

SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

Thema | 24

Sommer- fahrplan

Arbeiten auf Leitern | 13

Reportage Lufthansa Technik in Hamburg | 16



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 Branchenkonferenzen 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



13



10

© gettyimages/Bloomberg / Kontributor/ullstein, BG Verkehr/Kirk-Williams (Foto Leiter)

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	
Unfallmeldungen	04
Meldungen	
Infos, Nachrichten und Neuigkeiten	12

Sicher & gesund

Schwefelsäureunfall verlief glimpflich	
Schutzausrüstung als Lebensretter	08
Mindestanforderungen an Wohnungen	
Die neue Norm liegt jetzt vor	10

Auf Leitern arbeiten	
So reduzieren Sie das Unfallrisiko	13

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

Schimmelpilze	
Interview über Gefahren und Vorbeugemaßnahmen	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
----------------------------	---

Schulschiff Rhein unter neuer Leitung

Zum 1. April hat Volker Müßig die Leitung des Schulschiffes „Rhein“ übernommen. Der gelernte Binnenschiffer und Speditionskaufmann ist seit vielen Jahren als Dozent in der Weiterbildung tätig und saß im Prüfungsausschuss der niederrheinischen IHK. Er will den Nachwuchs fördern und eine qualitativ hochwertige Ausbildung sichern. Auf dem Schulschiff werden jährlich rund 300 Auszubildende während des Blockunterrichts am Schifferberufskolleg „Rhein“ untergebracht, gepflegt, betreut und praktisch unterwiesen.

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 Schwerverkranken. 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.

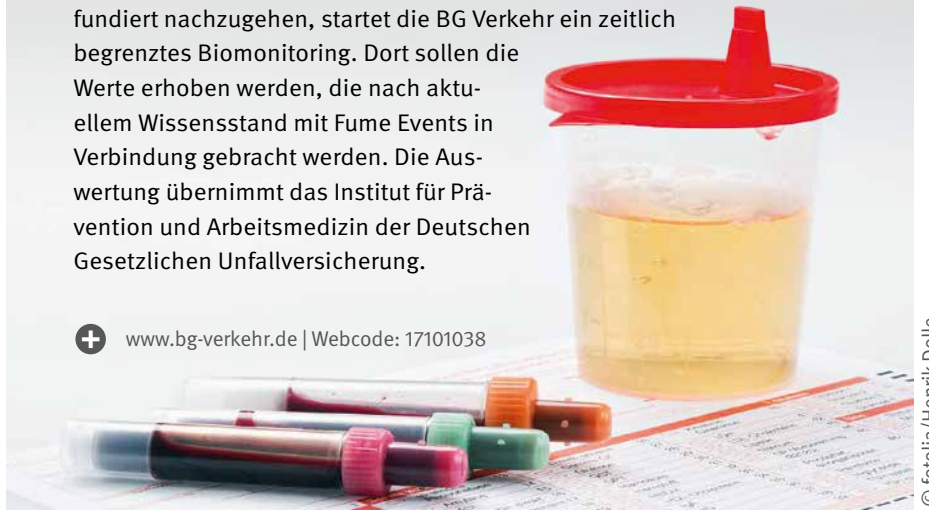


© gettyimages/Sean Gallup/Staff

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

Binnenschifffahrt: Präventionsfachausschuss tagte



© Thinkstock.de/iStock/manfredxy

Am 30. März kamen die Mitglieder des Präventionsfachausschusses Binnenschifffahrt der BG Verkehr in Duisburg zusammen. Eines der Hauptthemen der Sitzung war die steigende Zahl von Brückenanfahrten, bei denen nicht nur Sachschaden entstand, sondern auch Menschen schwer verletzt oder sogar getötet wurden. Bei vielen Unfällen gab es Hinweise auf menschliches Fehlverhalten. Die Mitglieder des Fachausschusses diskutierten deshalb den Einsatz von Assistenzsystemen, die zur Vermeidung derartiger Unfälle angeboten werden. Ein weiterer Themenschwerpunkt war die Gefährdungsbeurteilung in kleinen Mitgliedsunternehmen, speziell Partikulierbetrieben. Die Anforderungen wurden hier auf psychische Belastungen erweitert. Beim Erstellen der Gefährdungsbeurteilung können Mitgliedsunternehmen auf die laufend aktuell gehaltenen Sicherheitschecks der BG Verkehr zurückgreifen.

Branchenkonferenz Seeschifffahrt –

Termin bitte vormerken

Die BG Verkehr lädt für den 26. Oktober zur Branchenkonferenz Seeschifffahrt nach Hamburg ein. Thema: Verhütung und Bekämpfung von Schiffsbränden. Ausführliche Informationen zu der Veranstaltung gibt es Anfang September im nächsten SicherheitsProfi.



© Thinkstock.de/iStock/EvrenKalinbacak



© Thinkstock.de/jStock/wissanu01



© Matthias Ristau

Hamburger Sozialbeirat gegründet

Sozialbeiräte sollen dazu beitragen, die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten weiter zu verbessern. In ihnen wirken die maßgebenden Berufsverbände der Reeder und der Seeleute, die zuständigen Stellen und die beteiligten freiwilligen Organisationen und Organe der sozialen Betreuung mit. Wie bereits in Bremerhaven, Cuxhaven und Rostock wurde nun auch in Hamburg ein Sozialbeirat gegründet. Die erste Sitzung des „Port Welfare Committee“ fand mit 19 Vertretern in diesem Frühjahr in den Räumen der BG Verkehr statt.

In der Hansestadt Hamburg kommen nach Schätzungen jedes Jahr mehr als 230.000 Seeleute an. Die Aufgabe des neu gegründeten Sozialbeirats wird es sein, sich zukünftig um ihre Belange zu kümmern und die verschiedenen Einrichtungen für Seeleute besser zu vernetzen.

Fahrgastverkehr auf der Flensburger Förde

Künftig dürfen kleine deutsche Fahrgastschiffe auf dem deutschen und dänischen Teil der Flensburger Förde Fahrten anbieten. Das wird möglich durch eine gemeinsame Absichtserklärung, die Ende April vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Dänischen Seeverkehrsbehörde (DMA) unterzeichnet wurde. Mit der Absichtserklärung wird der Umfang der Sicherheitsstandards, die von Fahrgastschiffen und Fähren eingehalten werden müssen, klar definiert. So müssen diese Schiffe mit Rettungswesten, Rettungsflößen und dem notwendigen Brandschutz ausgerüstet sein.

Seeverkehr nahm 2016 geringfügig zu

2016 nahm der Güterumschlag der Seeschifffahrt um 0,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu. Insgesamt wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) 296,5 Millionen Tonnen Güter in deutschen Seehäfen umgeschlagen. 2015 waren es 296,2 Millionen Tonnen.

Mit einem Plus von 4,3 Prozent ist 2016 der Verkehr innerhalb Deutschlands am stärksten gewachsen. Hierbei handelt es sich allerdings um die mit 8,5 Millionen Tonnen mengenmäßig kleinste Verkehrsrelation. Die aus dem Ausland empfangene Gütermenge – mit 171,1 Millionen Tonnen die größte Verkehrsrelation – nahm um 0,8 Prozent zu. Rückläufig war die in ausländische Häfen versandte Gütermenge, die um 1,2 Prozent abnahm.

Der Containerverkehr lag 2016 bei 15,2 Millionen TEU. Gegenüber dem Vorjahr ist dies eine Zunahme um 0,2 Prozent. An der Spitze im Containerverkehr mit deutschen Seehäfen lagen China (3,0 Millionen TEU), die USA (1,4 Millionen TEU), Finnland und Russland (jeweils 0,8 Millionen TEU). 2015 hatte der Containerverkehr mit russischen Häfen noch bei einer Million TEU gelegen. Der Rückgang um 17,1 Prozent dürfte auf die Sanktionsmaßnahmen der Europäischen Union (EU) infolge der Krimkrise zurückzuführen sein.

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.

Eignungsuntersuchungen in der Binnenschifffahrt

Wer den Beruf des Binnenschiffers aufnimmt oder ein Patent machen will, muss sich zuvor gesetzlich festgelegten Eignungsuntersuchungen unterziehen. Das Gleiche gilt beim Erreichen bestimmter Altersgrenzen. Diese Untersuchungen dürfen in Europa nur dazu befugte Ärzte durchführen. In Deutschland werden diese Ärzte von der BG Verkehr ermächtigt. Voraussetzung dafür ist die Teilnahme an einem Fortbildungsseminar, das von der BG Verkehr durchgeführt wird. Dort werden unter anderem Kenntnisse zu arbeitsmedizinischen Untersuchungen nach dem Verkehrsrecht in der Binnenschifffahrt vermittelt.

⊕ www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Patente/Berufsschifffahrt/Anhang1-Liste-ASD/index.html



© Thinkstock.de/iStock/didesign021

Aktuelle

Unfallmeldungen

Sturz beim Verlassen des Schiffs

Ein Schiffsmechaniker wollte am Abend im Hafen von Bord gehen. Auf dem Weg zur Gangway lag ein Tau. Beim Versuch, schnell darüber hinweg zu springen, schätzte er den Schwung falsch ein. Der Mechaniker fiel hin und verstauchte sich den rechten Fuß, den er anschließend zwei Wochen lang nicht mehr belasten konnte.



© Thinkstock.de/iStock/villy_yovcheva

Verletzt bei Wartungsarbeiten

Ein technischer Wachoffizier hatte den Auftrag, den Dieselmotor zu warten. Er hatte es sehr eilig, weil die Arbeit bereits länger gedauert hatte als ursprünglich geplant. Mit einem Drehmomentschlüssel zog er die Schlauchverbindungen fest. Dabei machte er eine ruckartige Bewegung, die ihn aus dem Gleichgewicht brachte. Er verspürte sofort heftige Schmerzen in der rechten Schulter, die sich auf den ganzen Arm übertrugen. Der Mann war deswegen mehrere Wochen nur noch mit Einschränkungen für Arbeiten an Bord einsetzbar.

Folgen unterschätzt

Bei Verladearbeiten quetschte sich ein Mechaniker die rechte Hand. Er ignorierte den sofort einsetzenden starken Schmerz und achtete auch nicht darauf, dass Schmutz in die Wunde geraten war. Stunden später war die Hand bereits stark angeschwollen und er konnte die Finger nicht mehr richtig bewegen. Es folgte eine langwierige ärztliche Behandlung, die Beweglichkeit der Finger blieb dennoch eingeschränkt.

Schwefelsäureunfall verlief glimpflich

Persönliche Schutzausrüstung ist manchmal unbequem, manchmal lästig, aber sie schützt vor Gefahren. Warum sie so wichtig ist, zeigt dieser Artikel.



Warnung vor ätzenden Stoffen

Ätzende Stoffe können schwerwiegende Verletzungen verursachen.

Wer schon einmal erlebt hat, wie schmerzhaft es ist, sich einen Stahlnagel in die Fußsohle zu treten, wird bestimmt nicht mehr auf Sicherheitsschuhe verzichten, egal wie warm es an dem Tag ist. Ähnliches gilt für das Tragen von Schutzanzug und Atemschutzmaske: Kürzlich ist ein Matrose nur deshalb mit dem Leben davongekommen, weil er beim Umschlag von Gefahrstoffen umfassend geschützt war.

Schwefelsäureumschlag nur mit Vollschutz

Bei der Beladung eines Tankmotorschiffs mit Schwefelsäure kam es zu einer Störung in der Saugleitung. Die Löschpumpen wurden daraufhin plötzlich abgeschaltet. In der Folge gab es einen Rücklauf der Schwefelsäure von der Landanlage Richtung Schiff. Dieser war so stark, dass es zu einem Bruch der Flanschverbindung an Deck kam. Aus der gebrochenen Leitung floss die Schwefelsäure und ergoss sich über den in der Nähe stehenden Matrosen. Geistesgegenwärtig reagierte ein herbeigeeilter Kollege, nahm den bereitliegenden Feuerlöschschlauch und spülte die Säure, die sich auf den Körper des

Matrosen ergossen hatte, mit viel Wasser ab. Der Verunfallte erlitt durch Säurespritzer leichte Verätzungen im Gesicht, und das auch nur, weil die Schutzmaske beim Sturz verrutschte. Ohne den Vollschutzanzug wäre von dem Matrosen nicht viel übrig geblieben – so kam er noch am selben Tag wieder aus dem Krankenhaus und konnte nach Hause fahren.

Wie schützt man seine Mitarbeiter beim Umgang mit Gefahrgut?

Das Laden und Löschen ist ein wichtiger Gegenstand der Gefährdungsbeurteilung. Dies gilt ganz besonders für das Laden und Löschen von Gefahrgut. In der Gefährdungsbeurteilung wird ermittelt, welche Gefahren sich ergeben und welche Maßnahmen dagegen ergriffen werden müssen.

Ein Blick ins ADN (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen) oder auf das entsprechende Sicherheitsdatenblatt zeigt, welche Schutzmaßnahmen bei welchen Stoffen sinnvoll sind und welche persönliche



Beim Transport und Umschlag von Gefahrstoffen ist die Persönliche Schutzausrüstung unverzichtbar.

© gettyimages/Bloomberg/Kontributor

Schutzausrüstung (PSA) für den jeweiligen Stoff genutzt werden muss. Ob Benzol, Diesel, Gase, Schweröl oder Säuren: Für jedes Produkt gibt es die richtige PSA. Beim Umschlag von Schwefelsäure gehören dazu neben Schutzschuhen, Handschuhen und Helm, die immer getragen werden müssen, auch ein säurefester Schutzanzug und eine entsprechende Schutzmaske.

Die Schutzausrüstung immer jedem Mitarbeiter persönlich zuordnen!

Die Unfallverhütungsvorschrift sieht vor, dass der Unternehmer die PSA zur Verfügung stellt und der Versicherte sie bestimmungsgemäß nutzt, und zwar auch dann, wenn sie wie die hier genannte „Vollschutzkleidung“ eher unbequem ist. Die persönliche Übergabe und Nutzung der Schutzausrüstung hat gute Gründe. Wer Rettungsweste, Handschuhe, Helm, Schuhe und so weiter zu seiner persönlichen Nutzung erhält, wird damit

verantwortungsvoller und sorgsamer umgehen und die Bedeutung der Schutzausrüstung annehmen. Auch hygienische Gründe sprechen dafür.

Die Beschäftigten müssen die Gefahren kennen und wissen, wie man sich vor ihnen schützt. Dazu dient die Unterweisung. In ihr wird auf die Gefahren hingewiesen, das Gefahrenpotenzial wird benannt, es wird erklärt und gezeigt, mit welcher PSA man sich schützt. Nach einer solchen umfassenden Unterweisung sind die Beschäftigten in der Lage und eher bereit, die PSA zu nutzen. Für persönliche Schutzausrüstungen, die gegen tödliche Gefahren oder bleibende Gesundheitsschäden schützen sollen, sieht die PSA-Benutzungsverordnung sogar vor, dass die Unterweisungen Übungen enthalten. Beim Umschlag gefährlicher Güter ist es sinnvoll, Regelungen für die Erste Hilfe und das Verhalten bei Unfällen ebenfalls zum Thema der Unterweisung zu machen. Auch dies kam im vorliegenden Fall der Besatzung sicher zugute.

Gerhard Hoffmann

Fachgruppe Binnenschifffahrt der BG Verkehr

+ **Unterstützung bei der Gefährdungsbeurteilung:**
DGUV Information 214-040,
„Sicherheits-Check für
Binnenschiffe, Tankschiffe,
Tankleichter“

Hinweise zum Thema PSA:
DGUV Vorschrift 1,
„Grundsätze der Prävention“,
in den §§ 29 bis 31
DGUV Information 214-024,
„PSA in der Binnenschifffahrt“

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

Mindestanforderungen an Wohnungen

Mit der DIN 80103 Mindestanforderung an Wohnungen auf Binnenschiffen wurde eine neue Norm aus der Reihe „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt“ fertig gestellt.



An Bord von Binnenschiffen wird nicht nur gearbeitet, sondern meist auch gewohnt. Und Wohnungen müssen den Anforderungen an Hygiene, Gesundheit und Sicherheit entsprechen. Viele Regelungen finden sich bereits im Verkehrsrecht. Die DIN-Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NSMT) hat gemeinsam mit den Vertretern aus dem Gewerbe (BDS und BDB), der Gewerkschaft (ver.di), dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und den Berufsgenossenschaften ergänzend eine Norm zu den Mindestanforderungen an Wohnungen erarbeitet. Sie beschreibt die erforderlichen Räume für Besatzungsmitglieder, deren Größe, Anordnung und Ausstattung. Weiter definiert sie Anforderungen, mit de-

nen die Privatsphäre von Besatzungsmitgliedern geschützt wird und die der Tatsache Rechnung tragen, dass zunehmend Frauen auf Reedereischiffen beschäftigt sind. Damit ist auch gleich eine der Einschränkungen in der Norm benannt, denn manche Anforderungen gelten nicht für Privatwohnungen, zum Beispiel auf Partikulierschiffen. Die besonderen Anforderungen an Ein-Personenwohnungen sind ebenfalls berücksichtigt.

Aufteilung der Wohnung

Jede Wohnung muss eine ausreichende Anzahl Schlafzimmer, einen Essbereich, eine Küche bzw. einen geeigneten Kochbereich, ein Bad und eine Toilette im Bad oder einem separaten Toilettenraum haben. Bestimmte

Räume und Bereich dürfen kombiniert sein. Dies macht die Anwendung der Norm sehr flexibel. Wohnungen können auf mehrere Bereiche an Bord verteilt werden. Hierbei müssen jedoch Schlafzimmer, Bad und Toilette untereinander erreichbar sein. Durch diese Maßnahme werden Unfall- und Gesundheitsgefahren vermieden, zum Beispiel beim nächtlichen Gang zur Toilette über das Deck in einen anderen Wohnungsteil.

Schallwerte auch innerhalb der Wohnung

Die Schallwerte in den Räumen müssen so niedrig sein, wie es nach dem derzeitigen Stand der Technik mit angemessenem Aufwand realisierbar ist. Neu ist, dass auch innerhalb der Wohnungen die Anforderungen



© BG Verkehr

ANWENDUNGSBEREICH

Die DIN-Norm ist hilfreich für Werften und Ausstattungsbetriebe:

- ▶ Der Innenausbauer findet Angaben zu den Raumgrößen, Fenstergrößen und der Mindestausstattung der Wohnung,
- ▶ der Elektriker Angaben zum Umfang der Elektroinstallationen sowie zur Auslegung der Allgemeinbeleuchtung und spezieller Beleuchtung an einzelnen Arbeitsbereichen in der Wohnung,
- ▶ der Heizungs- und Wasserinstallateur Angaben zu den Anforderungen an die Lüftung und Heizung sowie an die nötigen Einrichtungen in Bad, Dusche und WC.

löschern (wie im Verkehrsrecht gefordert) müssen mindestens in den Schlafzimmern, Fluren und auf Fluchtwegen Rauchmelder oder Wärmedetektoren angebracht werden. Diese an Land schon umgesetzte Regel wird helfen, Menschenleben zu retten.

Wohnräume müssen Fenster und möglichst direkte Sicht nach außen haben. Als Mindestleuchtstärke der künstlichen Beleuchtung werden in Büro- und in Arbeitsbereichen der Küche 500 Lux gefordert, in Wohnzimmern, Bad und Toilette 200 Lux und in sonstigen Räumen 100 Lux. In allen Räumen müssen 230-Volt-Steckdosen vorhanden sein, verteilt auf eine ausreichende Anzahl von Stromkreisen, die durch Fehlerstrom-Schutzeinrichtungen gesichert sind. Um Stolpergefahren durch herumliegende Verlängerungskabel zu vermeiden, sollten ausreichend Steckdosen vorgesehen werden. Diese sollten abhängig von der Zahl der anzunehmenden Verbraucher und deren Gruppierung angeordnet werden.

Grundsätzlich müssen Wohnungen ausreichend gegen Kälte und Wärme isoliert sein. Und es muss möglich sein, dass zum Beispiel in Wohnzimmern, Küchen sowie Essbereichen 21°C und in Bädern 24°C erreicht

werden können; in Toilettenräumen reichen 18°C aus. Benannt werden auch Anforderungen für Nebenräume wie Umkleieräume und Kühlräume. Zum Beispiel muss ein Umkleieraum auf einem Binnenschiff für Gefahrguttransport Spinde für die getrennte Unterbringung von sauberer Kleidung und verschmutzter Arbeitskleidung haben und darf sich nicht in Wohn- oder Maschinenräumen befinden.

Die DIN 80103 beschreibt ebenfalls Anforderungen an Trinkwasseranlagen, damit für alle Bewohner ausreichend Trink- und Brauchwasser zur Verfügung steht. Wie jede neue Norm gilt auch die Norm über Wohnungen auf Binnenschiffen für Neubauten, außerdem für neue Ausbauten der Wohnungen auf älteren Schiffen. Viele Punkte lassen sich jedoch ohne Schwierigkeiten nachrüsten. Zu denken ist an die Mindestleuchtstärken oder die Rauchmelder. Bei Fragen zur Norm oder Schwierigkeiten bei der Umsetzung helfen die Mitarbeiter der Fachgruppe Binnenschiffahrt der BG Verkehr gerne weiter.

Heinz Mecklenburg

Aufsichtsperson Binnenschiffahrt

Das Schiff ist
Arbeitsplatz und
Wohnung in einem.

© ullstein bild - McPhoto/McPODE

an den Schallschutz gelten. Dadurch ist sichergestellt, dass Besatzungsmitglieder, die tagsüber schlafen müssen, auch wirklich zur Ruhe kommen.

Erleichterungen für Wohnungen auf Partikulierschiffen.

Dem Brandschutz ist in der Norm ein eigenes Kapitel gewidmet. Darin wird festgelegt, dass die Isolierung und Verkleidung in den Zugängen und Niedergängen (Fluchtwegen) aus schwer entflammaren Werkstoffen bestehen müssen. Neben tragbaren Feuer-

Mehr Sicherheit im Offshore-Bereich

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr hat in den letzten Wochen verstärkt Offshore-Zubringerschiffe überprüft. Schwerpunkt der Kontrollen, die zusammen mit der Wasserschutzpolizei durchgeführt wurden, waren die Kapitänspatente auf den sogenannten Crew Transfer Vessel (CTVs). Mit diesen meist kleineren Schiffen werden Techniker und Wartungspersonal von den Häfen in die Offshore-Windparks gefahren. Die BG Verkehr hatte zuvor alle Offshore-Windparkbetreiber angeschrieben und auf das Problem von unzureichenden Patenten hingewiesen.

Die Bilanz der Kontrollen fällt positiv aus: Die Schiffsführer auf den CTVs sind inzwischen gut qualifiziert – das bedeutet mehr Sicherheit für alle.



© BG Verkehr/Kirk Williams

Bei früheren Inspektionen stellten die Kontrolleure zahlreiche Verstöße fest, die auch zu Festhaltungen von Schiffen führten. Teilweise fuhren Kapitäne mit Patenten aus der Sportschifffahrt. Vor allem britische Befähigungszeugnisse für den küstennahen Bereich entsprechen häufig nicht den internationalen Mindestvorgaben.

Dicke Luft durch Seeschiffe

Seeschiffe tragen vor allem in Küstenbereichen erheblich zur Luftbelastung bei. Nach einer Studie des Helmholtz-Zentrums Geesthacht sind Schiffsabgase an der Nordseeküste für rund 20 Prozent der Schwefel- und Stickoxide in der Luft verantwortlich.

Die Forscher um den Hamburger Dr. Volker Matthias werteten im Rahmen eines länderübergreifenden Projektes den Schiffsverkehr in der Nordsee und die daraus resultierenden Belastungen aus. Das Ergebnis: Schiffsabgase führen auch viele hundert Kilometer landeinwärts zu deutlich erhöhten Feinstaubkonzentrationen. Besonders belastet sind die Einwohner der Hafenzentren: In Hamburg tragen Seeschiffe mehr zur Stickoxid-Belastung bei als der Kfz-Verkehr.

Die Forscher machen aber auch Hoffnung: Seit Anfang 2015 ist die Schwefeldioxid-Belastung an Nord- und Ostsee drastisch zurückgegangen, denn seitdem dürfen Schiffe nur noch mit einem maximalen Schwefelgehalt von 0,1 Prozent im Treibstoff fahren. Ohnehin gilt die Seeschifffahrt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern insgesamt als umweltfreundlich.

www.hzg.de



© Thinkstock.de/iStock/StonePhotos; Mikrobiuz



Studie zur deutschen Flagge

Die deutsche Flagge ist besser als ihr Ruf, so das Ergebnis einer Studie an der Jade Hochschule in Elsfleth. Unter der Leitung von Prof. Dr. Holoher, Professor für Europäische Verkehrswirtschaft und Hafenmanagement, untersuchten knapp 30 Studenten, wie Reedereien die deutsche Flagge bewerten und welche Faktoren für die Flaggenwahl entscheidend sind. Ergebnis: Bei den Kosten – dem wichtigsten Punkt der Schifffahrtsfirmen – ist die deutsche Flagge inzwischen durch die Maßnahmen der Bundesregierung wettbewerbsfähig mit anderen EU-Flaggen. Auch beim Image, der Performance und der Rechtssicherheit kann die deutsche Flagge punkten. Deutlichen Nachholbedarf sehen die Reedereien beim Service. Hier wünschen sie sich weniger Bürokratie, mehr Onlineangebote und eine zentrale Anlaufstelle.

www.jade-hs.de/unsere-hochschule

Vom Boden aus
reicht die zweite Person
das Werkzeug an.

Auf Leitern arbeiten

Seit wir als Kind begeistert auf die Rutsche geklettert sind, sind wir mit der Benutzung von Sprossen vertraut. Sie ahnen es – diese langjährige Routine führt zu einer gewissen Nachlässigkeit. Zeit für eine Auffrischung des Grundlagenwissens!

Schnell ein Leuchtmittel auswechseln, etwas aus dem Regal nehmen oder eine kleine Reparatur durchführen – das sind typische Alltagssituationen, bei denen eine Leiter ins Spiel kommt. Regelmäßig erhält die BG Verkehr allerdings Unfallanzeigen, weil jemand dabei abgerutscht oder die Leiter ins Kippen geraten ist. Betroffene landen unglücklich oder versuchen reflexartig, sich irgendwo festzuhalten. Das führt dann leider schnell zu Zerrungen, Verstauchungen oder auch Knochenbrüchen.

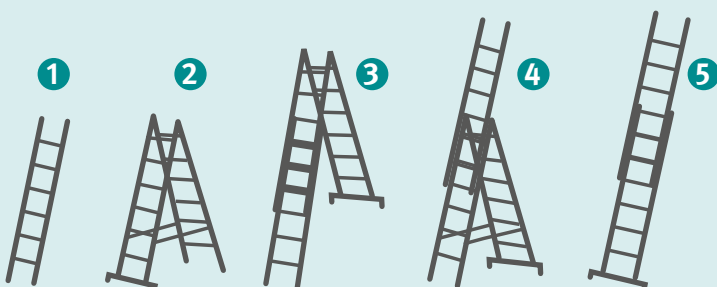
Ist die Leiter das geeignete Arbeitsmittel?

Vor dem Einsatz einer Leiter muss grundsätzlich geprüft werden, ob diese das geeignete Arbeitsmittel darstellt. Es geht hier nicht um die alltäglichen Situationen (siehe oben), sondern um planbare Tätigkeiten wie Reparaturen oder auch plötzlich auftretende Schäden, die unmittelbar behoben werden müssen. Hierbei gilt es, die Lage realistisch



Für jeden Zweck die richtige Leiter

Bereits durch die Auswahl der passenden Leiter kann man das Unfallrisiko erheblich reduzieren.



- 1 Anlegeleiter:** Die Sprossenleitern zum Anlegen eignen sich zum Einsatz in Tanks und Laderäumen.
- 2 Beidseitig begehbare Stehleiter:** Bei diesem Leitertyp achtet man darauf, die Schenkel gegen Auseinandergleiten zu sichern.
- 3 Treppengängige Stehleiter:** Mit der Holmverlängerung kann sie auf Treppen oder schiefen Ebenen genutzt werden.
- 4 Dreiteilige Mehrzweckleiter:** Die Leiterteile müssen ausreichend überlappen und fest einrasten.
- 5 Zweiteilige Anlegeleiter:** Sie wird immer sorgfältig gegen Wegrutschen gesichert.



Arbeiten mit Leitern:

Handbuch See, Modul B3

www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Handlungsanleitung für den Umgang mit Leitern und Tritten:

DGUV Information 208-016

<http://kompendium.bg-verkehr.de>

einzuschätzen: Kann von einer Leiter aus die Arbeit nicht sicher durchgeführt werden, ist aus Sicherheitsgründen der Aufbau eines Gerüsts oder das Arbeiten von einer Stellage aus angebracht. Ist das zum Beispiel wegen der Witterung nicht machbar, muss die Tätigkeit auf dem hoch gelegenen Arbeitsplatz verschoben werden. Manchmal liegen allerdings bauliche Gegebenheiten vor, die nicht geändert werden können, sodass es keine Alternative zur Leiter gibt. Deren Einsatz ist immer an bestimmte Bedingungen geknüpft. Drei Grundsätze sind hier maßgeblich: Erstens: Die Arbeit ist nur mit einer geringen Gefährdung verbunden. Zweitens: Die Arbeit auf der Leiter wird nicht länger als zwei Stunden dauern. Und drittens: Es handelt sich um eine Arbeit, für die nur wenig Kraft gebraucht wird.

PSA gegen Absturz

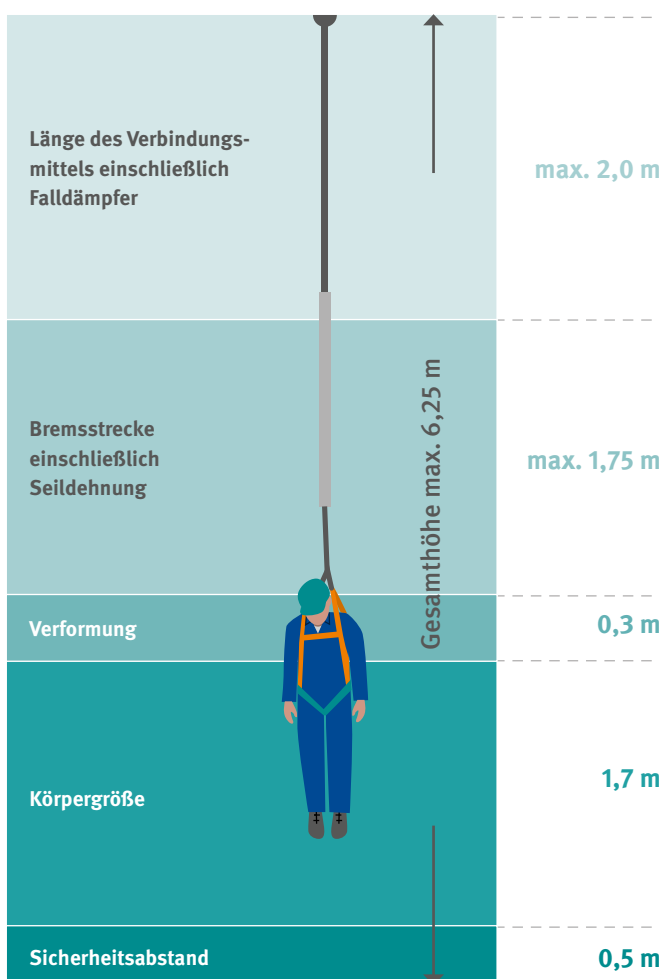
Viele Abstürze von einer Leiter verlaufen glimpflich, aber es kommt leider auch zu schweren und tödlichen Verletzungen. Bei solchen Unfällen stürzen die Menschen oft aus relativ geringer Höhe (weniger als zwei Meter). Eine kontrovers diskutierte Frage ist in diesem Zusammenhang die Verwendung von Persönlicher Schutzausrüstung (PSA) gegen Absturz. Auf einer Leiter kann nach Maßgabe der Gefährdungsbeurteilung unter bestimmten Bedingungen auch ohne die Verwendung von PSA gegen Absturz gearbeitet werden. Unter anderem berücksichtigt man neben der Art der geplanten Arbeiten die Witterungs- und Umgebungsbedingungen, das Vorhandensein geeigneter Anschlagpunkte für die PSA gegen Absturz und die Dauer der Arbeiten.

Spätestens oberhalb einer Standhöhe von zwei Metern sowie bei Arbeiten in der Nähe von offenen Luken oder Einstiegsluken oder im Randbereich auf erhöhten Decks ist die Verwendung von PSA gegen Absturz dringend angeraten. Die Schiffsführung legt fest, welche Anschlagpunkte verwendet werden (sie sollen sich möglichst senkrecht über der Person befinden). Als Anschlagpunkte kommen nur Bauteile infrage, die mit mindestens 1,2 Tonnen Gewicht belastbar sind. Verlässliche Anschlagpunkte können auch durch die Verwendung von Trägergleitern oder teleskopierbaren Klapphaken geschaffen werden. Als PSA gegen Absturz sind zum Beispiel Auffanggurte geeignet, die man in Verbindung mit einem Höhensicherungsgerät oder einem Halteseil mit mitlaufendem Seilkürzer verwendet. Soll ein Auffanggurt mit

Verbindungsmitel und Falldämpfer zum Einsatz kommen, berücksichtigt man bei der Auswahl der Anschlagpunkte die Fallhöhe und addiert die Höhe, die für das Auffangsystem benötigt wird. Technische Auffangvorrichtungen können an Bord wegen fehlender Ausrüstung und der räumlichen Enge im Arbeitsbereich nur selten genutzt werden.

Zu guter Letzt: Ein Sicherungsposten, der jemanden davor schützen soll, von der Leiter zu stürzen, ist keine Alternative zur PSA gegen Absturz oder zu Auffangvorrichtungen. Der Posten kann den Absturz nicht verhindern und würde im Ernstfall schmerzhaft feststellen, dass das Auffangen stürzender Personen im Kino zwar immer klappt, in der Praxis wegen der dabei wirkenden Kräfte allerdings so gut wie nie!

Stephan Schinkel
Kapitän und Referent für
Seeschifffahrt bei der BG Verkehr



Schutzmaßnahmen

Hat die Gefährdungsbeurteilung ergeben, dass der Einsatz einer Leiter notwendig und gefahrlos möglich ist, gilt es, zur Vermeidung von Unfällen Schutzmaßnahmen festzulegen, umzusetzen und einzuhalten.

Hier die wichtigsten:

- ▶ **Anschaffung:** Von der Beschaffung der richtigen Leitern hängt die spätere sichere Nutzung ab. Sind die Leitern nach den einschlägigen Normen, zum Beispiel der DIN-EN-131-Reihe, hergestellt worden, kann man davon ausgehen, dass sie dem Stand der Technik entsprechen und bei bestimmungsgemäßer Nutzung zuverlässig funktionieren.
- ▶ **Prüfung:** Schadhafte Leitern sind eine häufige Unfallursache. Leitern und Tritte müssen wie alle technischen Arbeitsmittel von einer befähigten Person regelmäßig geprüft werden, mindestens einmal pro Jahr.
- ▶ **Sichtkontrolle:** Vor der Benutzung einer Leiter muss sie sorgfältig überprüft werden: Gibt es verbogene Holme, beschädigte oder lose Leitersprossen oder Trittstufen? Sind die Spreizsicherungen in Ordnung? Falls eine Leiter sichtbare Schäden aufweist, darf sie nicht mehr benutzt werden und muss sofort verlässlich aus dem Verkehr gezogen werden.
- ▶ **Sauberkeit:** Sollten die Leitersprossen stark verschmutzt sein, werden sie vor der Arbeit gereinigt.
- ▶ **Standsicherheit:** Direkt bei der Aufstellung einer Leiter achtet man natürlich auf die Standsicherheit, die bei Anlegeleitern unter einem Winkel von 65 bis 75 Grad gegeben ist. Mit passenden Leiterfüßen kann man verhindern, dass Leitern wegrutschen.
- ▶ **Umsicht:** Falls die Leiter im Schwenkbereich von Türen oder Schotten stehen muss, sollte man dafür sorgen, dass andere Personen diese nicht öffnen können.
- ▶ **Schuhe:** Bei der Arbeit ist das Tragen geschlossener Sicherheitsschuhe angebracht. Wichtig ist, dass sie eine rutschhemmende Sohle haben, die sauber ist!
- ▶ **Gegenstände:** Die Hände gehören beim Hinauf- oder Herabsteigen an die Leiter. Deswegen sollte man Gegenstände, die man bei der Arbeit braucht, von einer zweiten Person anreichen lassen. Dieser Kollege kann, wenn erforderlich, die Leiter zusätzlich stabilisieren.
- ▶ **Halt:** Den besten Halt gibt es mit dem Drei-Punkt-Kontakt, das heißt, beide Füße und eine Hand oder beide Hände und ein Fuß haben Kontakt zur Leiter.

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 AIR
MANUAL) FOR DEFORMATION HOLES
AREA WITHIN RED LINE MUST BE 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 Werftgelände 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 ►



Traglast 3250 kg

Traglast 3250 kg

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

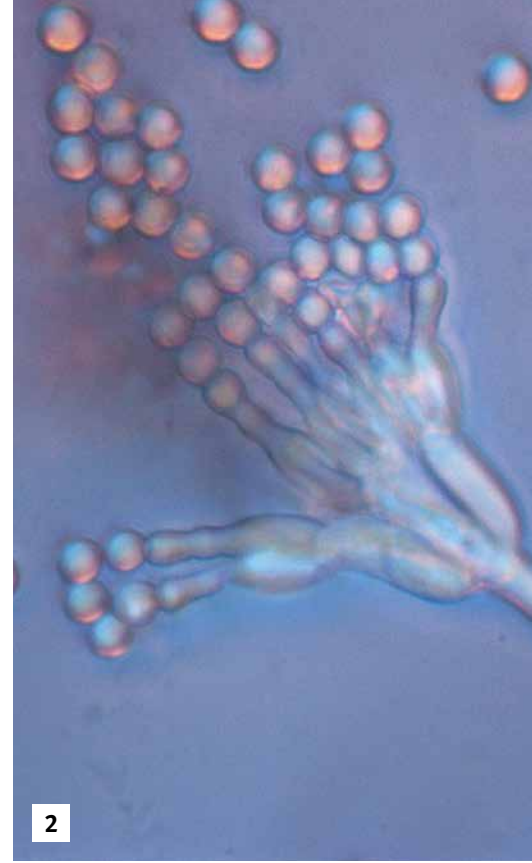
Trotz aller Sorgfalt gibt es auch in einem Unternehmen, das den Grundsatz „Safety first“ stets bewusst hält, gefährliche Situationen. Nach den Menschenleben geht es dabei um enorme Sachwerte: Allein ein Triebwerk kostet locker 20 Millionen Euro, der Listenpreis für den Airbus A380 liegt derzeit bei über 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“.

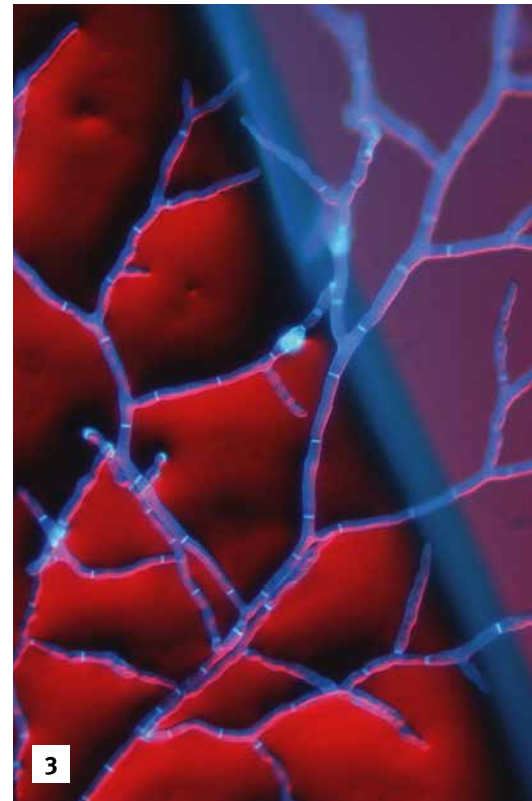
Text: Dorothee Pehlke
Fotos: Christoph Papsch

Schimmelpilze sind überall

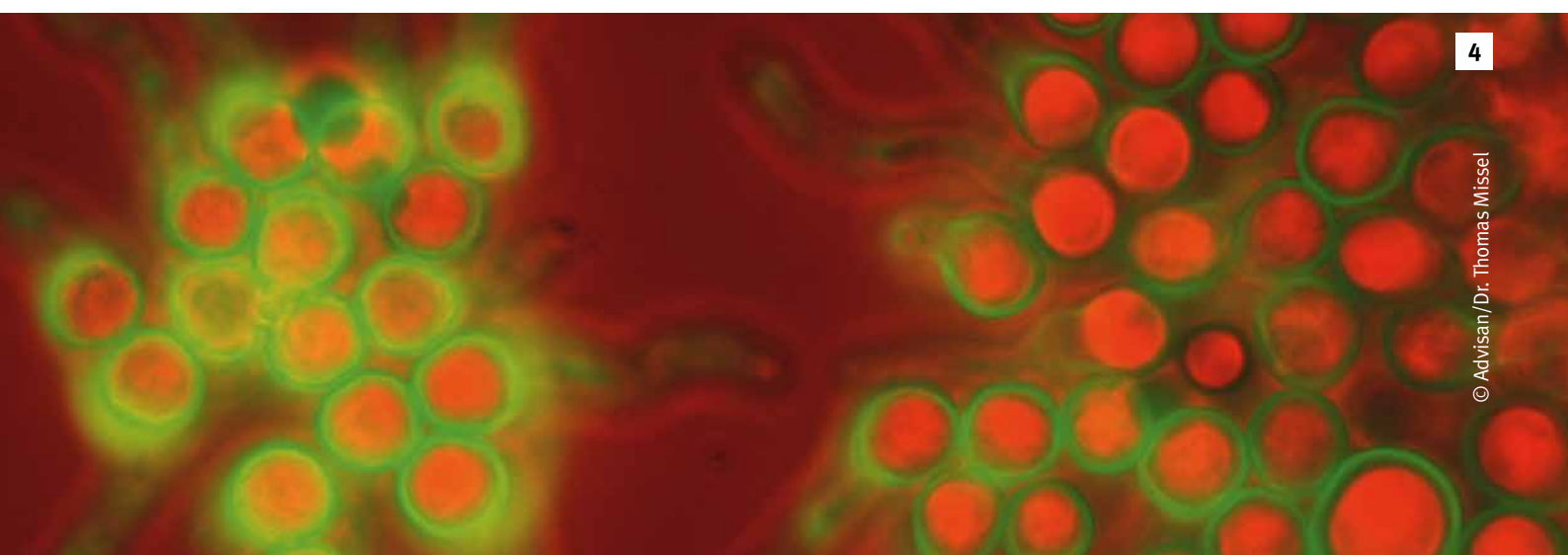
Wenn es im Sommer warm und feucht wird, vermehren sich Schimmelpilze besonders gut. Ist das gefährlich?



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. Problematische Arbeitsbereiche und -situationen sollten in der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigt werden. Achten Sie zum Beispiel auf verschimmeltes Transportgut, das betrifft auch Getreide. Schimmelpilzbefall in den Proviant- und Kühllasten wird durch gründliche Reinigung sowie Verzicht auf Pappkartons zur Lagerung vermieden.

Büroräume müssen ausreichend beheizt und regelmäßig gründlich gelüftet werden. Verschimmelte Erde in Blumentöpfen austauschen.

- 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 weiträumige 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 Wiederbelebensmaßnahmen 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 Blendring 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 Gefahrtarif

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

Der Anfang 2017 versendete Vorschussbescheid fußt erstmals auf dem neuen 25. Gefahrtarif. 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. Gefahrtarif für die Branchen Veränderungen in der Beitragshöhe. Für Unternehmen der Binnenschifffahrt wird es durch den 25. Gefahrtarif zu deutlichen Beitragsentlastungen kommen, das zeigt auch die beigefügte Beitragsberechnung. Die Beiträge der Seeschifffahrt werden gesondert berechnet, die Rechengrößen sind in Vergleich zum Vorjahr unverändert.

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

Binnenschifffahrt

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

Beitrag Unternehmensversicherung für 2016: 1.714,14 €

Versicherungssumme: 23.000 €
Gefahrklasse Binnenschifffahrt 21,92
Beitragsfuß: 3,40

Beitrag Arbeitnehmersversicherung für 2016: 7.776,70 €

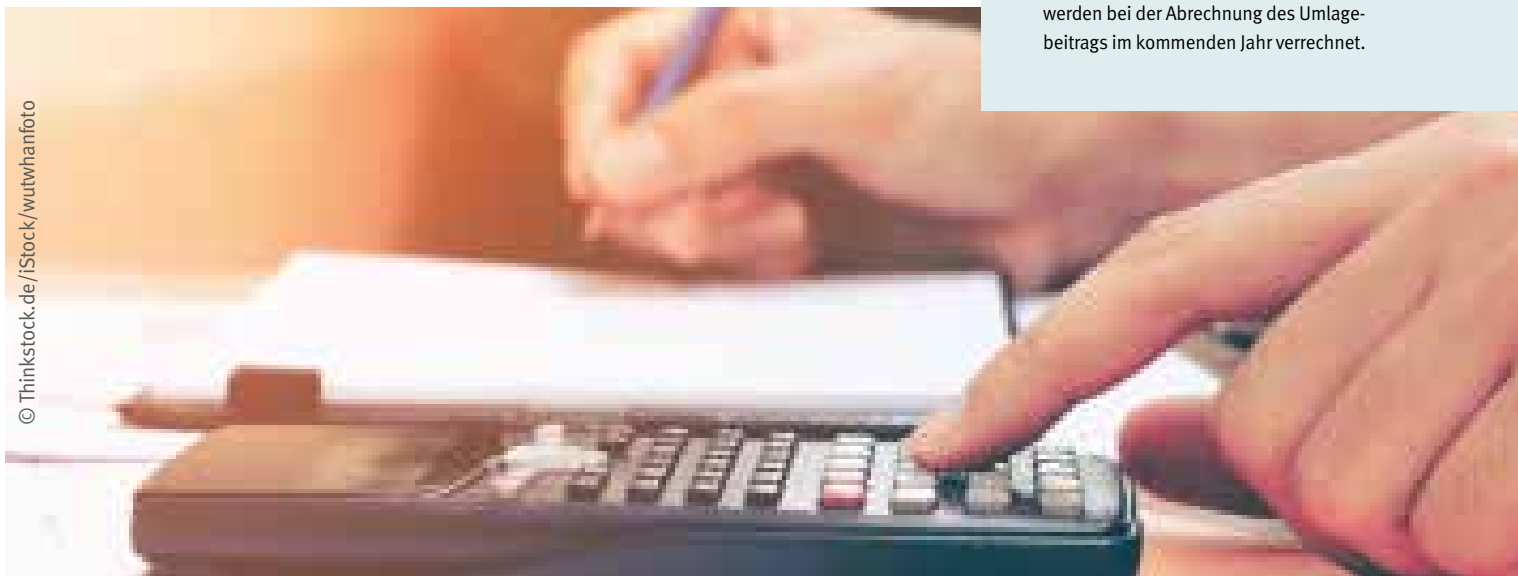
nachgewiesene Lohnsumme:
104.346 €
Gefahrklasse Binnenschifffahrt: 21,92
Beitragsfuß: 3,40

Gesamtbeitrag 2016: 9.490,84 €

Vorschussforderung für 2017: 3.919,57 €

Gefahrklasse Binnenschifffahrt ab 2017: 8,87
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), Hautkrebserkrankungen 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



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

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



Die nächste
Ausgabe des
SicherheitsProfi
erscheint am
1. September 2017

© 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