher Notfallsituationen liegen.

Jeder Teilnehmer hat ausreichend Gelegenheit, praktische Erfahrungen zu machen und daraus zu lernen.

Als Seminarort geradezu prädestiniert ist das firmeneigene Weiterbildungszentrum in Voerde am Niederrhein. Hier besuchten schon mehr als 2.800 Mitarbeiter die Kurse, die von Fachtrainern der Firma angeboten werden und unter anderem in einer speziell zu Übungszwecken entwickelten Atemschutzstrecke stattfinden. „Die Experten der BG Verkehr haben uns in der entscheidenden Phase der Seminkonzeption



Die Leistungsfähigkeit der Rettungstrage in einem engen Behälter mit Leiter überzeugt die Teilnehmer.



sehr unterstützt“, betont Becker, „deswegen konnten wir bereits im Oktober 2016 ein Pilotseminar durchführen.“ Am ersten Tag werden die theoretischen Grundlagen vermittelt, danach erhalten die Teilnehmer ausgiebige Gelegenheit, eine Vielzahl unterschiedlichster Rettungssysteme kennenzulernen und deren Handhabung gründlich zu trainieren. „Wir begrenzen die Teilnehmerzahl auf sechs bis acht Personen“, sagt Nowak, „so hat jeder ausreichend Gelegenheit, praktische Erfahrungen zu machen und daraus zu lernen.“

Von Ferngreifhaken bis Rettungskorsett

Fünf Mitarbeiter aus Tochterunternehmen des Industriedienstleisters REMONDIS sind aus ganz Deutschland zusammengekommen, um ihr Wissen aufzufrischen und anschließend ihre neuen Erfahrungen als Multiplikatoren in die eigenen Betriebe zu transportieren. Zunächst wird allen die Sammlung moderner Rettungssysteme vorgestellt, die speziell für dieses Seminar angeschafft wurden. Das Spektrum reicht von Rettungsschlaufen und Karabinern über scharfkanten-geeignete Anschlagsmittel und Rettungstragen bis zu Rettungswinden mit Seilhaspelantrieb, Umlenkrollen und Kantenschutz-Gliederketten. Ja sogar ein neuartiges Rettungskorsett mit Stahlverschlüssen steht zur Verfügung, mit dem man Verletzte mit fixiertem Oberkörper zum Beispiel um enge Kurven ziehen kann.

In zwei Gruppen aufgeteilt, beginnen die Teilnehmer mit den praktischen Aufgaben. Im Außengelände gilt es, einen „Kollegen“ in Form eines 50 kg schweren Dummys aus engen Rohren sowie von



Die Seminarleiter Becker und Nowak (3.u.5.v.l.) demonstrieren den Einsatz moderner Rettungssysteme.

© Heinz E. Studt

einem sechsstöckigen Gerüst zu retten. Zum Einsatz kommen viele der vorgestellten Geräte sowie der reiche Erfahrungsschatz des Seminarleiters Becker. Währenddessen diskutiert Gruppe 2 die Rettung eines 85 kg schweren „Kollegen“ aus einem gut sechs Meter hohen Tankbehälter, der nur über zwei Rettungsöffnungen zugänglich ist. Nach kurzer Zeit entscheidet man auch hier, Rettungswinde und -trage einzusetzen. Das wird mehrfach aus unterschiedlichen Positionen geübt. Dirk Nowak ist hoch zufrieden. „Wir hatten die Rettungsgeräte auf Herz und Nieren geprüft und eine klare Vorstellung, welche davon für unsere teils extremen Einsatzbedingungen wirklich geeignet sind“, erklärt er. „In den kleinen Gruppen kommt jeder Teilnehmer zum Zuge und kann die Stärken und Schwächen der Geräte intensiv selber erfahren.“

Nach kurzer Mittagspause tauschten die Gruppen ihre Einsatzorte und Aufgabenstellungen. Wie Nowak und Becker bestätigen alle Seminarteilnehmer die Nützlichkeit der Rettungstragen (vor allem in Kombination mit einer Seilwinde), mit denen Personen schnell komplett fixiert und auf vielerlei Art sicher transportiert werden können. Das Körpergewicht des Verletzten spielt dabei kaum eine Rolle, wie die beiden unterschiedlich schweren Puppen in den Übungseinheiten bewiesen.

Nach der erfolgreichen Testphase nimmt die BG Verkehr das Seminar ab 2018 in ihr Seminarprogramm auf.

Heinz E. Studt
Freier Journalist mit Schwerpunkt Verkehr

Meinungen



Marcus Drexler (Gerüstbauer):

Der Praxisbezug und die Aktualität des Seminarinhalts sind sehr gut. Meine Vermittlung der Rettungspraktiken an die Kollegen daheim wird dadurch deutlich leichter und für mich auch sicherer.



Ralf Jucknischke (Sicherheitsfachkraft):

Das Seminar ist rundherum sehr nützlich, die Wissensvermittlung sehr gut. Meiner Herangehensweise an eine Gefahrenbeurteilung, aber auch meiner Qualifikation als Multiplikator hat es sehr genützt.



Alexander Kalkan (Sicherheitsfachkraft):

Eine super Veranstaltung, vielen Dank! Jetzt müssen wir den Projekt- und Baustellen-Verantwortlichen vor Ort die Notwendigkeit dieser Schulungen näherbringen. Dass wir dafür den modulartigen Aufbau dieses Seminars als Leitfaden mitbekommen, wird uns sehr helfen.



Thomas Hinz (Sicherheitsfachkraft, Gerüstbauer):

Rundherum eine sehr gute Veranstaltung. Vor allem die Vermittlung von Wissen zur Rettung von Personen aus engen Behältnissen hat mich beeindruckt und wird meine eigene Arbeitsvorbereitung zukünftig verbessern.



Daniel Krisa (Gerüstbaumonteur):

Die hohe Kompetenz der Trainer hat mich beeindruckt, das Seminar wird mir bei der Bewältigung neuer Situationen in meinem Arbeitsalltag helfen. Die Dauer des Seminars war in Anbetracht des Inhalts fast etwas zu kurz.

Vorbeugen ist besser als löschen

Verheerende Brände entwickeln sich blitzschnell. Wer gute Präventionsarbeit leisten will, muss wissen, wie ein Brand entsteht.

Feuere und Brände sind in vielen Einzelstufen ablaufende chemische Vorgänge, in denen sich brennbare Stoffe mit Sauerstoff verbinden und dabei Wärme abgeben. Ein Brand entsteht, wenn ein brennbarer Stoff in einem richtigen Mengenverhältnis mit Sauerstoff vorhanden ist und von einer Zündquelle mit ausreichender Energie entzündet wird.

Der Sammelbegriff „brennbarer Stoff“ umfasst gasförmige, flüssige und feste Stoffe, einschließlich Dämpfen, Nebel und Stäuben, die im Gemisch oder im Kontakt mit Luft oder Sauerstoff zum Brennen neigen. Sie werden allgemein auch als „Brennstoff“ bezeichnet. Der Brennstoff selbst beeinflusst das Brandgeschehen auf vielfältige Weise. Das Brandverhalten eines Brennstoffes ist im Wesentlichen abhängig von seinen chemischen und physikalischen Eigenschaften, vom jeweiligen Aggregatzustand – fest, flüssig oder gasförmig – und von den Umgebungseinflüssen.

Brandlehre und Brandverhütung

Brände werden in fünf Klassen eingeteilt. Feste Stoffe (Brandklasse A) verbrennen entweder nur mit Glut- oder mit Glut- und Flammenbildung, während flüssige beziehungsweise flüssig werdende Stoffe (Brandklasse B) und Gase (Brandklasse C) nur mit Flammenbildung verbrennen.

Glut löscht man durch Kühlen, Flammen werden erstickt.

Das ist wichtig zu wissen, denn es gilt die Faustregel: Glut muss gekühlt und Flammen müssen erstickt werden! Metallbrände der Brandklasse D verbrennen mit einer Temperatur von mehr als 2.000 °C und sind von Laien sehr schwer zu löschen. Auch schwer zu löschen sind „Fritteusenbrände“ und ähnliche Fettbrände (Brandklasse F), weil sie

schon in der Entstehung circa 400 °C heiß sind. Solche Brände sind extrem gefährlich. Sie müssen unbedingt durch gute Präventionsarbeit verhindert werden.

Im Seminar der BG Verkehr zum Brandschutz erhalten die Teilnehmer einen praktischen Einblick in die Brandlehre. Dabei wird unter anderem demonstriert, dass sich scheinbar schwer entflammbare Stoffe unter bestimmten Voraussetzungen sehr leicht zünden lassen und dass so mancher Brand schneller verläuft als erwartet. Schnell wird klar, dass organisatorische Maßnahmen sehr wichtig für die Präventionsarbeit sind.

Feuerlöscher und Löschmittel

Feuerlöscher ist nicht gleich Feuerlöscher – man unterscheidet grundsätzlich Dauerdrucklöscher, die bereits unter Druck stehen, und Aufladelöscher, die vor dem Einsatz aktiviert werden. Gefüllt sind sie mit Wasser, Schaum, Kohlendioxid oder Pulver.

+ Seminar: „Grundlagen im betrieblichen Brandschutz“
www.bg-verkehr.de/seminare/seminare-buchen

Gesetzliche Vorgaben zum Brandschutz:

Arbeitsschutzgesetz/Unfallverhütungsvorschrift
 „Grundsätze der Prävention“ (DGUV Vorschrift 1)/
 Technische Regeln für Arbeitsstätten (ASR)
<http://kompendium.bg-verkehr.de>

DGUV Information 205-023 (bisher BGI/GUV-I 5182)
 „Brandschutzhelfer“/DGUV Information 205-001
 (bisher: BGI 560) „Arbeitssicherheit durch
 vorbeugenden Brandschutz“
<http://publikationen.dguv.de>



BEISPIELE FÜR TYPISCHE ZÜNDQUELLEN

- ▶ Offene Flammen oder Glut
- ▶ Heiße Oberflächen, wie Motorengehäuse, Auspuffanlagen oder Glühbirnen
- ▶ Reibungswärme durch heiß gelaufene Lager
- ▶ Mechanisch erzeugte Funken durch Trennen oder Schleifen von Metallen
- ▶ Funken durch Kurzschlüsse bei defekten und überlasteten elektrischen Geräten
- ▶ Elektrostatische Aufladung durch Abfüllen von Kraftstoffen und Heizöl

Brandschutzklassen

Welcher Löscher für welche Brände geeignet ist, zeigt das Brandklassensymbol auf dem Typenschild.



Welcher Löscher für welche Brände geeignet ist, zeigt das Brandklassensymbol auf dem Typenschild. Ein Wasserlöscher eignet sich zum Beispiel nur für Brände der Brandklasse A, während ein Pulverlöscher für die Brandklassen A, B und C geeignet ist. Daneben gibt es noch behelfsmäßige Löschmittel wie Löschdecken, Sand und jede Art von Naturfaserdecken, mit denen man kleine Flächenbrände abdecken kann. Wichtig: Sollten Personen Feuer ge-

fangen haben, werden in erster Linie die vorhandenen Feuerlöscher eingesetzt, denn das Löschen von Personen mit einer Löschdecke oder Ähnlichem ist sowohl für das Opfer als auch für den Retter sehr gefährlich.

Wie viele Feuerlöscher man letztendlich an einer Arbeitsstätte braucht, hängt von mehreren Faktoren wie Brandlast, Grundfläche, Raumaufteilung und nicht zuletzt von der Qualität des Feuerlöschers ab. Vorhandene Wandhydranten werden bei bestimmten Voraussetzungen mit eingerechnet. In der Technischen Regel für Arbeitsstätten ASR A 2.2 findet man Tabellen, mit deren Hilfe sich die Anzahl der Feuerlöscher festlegen lässt.

Brandschutz im Unternehmen

Alle Beschäftigten müssen mindestens einmal jährlich in Sachen Brandschutz unterwiesen werden. Themen: Brandgefahren im Arbeitsbereich, Einrichtungen zum Brandschutz (Feuerlöscher, Wandhydranten et cetera) sowie Verhalten im Gefahrenfall. Darüber hinaus muss der Arbeitgeber eine ausreichende Anzahl von Brandschutz Helfern benennen, die sich durch fachkundige Unterweisung und praktische Übungen mit dem Umgang mit Feuerlösch-einrichtungen vertraut gemacht haben. Als Faustregel für die Anzahl formuliert die Technische Regel für Arbeitsstätten: „Die notwendige Anzahl von Brandschutz Helfern ergibt sich aus der Gefährdungsbeurteilung. Ein Anteil von fünf Prozent der Beschäftigten ist in der Regel

ausreichend. Eine größere Anzahl von Brandschutz Helfern kann beispielsweise bei erhöhter Brandgefährdung, der Anwesenheit vieler Personen, Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie großer räumlicher Ausdehnung der Arbeitsstätte erforderlich sein. Bei der Anzahl der Brandschutz Helfern sind auch Schichtbetrieb und Abwesenheit einzelner Beschäftigter, zum Beispiel Fortbildung, Ferien, Krankheit und Personalwechsel, zu berücksichtigen.“ Im Unterschied zum „einfachen“ Brandschutz Helfer ist der Brandschutzbeauftragte eine Person mit nachgewiesener Fachkunde, die entweder als Selbstständiger oder betriebsgebunden im vorbeugenden Brandschutz arbeitet.

Seminare der BG Verkehr

Im Seminar „Betrieblicher Brandschutz“ vermitteln wir Grundkenntnisse des Brandschutzes und erläutern den Einsatz von Feuerlösch-einrichtungen. Außerdem üben wir, wie man Entstehungsbrände bekämpft und den Beschäftigten einen sicheren Rückzug aus dem Gebäude ermöglicht. Das Seminar ist ausdrücklich für alle Interessierten gedacht und kann als Grundlage für die Ausbildung der Brandschutz Helfern genutzt werden. Achtung: In diesem Seminar werden keine Brandschutzbeauftragten ausgebildet. Es dient für sie vielmehr zur Wiederholung und Auffrischung des vorhandenen Wissens.

Ingo Tappert
Seminarleiter der BG Verkehr



© fotolia/Gerhard Seybert

Die Verantwortung im Blick

Bei Lufthansa Technik in Hamburg werden Flugzeuge aus aller Welt gewartet, instandgesetzt und umgebaut. Wer hier arbeitet, stellt sich den Anforderungen eines Hochtechnologie-Unternehmens.



E 3024 KG
E 3024 KG
E 3024 KG
E 3024 KG

STATIC POINTS (SEE AIRCRAFT MANUAL) MUST BE KEPT FREE OF DEBRIS AND MUST BE KEPT SMOOTH AND CLEAN

MG

Man sollte meinen, bei diesen handverlesenen Mitarbeitern habe die Fachkraft für Arbeitssicherheit nicht mehr viel zu tun. Sicherheitsingenieur Hartmut Hamker ist da anderer Meinung.

Als die Lufthansa in Hamburg-Fuhlsbüttel nach dem zweiten Weltkrieg den Betrieb wieder aufnahm, gab es auf dem weitläufigen Gelände noch eine Pferderennbahn und viel Platz. Heute sorgt der Waldbeauftragte dafür, dass die Laubbäume keinen Schaden nehmen und für neue Hallen müssen alte Gebäude weichen. Zwischen der neuen Lärmschutzhalle (der größten dieser Art weltweit) zum Volllasttest der Triebwerke am Boden und dem Besuchereingang liegen rund zwei Kilometer und mehr Gebäude als ein Gast sich auf Anrieb merken kann. Sie sind durchnummeriert und auch Hartmut Hamker, Fachkraft für Arbeitssicherheit, und der Pressesprecher Thomas Erich haben während der Führung zwischen Wartungshallen, Werkstätten, Lagern, Bürogebäuden und Klärwerk einen Lageplan in der Tasche. Direkt hinter einem stabilen Zaun liegt die Startbahn, so dass die Maschinen auf kurzem Weg ihre Docks zur Wartung erreichen.



Hartmut Hamker (55) studierte in Wuppertal Sicherheitstechnik und begann im Jahr 1989 als Fachkraft für Arbeitssicherheit bei Lufthansa Technik in Hamburg.

„Wir sind uns unserer Verantwortung stets bewusst“

Selbst für die Sifa und den Pressereferenten öffnen sich beim Rundgang über das Wertgelände nicht alle Türen. Wer was sehen oder tun darf, unterliegt hier strengen Regeln. Direkt am Flugzeug dürfen nur Menschen arbeiten, die fachlich und persönlich überdurchschnittlich geeignet sind. Dennoch wird jeder Arbeitsabschnitt so konzipiert, dass sich mehrere Personen die Verantwortung teilen und bemerkt wird, falls ein Fehler passiert. Dafür gibt es diverse Kontrollsysteme, die Mitarbeiter nicht unter Druck setzen, sondern entlasten. „Die Ölfilter in den Triebwerken“, gibt Pressesprecher Thomas Erich ein Beispiel, „werden nie nur von einer Person gewechselt, wenn an mehreren Triebwerken gearbeitet wird. So unwahrscheinlich es ist, könnte man sie ja theoretisch verkehrt einbauen. Deswegen machen das zwei verschiedene Leute.“ Oder: „Bei der Wartung vor dem nächsten Start muss es schnell gehen. Aber wenn dabei irgendetwas schief läuft, hat wegen einer Verzögerung niemand etwas zu befürchten – auch wenn Hunderte von Fluggästen deswegen zu spät in den Urlaub starten.“ Schon bei der Auswahl der neuen Auszubildenden haben nur die eine Chance, die ehrlich sagen, dass sie etwas nicht geschafft haben. Die Prüfung ist so angelegt, dass wirklich jeder irgendwann an diesen Punkt kommt. Geben die jungen Leute zu, dass sie die Aufgabe nicht ordentlich zu Ende bringen konnten, kommen sie weiter. Sonst nicht.

Man sollte meinen, diese handverlesenen Mitarbeiter müsse man für das Thema Arbeitssicherheit nicht besonders sensibilisieren. Sicherheitsingenieur Hartmut Hamker ist da anderer Meinung: „Bei der Technik macht niemand Kompromisse, aber wenn es um die persönliche Sicherheit geht, sieht das manchmal etwas anders aus. Kein Wunder in einem Reparaturbetrieb mit fast 7.500 Mitarbeitern.“ Ein Beispiel? „Neulich ist ein Mitarbeiter auf das Geländer einer Plattform geklettert, um besser an die Tragfläche zu kommen. Den hat allerdings sein Vorgesetzter runtergeholt, bevor ich etwas sagen konnte.“ Bei Lufthansa Technik in Hamburg teilen sich die zehn festangestellten Fachkräfte für Arbeitssicherheit die verschiedenen Sachgebiete. Hamker ist für den Bereich Flugzeugüberholung zuständig. Die findet in sogenannten Docks statt – 10.000 Quadratmeter hat die Halle, in der drei Großraumflugzeuge nebeneinander Platz haben (in dieser Größe gibt es noch sechs weitere Gebäude). Die Mitarbeiter ►



In der Halle zur Triebwerksüberholung werden die Motoren Schritt für Schritt zerlegt.



Bei der Arbeit an den bis zu 24 Meter hohen Großraumflugzeugen kommen fahrbare Treppen, mehrstöckige Gerüste, Kräne und an der Hallendecke befestigte Montageplattformen zum Einsatz.

nutzen Fahrräder für die weiten Wege, Hallenaufsicht und Projektleiter behalten alles im Blick. Als wir uns zum Beispiel einem grauen Truppentransporter der Luftwaffe nähern, der gerade umgebaut wird, muss umgehend begründet werden, was die Presse hier verloren hat. Das Aufgabenspektrum des „beratenden Ingenieurs“ Hamker reicht von der Auswahl einer geeigneten Tastatur im Großraumbüro bis zum Konzept für eine neue Fallsicherung aus 30 Metern Höhe. Für die Arbeiten am Flugzeug kann man selten Geräte „von der Stange“ verwenden:

Wie zum Beispiel auf die Tragfläche eines Airbus eine spezielle Farbe auftragen, die gleichmäßig angeraut wird? Diese Beschichtung spart Treibstoff und wurde von den Haifischen inspiriert, die dank ihrer rauen Haut besonders wenig Strömungswiderstand haben. Die Betriebsingenieure tüftelten einen Kran aus, an dessen Ende eine Rolle montiert ist, die zentimetergenau gesteuert

werden kann. „Die wollten dazu natürlich auch eine Einschätzung der Arbeitssicherheit“, sagt Hamker, „deswegen bin ich kurzfristig nach Bremen gefahren, um mir das Gerät anzusehen.“

Zum Schutz der Mitarbeiter ersannen die Ingenieure eine Fallsicherung, die an einer Krankkatze mitläuft.

Um in dieser Welt der Hochtechnologie als Gesprächspartner ernst genommen zu werden, muss eine Sifa über beachtliches Wissen verfügen. Die „Ölfüße“, wie sich die Hydrauliker im Flugzeugbau vor Ort selbst scherzhaft vorstellen, gelten wie alle Mitarbeiter der Technik als exzellente Fachleute auf ihrem Gebiet. Hamker genießt offensichtlich hohe Wertschätzung und wird überall mit freundlichem Handschlag begrüßt. Sein fundiertes Wissen und die spürbare Begeisterung für die Materie mögen auch der Grund gewesen sein, ihm die Führung von Besuchern zu übertragen. Da die Lufthansa mit 10.000 Mitarbeitern für die Stadt Hamburg einer der größten Arbeitgeber ist, sind zum Beispiel auch Delegationen des Senats zu Gast. Neben seinen diversen Verpflichtungen hat Hamker den Anspruch, einmal



Ausgebaute Sessel in der Sitzwerkstatt.



Lufthansa Technik ...

... ist der weltweit führende Dienstleister für Flugzeugtechnik. Die Arbeitssicherheit ist im Lufthansa Konzern über die Geschäftsfelder hinweg überregional organisiert. Der Hauptsitz der Lufthansa Technik befindet sich in Hamburg.



im Jahr jeden Arbeitsplatz in seinem Verantwortungsbereich gesehen zu haben. Wöchentlich dreht er eine Runde über das gesamte Gelände. Was den innerbetrieblichen Verkehr angeht, trifft man hier wie überall auf Schnellfahrer und Falschparker. Dagegen geht energisch ein hauseigener „Verkehrspolizist“ vor, der zum allgemeinen Vergnügen auch Mopeds mit einer Parkkralle belegt.

Nach der eigentlichen Ursache suchen

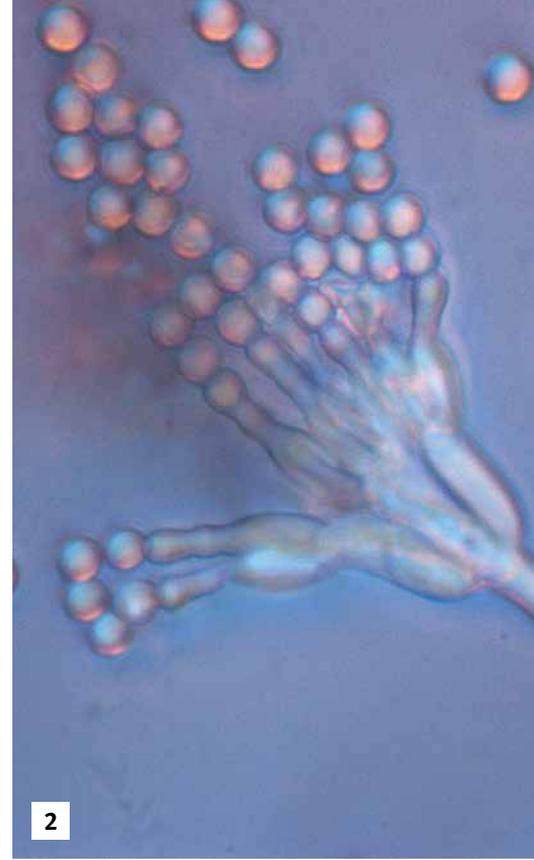
Trotz aller Sorgfalt gibt es auch in einem Unternehmen, das den Grundsatz „Safety first“ stets bewusst hält, gefährliche Situationen. Nach den Menschenleben geht es dabei um enorme Sachwerte: Allein ein Triebwerk kostet locker 20 Millionen Euro, der Listenpreis für den Airbus A380 liegt derzeit bei über 430 Millionen US-Dollar. Kleine und große Vorfälle werden von den Führungskräften und Mitarbeitern in einem Dokumentationssystem erfasst, in das jeder eintragen kann, was ihm auffällt. Je höher die Risikostufe der Ereignisse, desto umfangreicher die anschließenden Ermittlungen. Der Leitgedanke dabei heißt: aus Fehlern lernen und so lange suchen und fragen, bis die ursprüngliche Ursache eines Problems gefunden ist. Die firmeninterne Zeitschrift LEARN veröffentlicht Fallberichte und beschreibt, wie man es besser macht.

Gegen Ende des mehrstündigen Rundgangs macht sich bei Fotograf und Autorin eine gewisse Erschöpfung breit. Wir verzichten dankend auf den Blick ins Galvanisierwerk, staunen nicht mehr ganz so lebhaft über den Anblick eines zerlegten Triebwerks und hätten gegen eine Sitzgelegenheit nichts einzuwenden. Derweil stehen Pressereferent und Sicherheitsingenieur munter im Flur vor einem Plakat, das den Flughafen im Jahr 1954 zeigt, und diskutieren, welche Flugzeugtypen im Hintergrund zu sehen sind. Es stimmt wohl, was sie bei der Begrüßung über die besondere Atmosphäre bei Lufthansa Technik sagten: „Hier sind alle ein bisschen flugzeugverrückt“.

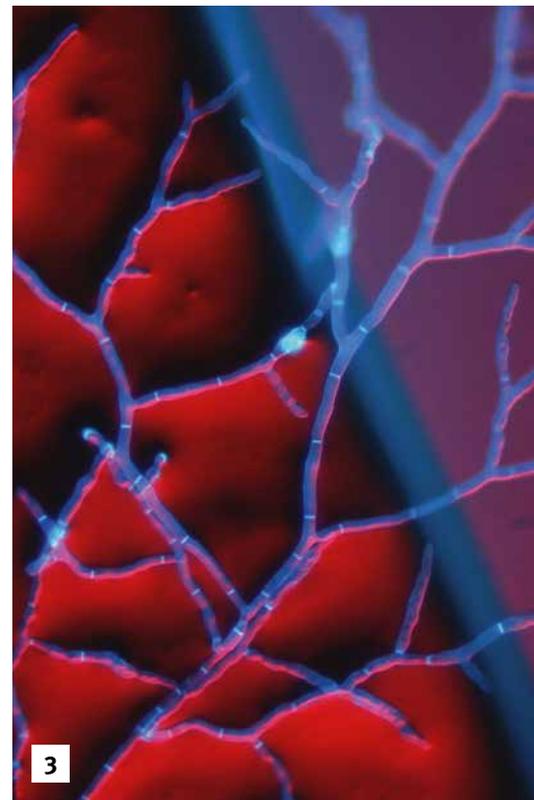
Text: Dorothee Pehlke
Fotos: Christoph Papsch

Schimmelpilze sind überall

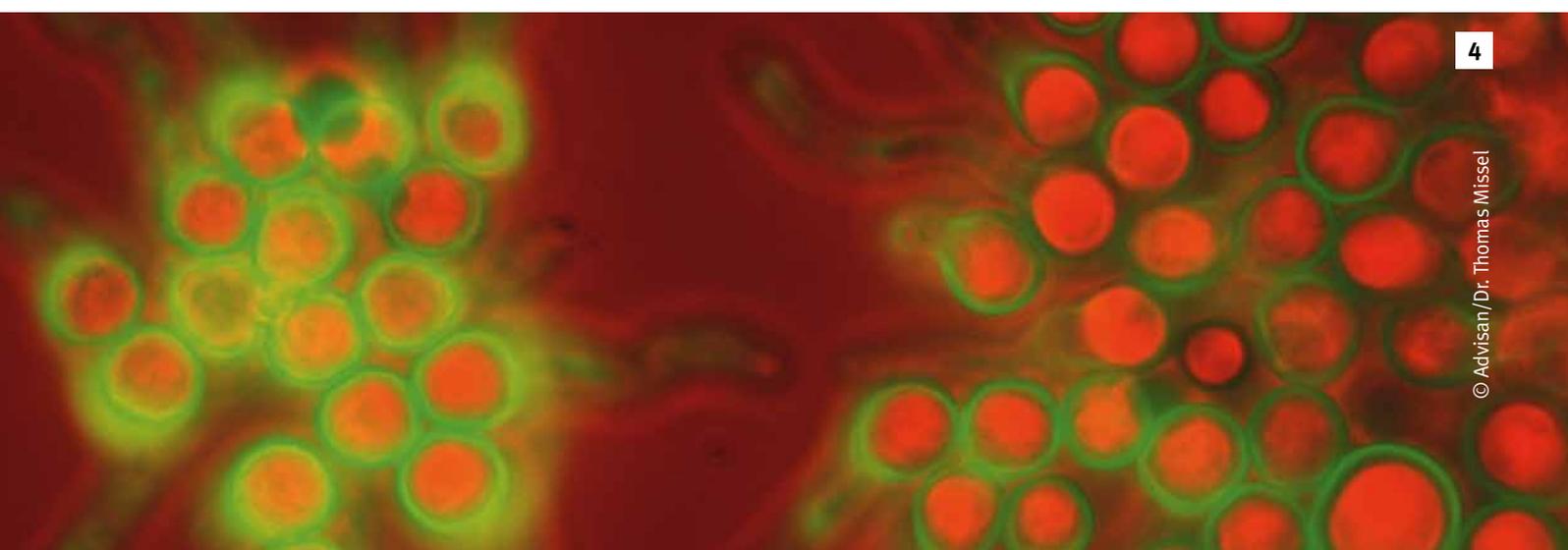
Wenn es im Sommer warm und feucht wird, vermehren sich Schimmelpilze besonders gut. Ist das gefährlich?



2



3



4

Frau Dr. Meyer, gibt es bei Schimmelpilzen ähnlich wie bei Speisepilzen harmlose und giftige Varianten?

Nein, so eine Unterteilung kann man nicht vornehmen. Schimmelpilze sind sehr nützlich, sie werden zum Beispiel bei der Herstellung von Antibiotika oder in der Lebensmittelproduktion eingesetzt. Unter bestimmten Bedingungen können Schimmelpilze aber auch sogenannte Mykotoxine bilden. Hierbei handelt es sich um Stoffe unterschiedlicher chemischer Struktur, die für Menschen und Tiere schädlich sind. Am bekanntesten ist wohl das stark giftige Mutterkorn. Man findet es im Nahrungsgetreide, aber auch im Viehfutter. Die Aufnahme von Mutterkorn kann tödlich enden.

Unter welchen Umständen wachsen Schimmelpilze am besten?

Schimmelpilze kommen überall in der Umwelt vor. Sie sind an der Zersetzung organischen Materials beteiligt und sowohl in der Außenluft als auch in der Innenluft anzutreffen. Die Schimmelpilzkonzentration in der Außenluft ist unter anderem abhängig von der geografischen Lage, der Temperatur, der Feuchtigkeit und den vorhandenen Nährstoffen (Zersetzungsmaterial). Schimmelpilze wachsen in unseren Breiten besonders gut im Sommer und ab einer relativen Feuchte von circa 70 Prozent. Als Nährstoffquellen dient nicht nur verrottendes Material, wie zum Beispiel Laub, sondern auch Holz, Papier, Gummi, Teppichböden, Leder und Kunststoffe.

Und ab welcher Konzentration sind Schimmelpilzsporen für uns gefährlich?

Eine eindeutige Dosis-Wirkungs-Beziehung zwischen der Schimmelpilzkonzentration in der Luft und den nachweisbaren gesundheitlichen Auswirkungen existiert bislang nicht. Aber es ist belegt, dass Schimmelpilze allergische Reaktionen auslösen können, wie zum Beispiel eine Entzündung der Nasenschleimhaut, Asthma und allergische Erkrankungen der Lunge. Stark reizende und toxische Wirkungen wurden bisher allerdings fast ausschließlich an Arbeitsplätzen mit sehr hohen Schimmelpilzkonzentrationen nachgewiesen.

Es gibt Schimmelpilzspürhunde – was halten Sie davon?

Während des Wachstums können Schimmelpilze verschiedene flüchtige organische Verbindungen bilden. Etwa 30 davon haben Wissenschaftler bisher identifiziert. Diese flüchtigen Verbindungen können von einem speziell ausgebildeten Schimmelpilzspürhund schon in geringen Konzentrationen gerochen werden. So kann im Einzelfall eine verdeckte Schimmelpilzbelastung lokalisiert werden. Der Aktionsradius des Hundes beschränkt sich allerdings auf den Fußboden und den unteren Wandbereich. Der vom Hund im Raum markierte Standort muss also nicht unbedingt der Befallsort sein. Deshalb sollte aus den Ergebnissen dieser Untersuchung keine Entscheidung für oder gegen eine Sanierung der betroffenen Räume abgeleitet werden.

Wann müssen die Führungsverantwortlichen im Betrieb reagieren?

Der Arbeitgeber muss dafür sorgen, dass die Gesundheit der Mitarbeiter bei der Arbeit nicht gefährdet wird. In der Gefährdungsbeurteilung sollte deswegen berücksichtigt werden, ob Mitarbeiter Schimmelpilzen ausgesetzt werden.

Bei der Messung und Bewertung biologischer Arbeitsstoffe am Arbeitsplatz und der Arbeitsplatzoptimierung unterstützen öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige. Auch der Messtechnische Dienst der BG Verkehr führt Messungen vor Ort durch, wenn dies für die Aufsichtstätigkeit erforderlich ist. Dazu zählen die Messung von Schimmelpilzen in der Luft und die Probenahme von Material- und Oberflächenkontaktproben zur Bestimmung von Schimmelpilzen. Bei Bedarf ist eine Identifizierung der Schimmelpilzarten möglich. (dp)

INTERVIEW MIT ...

Dr. Gabriele Meyer. Die Biologin leitet das Referat Biostoffe, UV-Strahlung und Messtechnischer Dienst See bei der BG Verkehr.



Beispiele für Maßnahmen am Arbeitsplatz

Schimmelpilze entwickeln sich gut, wenn sie genug Feuchtigkeit bekommen. Haushalts- und Bioabfälle sowie der „Gelbe Sack“ enthalten Stoffe, die eine Vermehrung von Schimmelpilzen begünstigen. Problematische Arbeitsbereiche und -situationen sollten in der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigt werden. Das betrifft besonders die Tätigkeit in Wertstoffsortieranlagen und Kompostwerken, wo mit einem ganzen Bündel insbesondere technischer, aber auch organisatorischer Maßnahmen gegen die Belastung der Beschäftigten vorgegangen wird. Generell gilt: Längeres Lagern von Abfällen und staubfreisetzende Arbeitsschritte erhöhen die Belastungen. Kapselungen von Prozessen und andere gegen Staub wirksame Maßnahmen verringern auch die Arbeitsbelastung durch Schimmelpilze.

- 1 *Aspergillus fumigatus* ist weltweit verbreitet. Er wächst bei uns gut in Biomüll, Laub und Kompost, ebenso in Tapeten.
- 2 *Penicillium* dürfte der bekannteste Pilz sein, denn er kann das Antibiotikum Penicillin bilden.
- 3 *Pilzmyzel* bezeichnet das weitläufige Geflecht (Myzel) unter dem sichtbaren Fruchtkörper des Pilzes.
- 4 *Schimmelpilze* sind fast überall in der Luft vorhanden.

Unsere Fotos stammen von dem Mikrobiologen Dr. Thomas Missel, der in Hannover ein Labor für Arbeits- und Umwelthygiene leitet und als öffentlich bestellter Sachverständiger tätig ist.

Sommerfahrplan

Für viele Menschen ist der Sommer die schönste Jahreszeit – die Arbeit kann an heißen und schwülen Tagen allerdings ganz schön anstrengend werden. Worauf sollten Sie achten?



Persönliche Schutzausrüstung

Egal, wie warm es ist: Wenn aus Sicherheitsgründen feste Schuhe, Warnkleidung, Handschuhe oder ein Sicherheitshelm für den persönlichen Schutz bei der Arbeit erforderlich sind, gilt das auch im Sommer. Atmungsaktive und luftige „Sommervarianten“ in bequemer Passform machen das Tragen angenehmer.



Genug trinken

Viele Menschen sind nicht mehr gewohnt, „auf ihren Durst zu hören“. Um den Kreislauf im ohnehin anstrengenden Sommer zu entlasten, muss man regelmäßig trinken. Ungekühltes Mineralwasser ohne Kohlensäure ist das ideale Sommergetränk – auch wenn es nicht so verlockend klingt wie ein eisgekühltes Bier. Aber Alkohol ist als Durstlöcher auch in der Freizeit völlig ungeeignet, er fördert zusätzlich die Ausscheidung von Flüssigkeit und verstärkt das Durstgefühl. Wasser mit einem Spritzer Zitronensaft erfrischt dagegen ideal. Am besten trinkt man über den Tag verteilt rund zwei Liter, aber nicht mehr als ein Glas (0,25 Liter) auf einmal.

Beim Fahren sind Flipflops tabu

Eine Studie der Uni Lüneburg bestätigt, was die BG Verkehr schon lange fordert: Fahrer müssen Schuhe tragen, die mindestens durch einen Riemen hinter der Ferse am Fuß gehalten werden. Die Auswertung von 5.400 Bremsmanövern am Fahrsimulator beweist, dass es bei einem plötzlichen Zwischenfall in Flipflops deutlich länger dauert als in festen Schuhen, bis das Bremspedal voll durchgetreten ist.



Hitzefrei?

Es gibt keinen Rechtsanspruch auf eine Klimaanlage oder „Hitzefrei“. Arbeitgeber müssen aber dafür sorgen, dass es in geschlossenen Räumen nicht unerträglich warm wird. Bei 26 Grad sollten sie reagieren – ab 30 Grad muss etwas passieren! Mögliche Gegenmaßnahmen: Verlegung der Arbeitszeit, Sonnenschutz an den Fenstern, zusätzliche Pausen, Ventilatoren und Getränke.



Bei Hitzschlag sofort reagieren

Körperliche Überanstrengung in einer heißen Umgebung kann einen Hitzschlag auslösen. Typische Symptome dafür sind Atembeschwerden, die Haut des Betroffenen ist rot, heiß und trocken, hinzu kommen ein taumelnder Gang, Verwirrtheit oder Bewusstlosigkeit. Die Körpertemperatur kann bei einem Hitzschlag bis auf 40 Grad ansteigen – das ist lebensgefährlich! Deswegen ganz wichtig: Das Opfer muss sofort aus der Sonne gebracht und bis zum Eintreffen des Notarztes gekühlt werden, zum Beispiel durch Umschläge mit kalten, feuchten Tüchern, die rasch gewechselt und immer wieder übergossen werden. Falls dennoch Bewusstlosigkeit eintritt: stabile Seitenlage. Setzt gar die Atmung aus, muss sofort mit Wiederbelebungsmaßnahmen begonnen werden.

Immer mit Hautschutz

Hautkrebs ist eine ernst zu nehmende Gefahr – in Deutschland gibt es jedes Jahr rund 240.000 Neuerkrankungen. Wegen der nachweisbaren Belastung von Menschen, die ungeschützt im Freien arbeiten, wurde Hautkrebs in die Liste der Berufskrankheiten aufgenommen. Die wirksamste Vorbeugung gegen Sonnenbrand und Schlimmeres ist der Aufenthalt im Schatten, besonders in der Mittagszeit. Weil das bei vielen Tätigkeiten in der Praxis nicht machbar ist, schützt man die Haut am besten durch lange Hosen und langärmelige Oberbekleidung aus Baumwolle. Je dichter und dunkler die Kleidung ist, desto größer ist die Schutzwirkung (spezielle UV-Schutzkleidung ist in der Regel nicht erforderlich). Auf den Kopf gehört ein Sonnenhut (alternativ Mütze, Kappe, Tuch) mit breiter Stirnblende und Krempe, wobei man darauf achten muss, dass Ohren und Nacken gut abgedeckt sind. Ist aus Sicherheitsgründen ein Schutzhelm vorgeschrieben, kann er mit Blending und Nackentuch nachgerüstet werden. Gesicht und Hände sollte man wiederholt großzügig mit wasserfester Sonnencreme einreiben (ungebräunte Haut mindestens mit UV-Schutzfaktor 30). Die Augen reagieren auf UV-Strahlung noch empfindlicher als die Haut, deswegen braucht man eine gut sitzende Sonnenbrille (UV-Schutz 400). Optiker beraten zur optimalen Qualität von Gläsern sowie zu Tönungsgrad und Zusatzfiltern. Oft wird bei uns nachgefragt, ob die BG Verkehr die Kosten für eine Sonnenbrille übernimmt – das ist leider nicht möglich.

Ihre Frage:

Wenn ich trotz Krankschreibung zur Arbeit gehe, bin ich dann versichert?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Ja. Wenn Beschäftigte trotz einer bestehenden Arbeitsunfähigkeit ihre Arbeit wieder aufnehmen, so sind sie dabei gesetzlich unfallversichert. Die Krankschreibung beinhaltet kein Arbeitsverbot. Die Bescheinigung ist lediglich eine Prognose des Arztes darüber, wie lange der Arbeitnehmer voraussichtlich nicht arbeiten kann. Wird ein Arbeitnehmer schneller



gesund oder beeinträchtigt der Grund seiner Krankschreibung seine Tätigkeit nicht, kann er auch vor Ablauf der Bescheinigung an seinen Arbeitsplatz zurückkehren. Wer sich also trotz Krankschreibung auf den Weg zur Arbeit macht, genießt in der Regel von der Haustür an den Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Grundsätzlich sollte man aber erst

dann wieder zur Arbeit gehen, wenn man sich auskuriert fühlt. Die Gefahr, eine Krankheit zu verschleppen oder Kollegen anzustecken, ist sonst groß. Der Arbeitgeber hat zudem eine Fürsorgepflicht. Wenn er seinen Mitarbeiter arbeiten lässt, obwohl erkennbar ist, dass der dazu gar nicht in der Lage ist, kann er sich im schlimmsten Fall sogar schadensersatzpflichtig machen.

© fotolia/Antonioguilem

Pause ist nicht immer Erholung



© Thinkstock.de/iStock/DragonImages

Die Hälfte der Berufstätigen fühlt sich nach der Pause nie, selten oder nur manchmal erholt. Das ist das Ergebnis einer Umfrage der Initiative Gesundheit und Arbeit. Dabei haben Erholungsphasen bei der Arbeit großen Einfluss auf die psychische Gesundheit. Mit „Pause-Machen“ muss aber nicht immer das Nichts-Tun gemeint sein. Wichtig ist, dass die Aktivität in der freien Zeit in deutlichem Gegensatz zum Arbeitsalltag steht. „Für Berufskraftfahrer, die den ganzen Tag am Lenkrad sitzen,

empfiehlt sich eine aktive Pause: zum Beispiel ein paar einfache Rückenübungen auf dem Rastplatz oder ein kleiner Spaziergang im angrenzenden Wald“, so Dr. Klaus Ruff, stv. Geschäftsbereichsleiter Prävention bei der BG Verkehr. Bewegung in der Pause ist auch für Büromenschen sinnvoll. Wer im Call Center arbeitet, braucht eher Ruhe und Stille. Im Internet zu surfen und private Mails zu schreiben ist dagegen nicht erholsam.

+ www.iga-info.de

Digitaler Lohnnachweis erfolgreich gestartet

Unternehmen müssen in diesem Jahr erstmals einen digitalen Lohnnachweis für das vergangene Jahr abgeben. Mehr als 50 Prozent der Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr haben dies bereits getan. Nach einer zweijährigen Übergangsphase soll das neue Verfahren den bisher auf Papier oder via Extranet übermittelten Lohnnachweis ersetzen. Die Berufsgenossenschaften errechnen auf der Grundlage des Lohnnachweises den Beitrag.

+ Weitere Informationen zum Meldeverfahren sowie zum digitalen Lohnnachweis unter: www.bg-verkehr.de

Beitragsvorschuss nach neuem Gefahrntarif

In den im April 2017 versandten Beitragsbescheiden für das Umlagejahr 2016 kommt bei der Vorschussberechnung für 2017 erstmals der 25. Gefahrntarif zur Anwendung.

Die Beitragsbescheide der BG Verkehr wurden im April zusammen mit der Vorschussforderung 2017 an die Unternehmen versandt. Dabei hat sich gezeigt, dass vor allem die Vorschussforderung zu Fragen Anlass gab. Gab es schon immer eine Vorschussforderung? Und wie erklären sich die Unterschiede zum Beitrag?

Ein Vorschuss ist erforderlich, weil die BG Verkehr einen Haushalt der nachträglichen Bedarfsdeckung führt. Das heißt, erst am Ende des Jahres werden die Ausgaben für die Leistungen für Unfälle und Berufskrankheiten auf die versicherten Unternehmen umgelegt. Um liquide zu sein, erhebt die BG Verkehr für das laufende Jahr einen Vorschuss. Dieser liegt immer etwas höher als der Umlagebeitrag, um eventuelle Kostensteigerungen vor allem bei Entschädigungsleistungen abfedern zu können.

Neuer 25. Gefahrntarif

Der Anfang 2017 versendete Vorschussbescheid fußt erstmals auf dem neuen 25. Gefahrntarif. Dieser ist einer der wesentlichen Verteilerschlüssel bei der Beitrags- und Vorschussberechnung. Er spiegelt das Unfallrisiko der jeweiligen Branche wider und führt zu einem dem Risiko angepassten

Beitrag. Geschehen in einer Branche viele und auch schwere Unfälle, ist die Gefahrenklasse und damit auch der Beitrag höher. Je nach Entwicklung in den einzelnen Branchen ergeben sich aus dem 25. Gefahrntarif für die Branchen Veränderungen in der Beitragshöhe. Da die Gefahrenklasse für Unternehmen der Entsorgungswirtschaft aufgrund der Unfallentwicklung von 5,98 auf 6,60 angehoben wurde, müssen diese Unternehmen mit einem steigenden Beitrag rechnen.

Beitragsfuß bleibt konstant

Der zweite wesentliche Faktor bei der Beitragsberechnung ist der jedes Jahr vom Vorstand festgesetzte Beitragsfuß. Er wurde am 7. April dieses Jahres auf 3,40 festgesetzt und bleibt damit im fünften Jahr in Folge konstant. Dazu hat trotz eines leichten Anstiegs der Entschädigungsleistungen vor allem der Anstieg der Gesamtentgelte und Beitrags-einheiten um 4,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr beigetragen. Hier spiegelt sich die gute konjunkturelle Lage wider. Im Bereich der Lastenverteilung nach Entgelten ist der Beitrag sogar gesunken.

Jörg Adamski

Mitgliederabteilung der BG Verkehr

Beispiel

Entsorgungswirtschaft

Das Beispiel zeigt die Auswirkungen des neuen Gefahrntarifs mit der etwas höheren Gefahrenklasse auf die Vorschusserhebung für 2017. (Das Beispiel enthält keinen Beitragsnachlass 2016 und geht von unveränderten Lohnsummen aus.)

Beitrag Arbeitnehmersversicherung für 2016: 52.563,38 €

nachgewiesene Lohnsumme:

2.585.254 €

Gefahrklasse Entsorgungswirtschaft:

5,98

Beitragsfuß: 3,40

Vorschussforderung für 2017:

59.207,49 €

Gefahrklasse Entsorgungswirtschaft ab 2017: 6,60

Beitragsfuß für den Vorschuss 2017:

3,47*

* Der für den Vorschuss 2017 festgesetzte Beitragsfuß von 3,47 entspricht einem Aufschlag auf den Umlagebeitrag 2016 von 2,06 % (in den vorangegangenen Jahren jeweils 5 %). Die gezahlten Vorschüsse werden bei der Abrechnung des Umlagebeitrags im kommenden Jahr verrechnet.



Das Berufskrankheitenrecht weiterentwickeln

Anders als bei Arbeitsunfällen kommen für das Entstehen einer Erkrankung unterschiedliche Ursachen in Frage. Nicht alle Ursachen lassen sich auf das Berufsleben zurückführen. Das macht das Recht zu einer schwierigen Materie.

Harald S. ist 70 Jahre alt und leidet unter Atembeschwerden. Beim Hausarzt erhält er die Diagnose Asbestose. Der Arzt vermutet, dass die Asbestose etwas mit der Arbeit zu tun haben könnte, weil Harald S. früher als Schlosser in einer Lkw-Werkstatt tätig war. Er erstattet eine ärztliche Anzeige über den Verdacht einer Berufskrankheit (BK) bei der BG Verkehr.

Voraussetzung für die Anerkennung der Asbestose als BK ist, dass die Arbeit die Ursache der Erkrankung ist. Harald S. weiß nicht so genau, wann und in welchem Umfang er Asbeststäuben ausgesetzt war. Und das Unternehmen, in dem die Ursache der Erkrankung vermutet wird, existiert nicht mehr. Um in seinem Fall die schädigenden Einflüsse im Erwerbsleben beurteilen zu können, war es aber möglich, auf vorhandene Daten und Messergebnisse vergleichbarer Arbeitsplätze zurückzugreifen. Dadurch konnte die berufliche Verursachung schnell bewiesen und der Fall entschieden werden.

Oft ist die Frage, ob die Erkrankung berufliche Ursachen hat, aber nicht so einfach zu beantworten. Diese und andere Fragen bei der Anwendung des Rechts werden deshalb seit Jahren diskutiert. Gibt es zu wenig Anerkennungen? Wie sollen Betroffene lang zurückliegende Gefährdungen nachweisen? Ist der derzeit bestehende „Unterlassungszwang“ bei einigen Erkrankungen eine sinnvolle rechtliche Regelung? In der Deutschen

Gesetzlichen Unfallversicherung wurde zu diesen und anderen Fragen ein intensiver Diskussionsprozess geführt. Im Dezember 2016 veröffentlichten die Vertreter der Selbstverwaltung von Arbeitgebern und Versicherten das Weißbuch Berufskrankheiten, in dem beschrieben wird, wie das Recht modernisiert und weiterentwickelt werden kann.

1. Ursachen besser ermitteln

Um entscheiden zu können, ob Versicherte an einer BK leiden, müssen Berufsgenossenschaften unter anderem ermitteln, welchen schädigenden Einwirkungen die Versicherten bei der Arbeit ausgesetzt waren. Wie schwierig das sein kann, zeigt das Beispiel von Harald S. Bei ihm konnten vergleichbare Messdaten herangezogen werden. Bei den Datensammlungen bestehen jedoch noch große Lücken. Um sie zu schließen, soll der Gesetzgeber den Rahmen dafür schaffen, dass Daten für weitere sogenannte Expositionskataster erhoben und genutzt werden können.

Verbessert werden soll auch die Ermittlung bei der gesetzlichen Unfallversicherung. Um das zu erreichen, sollen neue einheitliche Qualitätsstandards und Werkzeuge erarbeitet werden. Und auch die Transparenz für Versicherte soll weiter erhöht werden: Bevor eine Entscheidung der Unfallversicherung getroffen wird, sollen die Versicherten die Angaben zu ihrer Tätigkeit vor Bescheiderteilung noch einmal überprüfen können, damit bei Bedarf nachgebessert werden kann.



Radiologische Untersuchung
im Unfallkrankenhaus Berlin.



© ukb/Jan Pauls

2. Unterlassungszwang abschaffen

Derzeit gibt es 77 Krankheiten, die von der Bundesregierung als Berufskrankheiten anerkannt und in der sogenannten BK-Liste zusammengefasst sind. Neun dieser BKen können laut Gesetz nur anerkannt werden, wenn die Betroffenen so schwer erkrankt sind, dass sie die Tätigkeiten aufgeben müssen, die „für die Entstehung, die Verschlimmerung oder das Wiederaufleben der Krankheit ursächlich waren oder sein können“. Inzwischen sind präventive Maßnahmen aber sehr viel besser geworden, so dass in vielen Fällen die Tätigkeit trotz Anerkennung der BK weiter ausgeübt werden kann. Der Unterlassungszwang soll deshalb ganz entfallen. Bei der BG Verkehr spielt der Unterlassungszwang kaum eine Rolle.

3. Rückwirkung regeln

Wenn eine Krankheit neu in die BK-Liste aufgenommen wird, regelt der Gesetzgeber auch, ab wann diese neue BK gelten soll. Meistens hat man dafür einen festen Stichtag benannt. Im Sinne einer Gleichbehandlung aller Erkrankungsfälle wird hier eine einheitliche gesetzliche Lösung vorgeschlagen. Demnach sollen alle Erkrankungen unabhängig vom Zeitpunkt, zu dem sie erstmalig aufgetreten sind, anerkannt werden, sobald ausreichende wissenschaftliche Erkenntnisse vorliegen. Für die Zahlung von Leistungen gelten die allgemeinen Regelungen zur Verjährung im Sozialgesetzbuch.

4. Mehr Transparenz

Was eine BK ist, entscheidet die Bundesregierung, die sich dabei wissenschaftlich vom Ärztlichen Sachverständigenbeirat (ÄSVB) im Bundesarbeitsministerium beraten lässt. Wer dem Gremium angehört, war bislang nicht öffentlich. Um hier die Transparenz zu erhöhen, schlägt die gesetzliche Unfallversicherung vor, den Beirat gesetzlich zu verankern. Und auch bei der Forschungsförderung, einer Aufgabe der gesetzlichen Unfallversicherung, soll die Förderung insgesamt transparenter dargestellt und mit weiteren Anreizen die Wissenschaft für neue Themen gewonnen werden.

Klaus-Dieter Witt

Leiter der Abteilung
Berufskrankheiten der BG Verkehr

BERUFSKRANKHEITEN BEI DER BG VERKEHR

Als Berufskrankheiten werden bestimmte Erkrankungen anerkannt, die entstehen, weil die Betroffenen durch ihre Arbeit mehr als andere Personen gesundheitsschädigenden Einwirkungen ausgesetzt sind. Sind die Erkrankungen wissenschaftlich nachweisbar, werden sie in die Berufskrankheiten-Liste aufgenommen. Die Entscheidung darüber trifft die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates.

2015 wurden bei der BG Verkehr (einschließlich Unfallkasse Post und Telekom) 1.654 Entscheidungen über Berufskrankheiten getroffen. 265 Verfahren wurden mit einer Anerkennung abgeschlossen. Die häufigsten Berufskrankheiten sind: Lärmschwerhörigkeit (78 Fälle), asbestbedingte Erkrankungen (75 Fälle), Hautkrebskrankungen durch UV-Licht (33 Fälle) und Erkrankungen durch Benzol (12 Fälle). In 132 Fällen wurde die berufliche Verursachung einer Hauterkrankung festgestellt und die Kosten der ärztlichen Behandlung übernommen.

WEISSBUCH BERUFSKRANKHEITEN

Die Mitglieder der paritätischen Selbstverwaltung der gesetzlichen Unfallversicherung einigten sich Ende 2016 auf Eckpunkte für eine Modernisierung und Weiterentwicklung des Berufskrankheitenrechts. Die gemeinsamen Vorschläge wurden im Dezember 2016 in einem Weißbuch veröffentlicht und an die Bundesregierung übermittelt.

 www.dguv.de
Webcode: 1038560

Gleichstellung?

Es ist aus vielen Statistiken abzulesen. Frauen haben seltener Unfälle. Das ist nicht nur im Straßenverkehr so. Deshalb gilt es insbesondere aus Präventions-sicht gerade für das Verkehrsgewerbe weibliche Kompetenzen zu fördern und mehr Frauen für technische Berufe zu interessieren. Da kommt eine private Initiative gerade recht. In den letzten Monaten wurde öffentlichkeitswirksam Deutschlands erste Astronautin gesucht. Die beiden Siegerinnen dieses Auswahlverfahrens, Nicola Baumann und Insa Thiele-Eich, wurden kürzlich in Berlin der Presse präsentiert. Es gab erfreulich viele hochqualifizierte Bewerberinnen und man fragt sich, warum sich nicht schon längst bei regulären Auswahl-

verfahren mehr Frauen durchgesetzt haben. Dr. Claudia Stern vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, die die medizinische Eignungsauswahl geleitet hat, bestätigt, dass es zwischen Bewerbern und Bewerberinnen für die Raumfahrt keine Unterschiede bei Gesundheit und Qualifizierung gibt. Sie hat aber eine interessante Beobachtung gemacht. Wenn eine Ausschreibung zehn Kriterien enthält, bewerben sich Männer, wenn sie nur eine davon erfüllen, Frauen neigen dazu, zu verzichten, wenn sie nur eine einzige nicht erfüllen. Liebe Leserinnen, die Astronautinstelle ist vergeben, Pilotinnen, Nautikerinnen, Gabelstapler- und Lkw-Fahrerinnen werden weiterhin gesucht.



© BG Verkehr/Ralf Höhne

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention

Auf Nummer Sicher gehen



© BG Verkehr/Christoph Papsch

Auch heute werden in Deutschland rund 470 Menschen stolpern, ausrutschen oder hinfallen. Wir sprechen jetzt nur von denen, die anschließend zum Arzt humpeln müssen und krankgeschrieben werden. Schuld hat selten die Bananenschale, sondern vielmehr stolpert jemand über die Bordsteinkante, weil er beim Gehen nicht aufpasst, er bemerkt nicht, dass etwas im Weg liegt oder der Untergrund rutschig ist, knickt beim Sprung aus dem Fahrzeug um oder stürzt auf der Treppe, weil er sich nicht festhält. Allein durch Aufmerksamkeit und ein gewisses Maß an Selbstkontrolle könnte man viele Stolperunfälle vermeiden. Denn Hochmut kommt vor dem Fall ...

Unser Web-Tipp: Medienkatalog

Sie suchen für Ihren Betrieb ein Handbuch zur Ladungssicherung, einen Aushang zum Lärmschutz oder einen Flyer zur gesunden Ernährung? Mehr als 250 Publikationen rund um Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz können Mitgliedsunternehmen bequem online im Medienkatalog der BG Verkehr bestellen. Neben klassischen Unterweisungsmedien und Vorschriften, finden Sie hier auch Filme, Plakate und Materialien zu besonderen Aktionen.

 [www.bg-verkehr.de/
medienkatalog](http://www.bg-verkehr.de/medienkatalog)

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
+ www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwierte 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
+ www.deutsche-flagge.de

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel.: 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
+ www.asd-bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

Waldseestraße 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

SicherheitsProfi Branchenausgaben

Unser Mitgliedermagazin erscheint in
Varianten für die Branchen
Güterkraftverkehr, Personenverkehr,
Entsorgung, Luftfahrt, Schifffahrt und Post,
Postbank, Telekom.

Kostenloser Download im Internet:

+ [www.bg-verkehr.de/
sicherheitsprofi](http://www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi)



Die Hauptverwaltung der
BG Verkehr in
Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

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

Außenstelle Duisburg

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

Europaplatz 2
72072 Tübingen
Tel.: 07071 933-0
E-Mail: tuebingen@bg-verkehr.de



© Thinkstock.de/iStock/goir/furtaev

Leserbriefe

Sie haben Fragen,
Anregungen, Lob oder
Kritik? Wir sind gespannt
auf Ihre Reaktion.
Schicken Sie einfach
eine E-Mail an:

redaktion@sicherheitsprofi.de

Ein Klick und Sie wissen mehr

Unser Newsletter bietet kompakte Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Aktuelles aus der Verkehrsbranche, Termine sowie Links zu Hintergrundmaterial.

Anmeldung unter:
www.bg-verkehr.de