3/2017 | 31320

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der BG Verkehr

Thema | 11

Die neuen Seminare

Reportage Zentimeterarbeit mit dem Kran | 16

Fume Events Aktueller Sachstand | 22

© gettyimages.de/Halfdark

Liebe Leserin, lieber Leser,

kennen Sie das Gefühl, das einen beschleicht, wenn die Bedienungsanleitung für die neue Stereoanlage den Umfang eines Telefonbuches erreicht hat oder ein neuer Verfahrensablauf lieb gewordene Routinen über den Haufen wirft? Erst wenn man sich Zeit nimmt, ausprobiert und das Neue kennenlernt, kann man die damit verbundenen Vorteile erkennen und – zumindest im Fall der Stereoanlage – auch genießen.

Wir wollen dazu beitragen, dass die Arbeit in unseren Mitgliedsunternehmen noch sicherer und gesünder wird.

In unserer schnelllebigen Welt, in der sich technische Entwicklungen und Prozesse so schnell verändern wie nie zuvor, ist es nicht immer leicht, sich die Neugier zu bewahren und mit neuen Entwicklungen Schritt zu halten oder sich auch einfach nur die Zeit zu nehmen, sich mit dem Neuen zu befassen. Dabei ist lebenslanges Lernen nicht nur eine abgegriffene Formel, sondern gehört zu unser aller Realität – beruflich und privat.

Wenn Sie sich fragen, was das mit der BG Verkehr zu tun hat – nun sehr viel sogar: Denn Entwicklungen und Veränderungsprozesse haben immer auch Auswirkungen auf Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Und auch die Prävention selbst entwickelt sich weiter. Genau deshalb bietet unsere BG Verkehr jedes Jahr eine Vielzahl von Seminaren an. Sie bieten Grundlagen für Neueinsteiger, Auffrischungen für alte Hasen und Neues für Spezialisten. Unser Ziel ist es, dazu beizutragen, dass die Arbeit in unseren Mitgliedsbetrieben sicherer und gesünder wird. Deshalb halten wir uns auf dem Stand der Technik, deshalb starten wir Forschungsprojekte und deshalb bringen wir uns als Referenten in die Seminare ein. Seien Sie neugierig und schauen Sie sich um. Mehr über das Seminarprogramm 2018 erfahren Sie in dieser Ausgabe des SicherheitsProfi.

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

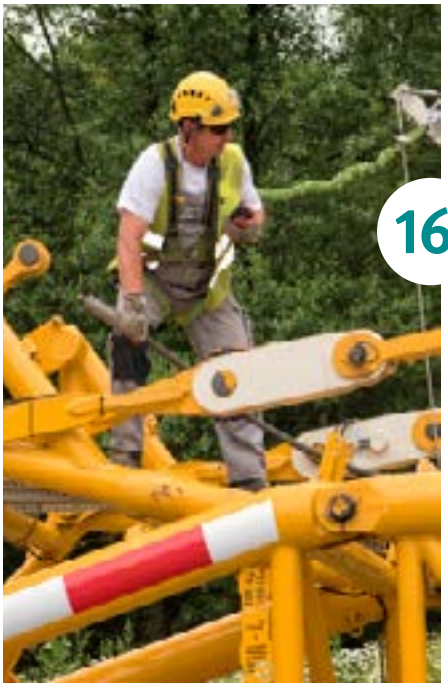
Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

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.



© gettyimages.de/Westend61, Heinz E. Studt,, BG Verkehr/Ausschnitt Imagefilm

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Freimessen in engen Räumen
Typische Fehler vermeiden 08

Verkehrssicherheit
Neues Förderprogramm 10

Seminarprogramm 2018
Die neuen Angebote 11

Flugzeuge sicher abfertigen
Ergebnisse der Branchenkonferenz bei der BG Verkehr 14

Reportage
Zentimeterarbeit mit einem der größten und leistungsfähigsten Raupenkräne der Welt 16

Fume Events
Informationen zum aktuellen Sachstand 22

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

Vertreterversammlung
Wachwechsel in der Selbstverwaltung 27

Arbeitsunfall
Was müssen Sie beachten? 28

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann zum Thema Hobby oder Beruf 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02

Liste der Berufskrankheiten erweitert

© fotolia.de/yellowj

Der Bundesrat hat zugestimmt, dass fünf Krankheiten neu in die Berufskrankheiten-Verordnung aufgenommen werden. Eine davon ist Leukämie durch 1,3-Butadien, ein Gas, das zum Beispiel in der Kunststoffindustrie verwendet wird. Neu gelistet ist auch Harnblasenkrebs durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), die etwa in Kokereien und Teerraffinerien, im Straßenbau oder bei der Schornsteinreinigung entstehen. Der dritte Neuzugang ist die „fokale Dystonie“, eine Erkrankung des zentralen Nervensystems bei Instrumentalmusikern. Außerdem wurden die Berufskrankheit Nummer 4113 um Kehlkopfkrebs und Berufskrankheit Nummer 4104 um Eierstockkrebs erweitert. Der Ärztliche Sachverständigenrat „Berufskrankheiten“ beim Bundesarbeitsministerium hatte die Anpassung empfohlen.

BG Verkehr versichert rund 1,7 Millionen Menschen

Rund 1,7 Millionen Menschen in 195.016 Mitgliedsunternehmen sind bei der BG Verkehr versichert. Eine branchenbedingt hohe Fluktuation zeichnet den Mitgliederbestand aus. 25.679 Betriebe hat die BG Verkehr 2016 als neue Mitglieder aufgenommen. Gleichzeitig wurden 26.567 Betriebe aus dem Bestand gelöscht. Die Zahl der Löschungen ist ein Indiz dafür, dass sich insbesondere Existenzgründer oft nicht lange am Markt halten können. Rund 75 Prozent der Mitgliedsbetriebe der BG Verkehr sind Kleinunternehmen.

© thinkstock.de/scanrail

Urteile zur Handynutzung

100 Euro Bußgeld musste ein Autofahrer zahlen, weil er während der Fahrt sein Smartphone von der Ablage genommen und den Homebutton gedrückt hatte. Vor Gericht erklärte der Mann, er habe lediglich kontrollieren wollen, ob das Gerät ausgeschaltet gewesen sei. Nach Ansicht der Richter beim Oberlandesgericht Hamm handelt es sich dabei um eine Ordnungswidrigkeit, denn die Straßenverkehrsordnung verbietet Fahrern die Benutzung des Mobil- oder Autotelefons während der Fahrt, wenn hierfür das Mobiltelefon oder der Hörer des Autotelefons aufgenommen oder gehalten werden muss. In einer weiteren Entscheidung stellte das Gericht klar, dass Handynutzung am Steuer auch dann verboten ist, wenn keine SIM-Karte eingelegt ist. In dem Fall hielt ein Autofahrer sein Mobiltelefon in der Hand, um Musik abzuspielen.

www.olg-hamm.nrw.de (1 RBs 170/16 und 1 RBs 214/17)

Neue Autobahnplakate rütteln auf

Wenn ein Mensch bei einem Verkehrsunfall stirbt, sind im Durchschnitt 113 Personen von dieser Tragödie betroffen. Es trauern dann nicht nur elf Familienangehörige, vier enge Freunde, 56 Freunde und Bekannte. Auch 42 Einsatzkräfte wie Rettungssanitäter, Feuerwehrkräfte oder Polizisten werden mit dem schweren Schicksal konfrontiert. Diese Durchschnittswerte wurden im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ ermittelt.

Die Motive der neuen Autobahnplakate stellen das Leid in den Mittelpunkt. Auf mehr als 700 Plakatflächen sind Nahaufnahmen trauernder Menschen zu sehen. Ergänzend erzählen Videoreportagen auf der Website der Kampagne und auf Social-Media-Kanälen die persönlichen Geschichten betroffener Personen aus dem privaten und beruflichen Umfeld der Menschen, die im Straßenverkehr starben.

www.runtervomgas.de

© fotolia/industrieblick

Sparsamere Flugzeuge

3,64 Liter Kerosin pro Person und 100 Kilometern verbrauchten die deutschen Fluggesellschaften 2016 im Schnitt. Nach Angaben des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft zeigt dieser Wert, dass der Luftverkehr unter ökologischen Gesichtspunkten immer effizienter wird. Es gelinge, die Zunahme des Kerosinverbrauchs und der damit verbundenen CO_2-Emissionen geringer zu halten als das Verkehrswachstum. Seit 1990 sei der durchschnittliche Verbrauch der deutschen Flotte pro Person und 100 Kilometern um 42 Prozent gesunken, so der Verband.

© DLR

Luftfahrtprojekte ausgezeichnet

Ein vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Braunschweig initiiertes Projekt hat als eines von zehn Leuchtturmprojekten für eine sichere Mobilität den Deutschen Mobilitätspreis 2017 bekommen. Die neu entwickelte Cockpitarchitektur A-PiMod soll die Kooperation zwischen Mensch und Maschine verbessern, indem sie nicht nur den Flugzeugzustand und die Umgebungsbedingungen überwacht, sondern auch den Zustand der Piloten einbezieht. Aus Blickbewegungen, Gesten und Eingaben der Piloten werden Rückschlüsse auf ihre aktuellen Absichten, ihr Situationsbewusstsein und ihre Arbeitsbelastung gezogen. Daraus leitet das System Empfehlungen ab. A-PiMod soll zudem eine dynamische Verteilung von Aufgaben zwischen Besatzung und Maschine ermöglichen.

Mit dem Mobilitätspreis wurde auch die von Lufthansa Systems initiierte Datenbank „Lido/SurfaceData“ mit digitalisierten Luftfahrthindernissen aus aller Welt ausgezeichnet. Sie ermöglicht, Hindernisse zum Beispiel in 3-D-Modellen zu visualisieren, damit Piloten diese frühzeitig erkennen.

www.deutscher-mobilitaetspreis.de

Medientipp

Sicherheitsbeauftragte: Aufgaben und Rolle

Sicherheitsbeauftragte spielen eine wichtige Rolle im Betrieb. Einen Überblick über ihre Funktion und Aufgaben und ihr fachliches Umfeld als Arbeitsschützer gibt eine neue Broschüre der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Weitere Themen sind das notwendige Wissen, die Sozial- und Methodenkompetenz sowie die Schnittstellen zu anderen Akteuren im Arbeits- und Gesundheitsschutz.

Download der DGUV Information 211-042 „Sicherheitsbeauftragte“
http://publikationen.dguv.de

© thinkstock.de/iStock/anyaberkut

Fahrerassistenzsysteme konsequent nutzen

Immer wieder werden schwere Verkehrsunfälle gemeldet, weil ein Fahrzeug auf ein Stauende auffährt. Bei Lkw oder Bussen sind diese Unfälle oft besonders folgenschwer. Seit 2015 ist in neu zugelassenen Lkw und Bussen die Ausstattung mit elektronischem Stabilitätsprogramm, Spurhaltesystem und Notbremsassistent Pflicht. Manche Fahrer deaktivieren diese Systeme allerdings. Das kann fatale Folgen haben.

Die BG Verkehr appelliert deshalb an alle Fahrer, dieses Angebot an Sicherheit zu nutzen und das System nicht abzuschalten. Die Hersteller sollten außerdem die Systeme so ausstatten, dass sie sich nach einem festgelegten Zeitintervall automatisch wieder einschalten, wenn der Fahrer sie deaktiviert hat. Nur dann können sie im Notfall ihre Schutzwirkung entfalten.

Weiterbetrieb von Tegel?

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt schließt den Weiterbetrieb von Tegel auch nach Eröffnung des neuen Hauptstadtflughafens BER nicht aus. Die Entscheidung für BER als einzigen Flughafen in Berlin sei vor zwanzig Jahren getroffen worden. Heute zeichne sich ab, dass die Kapazitäten nicht ausreichen werden. Die Flughafengesellschaft FBB rechnet damit, dass die für einen Weiterbetrieb notwendige Grundsanierung des mehr als 40 Jahre alten Tegeler Airports mehr als eine Milliarde Euro kosten würde.

Mindestens vier Sekunden

© thinkstock.de/chombosan

Wie viel Zeit benötigt ein Fahrer, um die Steuerung des Autos von einer hochautomatisierten Fahrfunktion zu übernehmen? In einer Studie haben Forscher des Instituts für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung und der Technischen Universität Dresden eine Übernahmezeit von vier Sekunden ermittelt. Das gilt aber nur, wenn der Fahrer konzentriert bei der Sache ist. Bei Ablenkung oder wenn die Steuerung zuvor vollständig von der Automatik übernommen wurde, verlängert sich die Zeit.

© imago/Agencia EFE

Heimkehr

Neun Jahre stand sie flugunfähig auf dem Flughafen der brasilianischen Stadt Fortaleza geparkt, jetzt wird die „Landshut“ nach Deutschland überführt. Die Boeing-737 erlangte 1977 traurige Berühmtheit, als palästinensische Terroristen die Maschine samt Besatzung und Passagieren kaperten, um inhaftierte Mitglieder der RAF freizupressen. Flugkapitän Jürgen Schumann, ein Versicherter der BG Verkehr, wurde bei der Aktion ermordet. Unter neuem Namen nahm die Lufthansa das Flugzeug einige Wochen nach der Befreiung wieder in Betrieb. 1985 wurde die Maschine in die USA verkauft, wechselte bis 2008 mehrmals den Eigentümer. Das Auswärtige Amt will die ehemalige „Landshut“ nun in Einzelteile zerlegt nach Deutschland transportieren und hier restaurieren lassen. Sie soll im Dornier-Museum in Friedrichshafen ausgestellt werden.

© BG Verkehr/Adele Marschner

Termine mit der BG Verkehr

Vom 10. bis 13. Oktober findet in München die 21. Internationale Fachmesse für **Flughafen-Ausrüstung, Technologie, Design & Service „inter airport“** statt. Die BG Verkehr ist mit einem Messestand vor Ort, ebenso bei der **A+A 2017,** der internationalen Arbeitsschutzmesse mit Kongress, die vom 17. bis 20. Oktober in Düsseldorf stattfindet. Am 5. Oktober kommt die **Vertreterversammlung** der BG Verkehr in Hamburg zu ihrer konstituierenden Sitzung zusammen.

Telekom ausgezeichnet

Im Büroalltag ist Bewegung Mangelware. Nicht so bei der Telekom – dort sind die Beschäftigten am Schreibtisch mit Deskbikes in Bewegung. Insgesamt rund 500 solcher Bikes, die aussehen wie Heimtrainer, stehen an mehreren Standorten des Unternehmens zur Verfügung. Sie können für kürzere Einsätze genutzt werden, etwa bei Routinearbeiten, wie E-Mails checken und telefonieren, oder bei Besprechungen. Die Testphase ließ die Telekom von Experten der BG Verkehr, dem Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung und der Deutschen Sporthochschule Köln begleiten. Im Mai zeichnete der Dachverband der Betriebskrankenkassen das Konzept mit dem Deutschen Unternehmenspreis Gesundheit aus.

© BG Verkehr/Christoph Papsch

© fotolia.de/boscorelli

Hitzewelle hindert am Start

Extrem hohe Temperaturen bis zu 49 Grad führten im Juni dazu, dass am Flughafen Phoenix im US-Bundesstaat Arizona Flüge gestrichen werden mussten. Betroffen waren kleinere Regionaljets vom Typ Bombardier CRJ, die eine maximale Betriebstemperatur von 47,7 Grad Celsius erlauben. Größere Passagiermaschinen, wie die von Airbus oder Boeing, kommen mit den Temperaturen noch zurecht. Ihre maximale Hitzeresistenz liegt bei 52,7 Grad Celsius. Zu Flugausfällen aufgrund von zu viel Hitze ist es in Phoenix bereits in den vergangenen Jahren gekommen. Wegen der Klimaerwärmung ist damit zu rechnen, dass solche Ereignisse in Zukunft öfter auftreten.

Aktuelle Unfallmeldungen

Falsch eingeschätzt

© thinkstock.de/iStock/xavigm

Am Unfalltag herrschte kaltes Wetter mit Schneeregen. Eine Flugbegleiterin wollte möglichst schnell zum Crewbus, in dem die Kollegen bereits warteten. Als sie die Treppe herunterlief, rutschte sie auf einer nassen Stufe aus. Die Folge: Ein Bänderriss, der zu einer mehrwöchigen Arbeitsunfähigkeit führte.

Nicht geeignetes Arbeitsmittel

In der Werkstatt bekam ein erfahrener Mechaniker den Auftrag, ein Stahlrohr mit einem Trennschleifer zu kürzen. Obwohl neue Trennscheiben in ausreichender Anzahl zur Verfügung standen, wechselte er die bereits benutzte Scheibe nicht aus, sondern machte sich gleich an die Arbeit. Als der Mechaniker schon fast fertig war, verhakte sich die Trennscheibe. Der Schleifer schlug unkontrolliert nach oben und traf den Mann am Oberarm, dabei wurde eine Sehne durchschnitten.

Zu schnell unterwegs

Als ein Mitarbeiter gegen Abend das Verwaltungsgebäude verließ, bemerkte er, dass ein Gewitter im Anzug war. Die ersten Tropfen fielen bereits. Um noch trocken sein Auto zu erreichen, begann er zu laufen. Dabei stolperte er über eine Bordsteinkante und fiel zu Boden. Da er instinktiv versuchte, den Sturz mit beiden Händen abzufangen, brach er sich beim Aufschlagen das rechte Handgelenk.

Gefährlich oder nicht?
Die Freimessung bringt Gewissheit.

© gettyimages.de/Opla

Freimessen ist eine Lebensversicherung

Der Einstieg in Behälter und enge Räume kann lebensgefährlich sein. Wo die Risiken liegen, zeigt sich häufig erst nach einem Unfall.

Der Fahrer A. einer Silospedition lieferte Metallstäube an eine Metallhütte. Unter Aufsicht eines Mitarbeiters wurde das Fahrzeug mittels Überdruck entladen. Anschließend fuhr A. zum Waschplatz auf dem Werksgelände. Er öffnete das hintere Mannloch, vermutlich um die Verschmutzung im Inneren des Silos zu beurteilen. Beim Einstieg brach A. bewusstlos zusammen. Er starb noch an der Unfallstelle. Grund: Der beim Entladen verwendete Stickstoff hatte den Sauerstoff im Silo verdrängt.

Risikobewusst arbeiten

Nicht nur Sauerstoffmangel, sondern auch Gefahrstoffe in einem Behälter können zu schweren Unfällen führen. Dazu ein Beispiel aus einer Fahrzeugwaschanlage: Mitarbeiter B. hatte den Auftrag, einen Kunststoffbehälter zu reinigen, in dem sich Reste einer wässrigen Substanz unklarer Zusammensetzung befanden. B. stieg über eine Bockleiter in den Behälter und begann, ihn mit einem Hochdruckreiniger zu säubern. Kurze Zeit später fand ihn sein Chef bewusstlos im Behälter liegend. Es gelang ihm, B. aus dem Behälter zu bergen. Dann brach er jedoch selbst bewusstlos zusammen. Der inzwischen wieder zu Bewusstsein gekommene B. versuchte nun, seinen Chef zu retten, was ihm unter Beteiligung weiterer Helfer gelang. Aber die Erste-Hilfe-Maßnahmen nützten nichts: Der Unternehmer starb kurze Zeit später im Krankenhaus. Grund: Er hatte im Behälter hochgiftige Dämpfe eingeatmet.

Beide Unfallschilderungen machen deutlich, wie wichtig risikobewusstes Arbeiten zur Vermeidung von Unfällen ist. Weder in den Silo noch

© BG Verkehr/Christoph Papsch

Vor einer Tankinspektion ist immer eine Messung erforderlich.

in den Waschstraßenbehälter hätte man ohne vorherige Freimessung einsteigen dürfen. Ein geschulter Mitarbeiter hätte den Sauerstoffmangel im Silo mit geeigneter Messtechnik bemerkt und den Fahrer gewarnt. Und auch das Vorhandensein gefährlicher Gase im Waschstraßenbehälter wäre bei einer Freimessung rechtzeitig erkannt worden und hätte den Hinterbliebenen viel Leid erspart.

Wie messe ich richtig?

Eine Freimessung dürfen nur qualifizierte Mitarbeiter durchführen. Sie benötigen dafür Messgeräte, die an die jeweilige Aufgabe angepasst sind und regelmäßig gewartet werden. Eine typische Messsituation ist der Einstieg in einen Silo- oder Tankauflieger bei Reparatur- oder Wartungsarbeiten. Grundsätzlich gilt, dass der Auflieger immer gereinigt in die Werkstatt kommt. Trotzdem muss unbedingt vor dem Einstieg eine Freimessung durchgeführt werden. Nur so können Gefährdungen der Werkstattmitarbeiter durch Sauerstoffmangel, Explosionsgefahren oder Gefahrstoffe ausgeschlossen werden.

Sicher freimessen kann nur, wer die Besonderheiten der Messtechnik genau kennt.

Die richtige Messtechnik beginnt bei der Beschaffung des Equipments samt Zubehör. Selbstverständlich muss der Anwender mit dem Equipment vertraut sein, die Messvorschriften kennen und die Herstellerangaben beachten. Er muss die Einsatzgrenzen der Ausrüstung kennen und wissen, ob Exschutz erforderlich ist. Die Fristen für die Prüfung der Geräte durch Anwender und Hersteller sollten ihm ebenso bekannt sein wie die Betriebszeit des Gaswarngeräts und die aktuellen Luftgrenzwerte der zu messenden Parameter. Selbstverständlich muss er wissen, welches das jeweils richtige Prüfgas ist. Er muss die Alarmschwellen am Gaswarngerät kennen, genauso wie die Einlauf-, Ansprech- und Nachweiszeiten der Sensoren sowie deren Querempfindlichkeiten. Der Anwender muss eine Vorstellung davon haben, welches Schlauchmaterial passt und wie lang der Schlauch maximal sein darf. Man muss wissen, wie lange die Totzeiten sind (bis der Stoff den Sensor erreicht hat) und welches die richtige Messdauer ist.

Last but not least ist das Wissen um mögliche Fehler und deren Deutung unentbehrlich. Hier gibt es leider zahlreiche Defizite, das erlebten wir auch in unseren Seminaren zum Freimessen. Im praktischen Teil wussten zum Beispiel nicht alle Anwender, was ein akustischer Alarm des Gaswarngeräts bedeutet: Wurde eine Alarmschwelle überschritten? Gibt es eine unerwartete Querempfindlichkeit? Liegt eine Pumpenstörung vor? Ist der Akku leer? Ist der Datenspeicher voll? Handelt es sich um ein Lebenszeichensignal? Eine falsche Deutung kann fatale Folgen haben!

Messung vorher durchdenken

Die entscheidende Frage beim Messen heißt: Wo befindet sich die höchste Gaskonzentration? Abhängig von den Eigenschaften des zu messenden Gefahrstoffs (schwerer oder leichter als Luft) und den Lüftungsbedingungen wird die Messtaktik entwickelt.

Nach der Messung wird der Befund dokumentiert. Jeder muss nachvollziehen können, wann und wie gemessen wurde und was daraus folgt: kein Zutritt und weitere Maßnahmen erforderlich oder Zutritt nur unter bestimmten Bedingungen oder aber Freigabe des Arbeitsbereichs. Jeder, der freimisst, sollte sich bewusst darüber sein, dass er damit eine große Verantwortung übernimmt: Es geht um Leben und Tod.

Dipl.-Ing. Thomas Sye, Dipl.-Ing. Björn Flemming
Referenten für Gefahrstoffe bei der BG Verkehr

Nachgefragt bei ...

Alfons Endraß. Der Diplom-Ingenieur ist als Aufsichtsperson bei der BG Verkehr tätig und war maßgeblich an der Entwicklung des Seminars „Freimessen“ beteiligt.

Warum dieses Seminar?

Den Anstoß gaben Fragen aus Mitgliedsbetrieben. Sie hatten bemerkt, dass sie beim Freimessen nicht die gesetzlichen Vorgaben erfüllen.

Woran hapert es bei den Teilnehmern?

Messtechnik und Messverfahren sind nur unzureichend bekannt. Oft werde ich gefragt, welche rechtlichen Konsequenzen das im Ernstfall für den betroffenen Mitarbeiter und seinen Chef hätte.

Das Seminar soll sehr anspruchsvoll sein ...

Ja, es ist viel Stoff, aber für die Voraussetzungen der Teilnehmer, Inhalt und Dauer gibt es präzise Vorgaben. Die schriftliche Prüfung besteht nur, wer mindestens die Hälfte richtig hat. Vor diesem Hintergrund haben wir ein praxisnahes Konzept entwickelt.

Was sagen die Teilnehmer?

Bisher sind sie durchweg mit ihrem Erfolg zufrieden. Für viele heißt das Fazit: Traue keiner Messung außer deiner eigenen.

Nächster Termin: Ende 2018

© fotolia.de/Horst Schmidt

Verkehrssicherheit – neues Förderprogramm

Die BG Verkehr fördert Programme für mehr Sicherheit im Straßenverkehr in größeren Mitgliedsunternehmen.

Drei von vier tödlichen Unfällen bei der BG Verkehr ereignen sich im Straßenverkehr. Das belegt, wie gefährlich die Arbeit im Straßenverkehr sein kann. Im Gegensatz zu den Bedingungen auf dem Betriebshof sind die Gestaltungsmöglichkeiten für Unternehmen im Bereich des Straßenverkehrs begrenzt, denn Straßenbeschaffenheit, Verkehrsdichte oder Wetter können sie nicht direkt beeinflussen. Es gibt aber auch Sicherheitsaspekte, die in ihrem Einflussbereich liegen: Dazu gehören die Optimierung der Tourenplanung und die Ausstattung der Fahrzeuge mit Fahrerassistenzsystemen. Ein wichtiges Potenzial besteht auch bei der weiteren Qualifizierung der Fahrer, denn vorausschauendes Fahren, Gefahrenwahrnehmung oder das Erkennen bestimmter Gefahrenlagen kann man einüben und lernen.

Voraussetzungen für die Förderung

Viele Unternehmen stellen sich inzwischen in ihren Gefährdungsbeurteilungen der Aufgabe, die Fahrtätigkeit im Straßenverkehr sicherer zu machen. Die Gefährdungsbeurteilung bildet die mit den Tätigkeiten verbundenen Gefährdungen ab und bewertet diese. In einem zweiten Schritt werden präventive Maßnahmen abgeleitet und gezielt Aktivitäten oder Programme benannt, um die Risiken zu minimieren.

Um diese Aktivitäten und Programme zu unterstützen, hat die BG Verkehr ein neues Zuschussverfahren initiiert. Es richtet sich an Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten, die ein Konzept zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umsetzen. Voraussetzung für die Vergabe von Zuschüssen ist das Vorliegen einer aktuellen Gefährdungsbeurteilung, die den Aspekt Verkehrssicherheit enthält, den Bedarf definiert und Maßnahmen festlegt. Maßnahmen können zum Beispiel Schulungen, Schwerpunktprogramme oder auch Maßnahmenkombinationen mit Fahrsicherheitstrainings sein.

Reichen Sie einen Antrag zusammen mit Ihrem Konzept, der Gefährdungsbeurteilung und dem Finanzierungsbedarf ein. Schlusstermin für Anträge bei der BG Verkehr ist der 15. Oktober 2017. Ein Expertengremium bewertet das Konzept und legt die Höhe der Fördersumme fest. (rb)

Informationen im Internet

Die Anträge für Zuschüsse bearbeitet die
GSV GmbH
Postfach 50 02 29
22702 Hamburg
fahrtraining@bg-verkehr.de

Alle Informationen zu dem neuen Förderprogramm für größere Mitgliedsunternehmen:
www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-gesundheit/themen/verkehrssicherheit/verkehrssicherheitskonzepte
Webcode: 17426987

Die BG Verkehr unterstützt auch kleinere Mitgliedsbetriebe durch Zuschüsse zu Fahrsicherheitstrainings. Das Angebot gilt sowohl für Unternehmer als auch für Mitarbeiter.

Weitere Infos:
www.bg-verkehr.de
Webcode: 16329291

© gettyimages/Hill Street Studios

Seminare der BG Verkehr – immer lohnenswert!

Das Seminarprogramm der BG Verkehr geht im Oktober online. Planen Sie Ihre Schulungen für das nächste Jahr.

Ein Seminar zu besuchen ist immer etwas Besonderes. Für eine gewisse Zeit erhält man Abstand zum betrieblichen Alltag und hat die Möglichkeit, sich intensiv mit verschiedenen Aspekten des Arbeitslebens auseinanderzusetzen. Hierzu gehören Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit – die zentralen Themen der Seminare der BG Verkehr.

In den Seminaren erhalten Sie einen guten Überblick über die aktuellen Entwicklungen im Arbeitsschutz in rechtlicher, technischer und wissenschaftlicher Hinsicht. Die Dozentinnen und Dozenten sind erfahrene Aufsichtspersonen der Berufsgenossenschaft oder ausgewiesene interne und externe Fachleute. Sie arbeiten mit modernen Methoden der Erwachsenenbildung und ermöglichen neben dem fachlichen Input genügend Raum für Erfahrungsaustausch und für die Bearbeitung konkreter Fragestellungen aus der Praxis.

Hoher Branchen- und Praxisbezug und der Austausch unter Experten – das zeichnet die Seminare der BG Verkehr aus.

Durch den Austausch mit anderen Akteuren des Arbeitsschutzes zu erfolgsversprechenden Ansätzen der Prävention, durch Beschäftigung mit den eigenen betrieblichen Handlungsmöglichkeiten und durch neue Informationen erhalten Sie viele Anregungen, um Sicherheit und Gesundheit in Ihrem Betrieb voranzubringen.

TIPPS FÜR DIE ANMELDUNG

Wählen Sie sorgfältig aus
Bitte prüfen Sie bei der Auswahl,
- ob Sie zur genannten Zielgruppe gehören,
- ob Sie die Teilnahmevoraussetzungen erfüllen und
- ob die Inhalte Ihren Wünschen entsprechen.

Melden Sie sich rechtzeitig an
Wählen Sie aus den Seminaren für die Luftfahrt aus und melden Sie sich bei der dort genannten Ansprechperson an. Bundesweite Seminare stehen allen Interessierten aus Mitgliedsbetrieben offen, melden Sie sich dafür bitte über Ihre Region an.

Die Kosten trägt die BG Verkehr
Sofern das Seminar der Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz im eigenen Unternehmen dient, übernimmt die BG Verkehr die Kosten für
- das Seminar,
- die Unterbringung und Verpflegung,
- die Seminarunterlagen und
- die Reisekosten nach den geltenden Bestimmungen.

Sagen Sie rechtzeitig ab
Wenn Sie aus wichtigen Gründen nicht teilnehmen können, sagen Sie bitte rechtzeitig ab, damit keine unnötigen Kosten entstehen.

Eine kleine Auswahl unseres Seminarangebotes

Sicherheitsbeauftragte in Luftverkehrsunternehmen: Grundschulung

Für den gelebten Arbeitsschutz spielen Sicherheitsbeauftragte eine entscheidende Rolle im Betrieb. Ihr Einfluss auf eine gute Prävention, Unfallzahlen und Krankheitstage ist nicht zu unterschätzen. Dieses Seminarangebot ist für Mitarbeiter, die nach § 22 SGB VII als Sicherheitsbeauftragte tätig werden sollen. Durch die Änderung der DGUV Vorschrift 1 (Grundsätze der Prävention) werden derzeit von den Betrieben mehr Sicherheitsbeauftragte ausgebildet als bisher, sodass das Seminar sehr nachgefragt ist. Das viertägige Seminar ist als Grundschulung angelegt und bietet einen guten Überblick über die verschiedenen Aspekte der Arbeitssicherheit in Luftverkehrsunternehmen. Als Grundlage wird über die Rolle und die Aufgaben des Sicherheitsbeauftragten sowie über das Arbeitsschutzrecht, wesentliche Gesetze und Verordnungen informiert. Eine wichtige Basis für den Arbeitsschutz in Unternehmen stellt die Gefährdungsbeurteilung dar. Zielsetzung, Aufbau und Aufgaben werden deshalb intensiv behandelt und es wird über persönliche Schutzausrüstung, Gesundheitsschutz und Ergonomie sowie über Gefahren durch Lärm gesprochen.

Fachspezifisches Luftfahrtseminar Vorfeld und Abfertigung

Dieses dreitägige Seminar richtet sich an Mitarbeiter aus Luftverkehrsunternehmen, die in dem Bereich Vorfeld und Abfertigung tätig sind. Im Mittelpunkt stehen die besonderen Anforderungen an den Arbeitsschutz, die sich bei der Arbeit in diesem Bereich stellen. Das sind in erster Linie die Grundlagen für einen sicheren Vorfeldbetrieb und einen sicheren Umgang mit den Fahrzeugen und den verschiedenen Bodengeräten. Weitere Themen sind bauliche und elektrische Anlagen, Fluchtwege und Sicherheitskennzeichnung sowie der vorbeugende Brandschutz und die Organisation der Ersten Hilfe im Unternehmen. Darüber hinaus bleibt Raum für einen Erfahrungsaustausch unter den Seminarteilnehmern.

Fachspezifisches Luftfahrtseminar Technik und Fracht

Dieses dreitägige Seminar ist für Mitarbeiter aus Luftverkehrsunternehmen, die in der Technik und im Frachtbereich tätig sind. Neben Arbeitsschutzthemen aus dem Bereich Technik und Fracht stehen die Gefährdungsbeurteilung und spezielle Themen im Umfeld dieses Arbeitsbereiches im Vordergrund. Dazu gehören die Organisation der Ersten Hilfe im Unternehmen, vorbeugender Brandschutz und die Gefährdungen im Frachtbereich und in der Technik sowie bei der Instandhaltung von Bodengeräten und Luftfahrzeugen.

Fachspezifisches Luftfahrtseminar Sachkundige/ Befähigte Personen für Luftfahrtbodengeräte

Das Seminar richtet sich an sachkundige beziehungsweise befähigte Personen und solche, die es werden sollen. Um diese Sachkunde für die Prüfung von Luftfahrtbodengeräten erwerben zu können, werden an die Teilnahme des Seminars besondere Voraussetzungen geknüpft. Es sind Fachkenntnisse aus einschlägiger Berufsausbildung und zeitnaher beruflicher Tätigkeit erforderlich. Darüber hinaus muss das Verständnis für sicherheitstechnische Aspekte im Hinblick auf Luftfahrtbodengeräte vorhanden sein. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, steht einer Teilnahme an dem Seminar nichts entgegen.

Die Teilnehmer erfahren mehr über arbeitsrechtliche Grundlagen, Gesetze und Vorschriften allgemein sowie europäisches Recht und Normung. Danach stehen praxisnahe Themen und die Aufgaben der Prüfer im Mittelpunkt. Dazu gehören Anforderungen an Luftfahrtbodengeräte, Qualifikation und Aufgabenbereiche der Prüfer sowie Prüfnachweise und die Durchführung von Prüfungen.

Sie möchten an einem Seminar teilnehmen?

Unser Seminarangebot für 2018 ist ab Anfang Oktober 2017 online. Im Internet finden Sie alle Termine, Informationen zu den Inhalten und ein Onlineformular für die Anmeldung.

Sie können sich auch per Brief, Fax oder E-Mail anmelden. Die Kontaktdaten finden Sie ebenfalls auf der Homepage. Informationen zu den Seminaren sowie Termine und Ansprechpersonen finden Sie auch in unserer Seminarbroschüre. Die Druckversion ist ab Anfang Oktober erhältlich.

www.bg-verkehr.de/seminare

© thinkstock.de/iStock/CAHKT, GYRO PHOTOGRAPHY/amanaimagesRF

Sucht und Mobbing

Gerade für Unternehmen der Verkehrswirtschaft dürfen die sensiblen Themen Sucht und Mobbing kein Tabu sein. Für Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Sicherheitsbeauftragte, Betriebs- und Personalräte sowie Beschäftigte bietet die BG Verkehr deshalb dieses dreitägige Seminar an. Es informiert über Formen der Sucht, Beratungs- und Behandlungsmöglichkeiten und mögliche Betriebsvereinbarungen. Es will aber vor allem dabei helfen, einen Umgang mit diesem sensiblen Thema zu finden. Deshalb werden Anlässe definiert, in denen Vorgesetzte handeln müssen, und die Gesprächsführung wird geübt.

Sensibel ist auch das Thema Mobbing. Das Seminar informiert, was darunter zu verstehen ist, wie Mobbing eskalieren kann und wie Schlichtungsgespräche aussehen können.

Zwischen Landung und Start

Die Branchenkonferenz der BG Verkehr zum Thema „Flugzeuge sicher abfertigen – Zusammenarbeit und gemeinsame Nutzung von Arbeitsmitteln“ fand breite Resonanz und brachte die Beteiligten ins Gespräch.

Mehr als 90 Vertreter von Fluggesellschaften, Flughäfen, Bodendiensten, Herstellern und Behörden trafen sich am 30. Mai auf Einladung der BG Verkehr in Hamburg. In mehreren Impulsvorträgen und drei Workshops diskutierten sie, welche branchenspezifischen Fragestellungen für die Sicherheit der Beschäftigten relevant sind und wie sich die Arbeitsabläufe bei der Abfertigung optimieren lassen.

Auswahl der Arbeitsmittel

Eine Besonderheit bei der Abfertigung besteht darin, dass die Beschäftigten nicht nur die Arbeitsmittel des eigenen Arbeitgebers nutzen, sondern auch die anderer Unternehmen.

Bei der Beschaffung der Arbeitsmittel muss man den kompletten Arbeitsprozess und die Beschäftigten anderer Arbeitgeber im Blick behalten.

Vor allem in Fracht- und Gepäckräumen von Flugzeugen wird schwere körperliche Arbeit geleistet – aber die technischen Gegebenheiten bestimmt im Wesentlichen nicht der Arbeitgeber der Lademannschaft, sondern die Fluggesellschaft. Bei der Beschaffung muss man daher über die Tätigkeiten der eigenen Beschäftigten hinaus berücksichtigen, welche Arbeitsprozesse beim Betrieb eines Luftfahrzeugs erforderlich werden. „Diese Besonderheit kommt bei allen Arbeitsmitteln zum Tragen, die von Beschäftigten unterschiedlicher Arbeitgeber verwendet werden“, betont Martin Küppers, Leiter des Kompetenzfelds Arbeitssicherheit und Regelwerk bei der BG Verkehr. Die Teilnehmer plädierten dafür, dass sich Flugzeughersteller, Flugzeugbetreiber und die Dienstleister für die Abfertigung an einen Tisch setzen und nach Verbesserungen suchen. Angesprochen wurden unter anderem die Erarbeitung von Standards für bordeigene Ladesysteme sowie Vorstellungen zum automatisierten Be- und Entladen und zur Gestaltung der Laderaumböden.

Kommunikation und Koordination

Wiederholt wurde die Bedeutung der Kommunikation für die sichere Zusammenarbeit hervorgehoben. Beispiele dafür gibt es genug: abgestimmte oder sogar gemeinsame Gefährdungsbeurteilungen, regelmäßige Besprechungen, die Bestellung oder Benennung eines Koordinators vor Ort, gemeinsame Einschätzung bestimmter Gefahrenlagen (etwa Gewitter). Im Idealfall werden die Abstimmungsrunden und das Aufgabenfeld des Koordinators in der Flughafenbenutzungsordnung verankert. Die Treffen lassen sich in den Flughäfen realisieren: Hier können sich die Beteiligten rechtzeitig zusammensetzen und für die einzelnen Flugzeugmuster und Abfertigungsstationen, dem Equipment des Flughafens entsprechend, die Vorgänge beurteilen und optimale Abläufe unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten festlegen. Ein Merkmal der Abfertigung ist allerdings, dass der Auftraggeber (in der Regel die Fluggesellschaft) und das Luftfahrzeug wechseln. Trotzdem für alle Eventualfälle eine Gefährdungsbeurteilung vorzunehmen, ist aufwendig! Die Praxis ist außerdem oft geprägt von hoher Arbeitsdichte und dem Aufeinandertreffen verschiedener „Gewerke“, die sich leicht in die Quere kommen können. Hier kommt der Koordinator zum Tragen, der alles im Blick hat und seine Mitarbeiter informiert.

© BG Verkehr/Markus Lindert

© BG Verkehr/Markus Lindert

Ergonomie und Demografie

Selbst bei optimaler Abstimmung zwischen den Beteiligten ist die Arbeit oft körperlich schwer und mit belastenden Zwangshaltungen, Heben und Tragen verbunden. Durch den demografischen Wandel sinkt zudem die Zahl der zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte. Eine gute Betreuung der Beschäftigten und sichere und gesundheitsförderliche Standards gewinnen damit noch mehr an Bedeutung. Am Beispiel des Flughafens Hamburg wurde gezeigt, mit welchen Maßnahmen man die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Arbeitnehmer erhalten will und kann.

Die Veranstaltung war geprägt von einer offenen Gesprächsatmosphäre. Zahlreiche Beispiele aus der Praxis wurden vorgestellt, auch kritische Punkte kamen zur Sprache. Diese Offenheit gab den Teilnehmern Anregungen, um die eigenen Prozesse zu hinterfragen und zu optimieren.

(rb)

Von links: Helge Homann, Referent Luftfahrt der BG Verkehr, stellte während der Konferenz die Ergebnisse eines Workshops vor.

Blick in die Teilnehmerrunde.

Ergebnisse aus den Workshops

Das richtige Arbeitsmittel auswählen

- Bei der Auswahl geeigneter Arbeitsmittel, wie zum Beispiel von Luftfahrtbodengeräten, müssen die spezifischen Anforderungen aus den Arbeitsabläufen und -prozessen berücksichtigt werden.
- Unter Berücksichtigung einer vorausschauenden Gefährdungsbeurteilung und in Absprache mit dem Einkauf und der Arbeitssicherheit ist der Unternehmer verantwortlich für die Beschaffung und Bereitstellung dieser geeigneten Arbeitsmittel, die den einschlägigen Rechtsvorschriften genügen müssen.
- Auch während der Verwendung von Arbeitsmitteln in der Praxis müssen wiederkehrend die Anforderungen gegenüber dem Stand der Technik geprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Frachtraumboden, Fördertechnik, Zugänge und Co – Wie müssen Luftfahrzeuge für Abfertigungsunternehmen sicher gestaltet werden?

- Die aktuellen Richtlinien und Verordnungen hinsichtlich Arbeits- und Gesundheitsschutz gelten für fast alle Arbeitsplätze. Allerdings gibt es einzelne Richtlinien, die nicht für das Flugzeug als Arbeitsstätte Anwendung finden, da Transportmittel explizit ausgenommen werden.
- Die Verantwortung für die Sicherheit und Gesundheit seiner Beschäftigten am Arbeitsplatz hat der Dienstleister für die Bodenabfertigung. Damit er die Möglichkeit hat, die Bedingungen im Arbeitsmittel Flugzeug zu verbessern, sollte er aber eingebunden sein. Dies ließe sich durch regelmäßige Gespräche ändern, die ihm die Gelegenheit geben, Einfluss zu nehmen.

Abfertigungsprozesse gestalten – Stehen Airline und Abfertiger gemeinsam in der Pflicht?

- Ganz wichtig ist die Koordination: Sie sollte vor Beginn der Tätigkeit erfolgen, aber auch im Laufe des Prozesses. Dafür möglichst einen Verantwortlichen benennen!
- Mit den Beschäftigten sprechen und sie informieren.
- Regionale Strukturen schaffen, die die Flughafenbenutzungsordnung (FBO) verbindlich machen.

Der SL 3800 ist prädestiniert für die Montage großer Windkraftanlagen. Dank separater Gegengewichte kann er seinen Hauptausleger selbstständig aufrichten bzw. ablegen.

Echt stark!

Der Gittermastraupenkran SL 3800 ist einer der größten und leistungsfähigsten Raupenkräne der Welt.

Bereits in der ehemaligen DDR wollte Heiko Garbsch nichts anderes sein als Kranführer. Aber nicht an einem normalen Auslegerkran mit festem Standort, sondern mit ständig wechselnden Einsatzorten und vor allem „richtig großem Gerät“. Der gelernte Kranführer aus Neuruppin kam 2008 zu unserem Mitgliedsunternehmen Franz Bracht Kranvermietung in Erwitte. Fünf Jahre später erhielt er das Angebot, einen der ersten neu angeschafften Terex SL 3800 zu übernehmen und mit diesem gewaltigen Raupenkran Einsätze in ganz Deutschland, Belgien und den Niederlanden zu fahren. „Für mein ‚Ja‘ brauchte ich nur Sekunden“, erinnert sich Garbsch.

Schwergewicht im Einsatz

Seit zwei Monaten arbeiten Garbsch und der zweite Kranführer Johann Graf nun schon in einem neuen Windpark südlich von Bielefeld. Bevor es losgehen konnte, wurden die Einzelteile des SL 3800 in 40 Schwertransporten zum Einsatzort gefahren. Allein das Grundgerät wiegt fast 80 Tonnen, jeder der beiden Raupenträger weitere 40 Tonnen. Die Auslegerkombination für diesen Auftrag ragt gut 160 Meter in die Höhe. Mit den nötigen Gegengewichten samt zentralem Ballast bringt der Kran insgesamt über 600 Tonnen „Lebendgewicht“ auf die Baggermatratzen seiner Standfläche.

Windkraftanlagen wachsen derzeit wie Pilze aus deutschem Boden. Ihre Errichtung gelingt nur mit modernster Krantechnik, viel Erfahrung und Fingerspitzengefühl. Und außerdem muss es fast windstill sein!

Zwei große Windenergieanlagen sind bereits fertig, von der dritten steht der Turm samt Generatorhaus und Nabe. An diesem Mittwoch im Juli gilt es, den Rotor mit drei jeweils 16 Tonnen schweren Flügeln zu ergänzen. Allerdings muss das Wetter mitspielen, was morgens um sieben bei Arbeitsbeginn noch gar nicht so sicher ist. „Regen stört uns nicht, aber der Wind“, erläutert Garbsch. „An der Spitze des Hauptauslegers darf er maximal 9,8 Meter pro Sekunde wehen, das entspricht 35 Stundenkilometern. Falls es mehr wird, breche ich aus Sicherheitsgründen ab.“ Die Windlast auf der Fläche des 62 Meter langen Flügels wäre dann schlichtweg zu groß. Ein Windmesser an der Spitze des Kranauslegers informiert fortlaufend über die Situation in 160 Metern Höhe. Die meisten Wetterdienste sagen für heute böige Winde voraus. Das könnte eng werden.

„Schnelligkeit ist nicht mein Ziel“

Die Bodencrew des Windenergieanlagenherstellers Vestas bereitet den ersten der drei Flügel für den Lift auf 135 Meter Höhe vor. Garbsch startet das Dieselaggregat und der Steuerungsrechner zur Lastmomentbegrenzung fährt hoch. Bereits nach wenigen Sekunden stehen 530 PS Leistung

zur Verfügung, um Winden, Antrieb und Drehwerk mit Energie zu versorgen. Obwohl die Windengeschwindigkeit 130 Meter pro Minute beträgt, bewegt sich der Lasthaken aufgrund der achfachen Einscherung (Flaschenzugprinzip) wesentlich langsamer. Die Raupenantriebe beschleunigen den Kran auf ein „Schneckentempo“ von maximal 1,1 km/h. „Schnelligkeit ist nicht mein Ziel“, sagt Garbsch gelassen. „Ich arbeite da oben im Zentimeterbereich, frei von jeglicher Hektik.“

Rund 8.500 mögliche Konfigurationen aus 22.000 Traglasttabellen sind vom Hersteller zugelassen. Inklusive der Erweiterung, dem sogenannten „Boom Booster Kit“, erreicht der Kran Arbeitshöhen von bis zu 170 Metern.

Mit drei Joysticks, fünf Kameras und 530 PS bringt Garbsch die Last ins Ziel.

Ein mächtiges Lastaufnahmemittel („Greifer“) mit gepolsterten Auflagen hängt jetzt am Lasthaken und muss präzise unter dem Kohlefaserwindmühlenflügel positioniert werden. Nicht nur die Funkanweisungen der Vestas-Crew helfen Garbsch dabei, auch seine an der Auslegerspitze montierte Hochleistungskamera ist hier sehr von Nutzen. Serienmäßig überwachen drei Kameras die Winden des Kranes, zwei weitere hat die Werkstattcrew aus Sicherheitsgründen nachträglich montiert. So besitzen alle Bracht-Krane ein Videosystem, das dem Kranführer wertvolle optische Entscheidungshilfen gibt.

Zentimeterarbeit

Als sich der „Greifer“ exakt unter dem markierten Schwerpunkt des Flügels befindet, schließen und verriegeln sich die Hebel und Garbsch bekommt vom Vestas-Teamleiter das „Go“, um den Flügel in 135 Meter Höhe in Position zu heben. Vorher muss allerdings die Baustelle in einem Sicherheitsabstand von 200 Metern rund um den Turm geräumt werden. Ein externes Sicherheitsteam sorgt dafür, dass alle Anwesenden diese Regel metergenau einhalten.

Zehn Minuten dauert es, bis sich der Flügel exakt in Position befindet. Hoch konzentriert lässt Garbsch ihn langsam Richtung Nabe schweben. Die Anzeige des Windmessers hat er immer im Blick. Die Werte pendeln um neun Meter pro Sekunde, also noch knapp im grünen Bereich. 120 Schrauben am Schaft des Flügels sollen jetzt ohne Beschädigung in Bohrungen in der Nabe geschoben werden. Zwei Spezialisten von Vestas sind bereits dort oben und dirigieren Garbsch »

Der Ausleger lässt sich je nach Auftrag anpassen.

per Funk, bis der Flügelschaft angedockt hat. Das Dröhnen kräftiger Akkuschrauber zeigt, dass die eigentliche Montage beginnt. Jetzt heißt es für Garbsch Position halten und abwarten. Erst nachdem alle Schrauben mit handtellergroßen Muttern fixiert sind, löst sich der mächtige „Greifer“ vom Flügelblatt und Garbsch lässt ihn zu Boden. Die Sicherheitssperre rund um den Turm wird aufgehoben.

Abbauen – zusammenpacken – weiterziehen

„Der erste Flügel dauert immer etwas länger“, erklärt Garbsch. „Ich muss mir meine Position suchen und den perfekten Winkel finden.“ Und tatsächlich: Während die Montage von Flügel Nummer eins gut anderthalb Stunden dauerte, braucht er bei den anderen 30 Minuten weniger. Dann ist der Auftrag erledigt und es gilt, den Kran abzurüsten.

„Der erste Flügel dauert immer etwas länger. Ich muss den perfekten Winkel finden.“

Viele Kranfahrer überlassen das Auf- und Abrüsten ihrer Crew – Heiko Garbsch ist dagegen überall zugleich und kontrolliert jeden Schritt. Sein Motto: Nur wer selbst auf- und abrüstet, kann Probleme oder Verschleiß am Kran rechtzeitig erkennen. „Das gibt mir bei der Arbeit das Gefühl der Sicherheit, das ich unbedingt brauche“, ergänzt er. Per Funk schickt er seinem Kollegen in der Kabine des Kranes Anweisungen. Ganz langsam senkt sich der Hauptausleger des Raupenkranes zu Boden und wird auf integrierten Stützen abgestellt. Mithilfe eines Autokranes beginnt nun die Zerlegung in transportfähige Segmente. Das dauert knapp zwei Tage.

Das Wochenende wird Garbsch bei seiner Familie am Ruppiner See verbringen. Nächste Woche geht’s zur Windradmontage nahe Paderborn. „Genau mein Ding“, sagt Garbsch beim Abschied und stapft durch den Regen zum Baucontainer.

Text und Fotos: Heinz E. Studt

Gottwald AK 450 – ein alter Kran wird restauriert

Der legendäre Autokran aus dem Jahr 1983 erhält modernste Sicherheitstechnik.

Seit drei Jahren ist der AK 450 einer der täglichen Höhepunkte von Christoph Schröder, Werkstattmeister bei Bracht. „Wir haben uns vorgenommen, diesen in der Szene legendären AK 450 von Grund auf zu restaurieren und zu einem einzigartigen technischen Schmuckstück zu machen“, erzählt Schröder beim Rundgang durch die mit Teilen des AK 450 bis in den letzten Winkel vollgestellten Werkstatthallen. Während das achtachsige Fahrgestell mit 530-PS-Dieselantrieb und der „Topf“ bereits frisch überholt auf dem Außenparkplatz warten, zeigen sich am Kranoberwagen viele Neuerungen, die vor allem der Betriebssicherheit dienen werden. Ausklappbare umlaufende Stege samt massiver Steckgeländer zur Absturzsicherung wurden entwickelt und die komplette Kranhydraulik wurde so umfassend modernisiert, dass der Kontroll- und Wartungsaufwand zukünftig gut kalkulierbar sein wird.

Neue Sicherheitstechnik

Das Herzstück des neuen, in der Basis aber immer noch originalen AK 450 wird der komplett modernisierte Steuerstand. In ihm werden alle gängigen Sicherungssysteme samt neuester LMB (Lastmomentbegrenzung) integriert sein. Aktuell laufen unter Schröders Regie unzählige Hydrauliktests, Ende September sollen Fahrwerk und Oberwagen wieder vereint werden, um anschließend das bereits komplett restaurierte und teilerneuerte Auslegersystem aufzunehmen. Zwei Tage wird die „Hochzeit“ mindestens dauern, es folgen zahlreiche Belastungstests. Danach geht der AK 450 mit runderneuerter Technik sowie einem Maximum an Sicherheit zurück in den Alltagsbetrieb.

Christoph Schröder vor dem bereits überholten Fahrgestell des AK 450 mit der Inventarnummer 001.

Nur äußerlich erinnert das „Cockpit“ des AK450 noch an alte Zeiten. In seinem Inneren wird zukünftig modernste Elektronik installiert sein, mit deren Hilfe der Autokran nicht nur gesteuert wird, sondern viele Funktionen auch überwacht werden. Damit soll ein Maximum an Arbeitssicherheit erreicht werden.

Der mächtige „Topf“ ist zwischen Antriebs- und Heckteil des Fahrgestells angebolzt. Im Alltag trägt er nicht nur den Oberwagen samt Ausleger, sondern auch vier hydraulische Stützträger, die jeweils auf 14 Meter ausfahrbar sind. Die gesamte Hydraulik wurde bereits überholt und verwechslungssicher gekennzeichnet.

Fume Events: aktueller Sachstand

Im Zusammenhang mit Fume Events sind viele Fragen offen. Bei Crewmitgliedern herrscht deshalb große Verunsicherung. Die BG Verkehr setzt ihre Bemühungen um Aufklärung fort.

Seit 2013 erfasst die BG Verkehr Arbeitsunfälle infolge sogenannter Fume Events als gesonderte Fallgruppe. Um die Versicherten kompetent beraten und informieren zu können, werden alle Unfallmeldungen seit 2016 in einem festen Team bearbeitet. So ist sichergestellt, dass Diagnosen und Untersuchungsergebnisse ausgewertet werden und Kenntnisse und Erfahrungen in die Bearbeitung einfließen.

Das Fallgeschehen

Die Zahl der Unfallmeldungen nach Fume Events nimmt weiter zu. Waren es 2013 rund 300 Fälle, stieg die Zahl der Unfallmeldungen 2015 auf 450. 2016 wurden 830 Fälle gemeldet, im ersten Halbjahr 2017 rund 510. Manchmal gehen Unfallmeldungen der Mitglieder einer ganzen Crew ein, manchmal liegt die Meldung einzelner Versicherter vor.

Um ein umfassendes Bild zu erhalten, werden alle Unfallmeldungen erfasst – selbst wenn es keine gesundheitlichen Beschwerden gibt. Dadurch erklärt sich teilweise der Anstieg der Zahlen, denn 85 Prozent der Meldungen waren formal nicht meldepflichtig, weil die Erkrankung drei Tage oder weniger betrug. In den übrigen Fällen lag die Arbeitsunfähigkeit der Betroffenen in der Regel deutlich unter der Frist für die sechswöchige Entgeltfortzahlung durch den Arbeitgeber.

Als Arbeitsunfall anerkannt

Die BG Verkehr erkennt alle Fälle als Arbeitsunfall an, wenn ein Fume Event vorliegt. Solange die Versicherten in der ersten Zeit nach einem Geruchsereignis von einem Durchgangsarzt behandelt oder von diesem an einen Facharzt überwiesen werden, übernimmt die BG Verkehr alle Kosten. Sie ist aber gesetzlich verpflichtet, Leistungen nur so lange und in solchem Umfang zu gewähren, wie ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Unfallereignis und Gesundheitsbeschwerden besteht. Dasselbe gilt auch für die Anerkennung von Erkrankungen als Berufskrankheit. Ein ursächlicher Zusammenhang zwischen anhaltenden Beschwerden und einem Fume Event konnte bisher jedoch nicht festgestellt werden. In diesen Fällen geht die Behandlung deshalb an die Krankenkassen über.

Keine klaren Diagnosen

Die von den Crewmitgliedern geäußerten Symptome nach Erleben eines Fume Events sind nicht einheitlich und variieren auch zwischen den Betroffenen innerhalb eines Ereignisses. Sie betreffen verschiedene Organsysteme und sind nicht spezifisch für bestimmte möglicherweise einwirkende Schadstoffe. Bisher lassen sich viele Symptome auch trotz sorgfältiger fachärztlicher Untersuchungen kaum als klare Diagnose fassen. Unbestritten ist, dass intensiv unangenehme Gerüche akute Beschwerden wie Übelkeit oder Kopfschmerzen hervorrufen. Auch Reizungen der oberen Atemwege kommen vor. Gesicherte Erkenntnisse über ein spezifisches Krankheitsbild, das sich auf eine der bisher diskutierten Ursachen zurückführen lässt, fehlen aber.

Verfahren bei einem Geruchsereignis

Bei gesundheitlichen Beschwerden nach einem Fume Event rät die BG Verkehr dazu, nach der Landung in Deutschland ohne Verzögerung einen Durchgangsarzt aufzusuchen. Dieser kann nach eigenem Ermessen weitere Ärzte hinzuziehen. Der Durchgangsarzt ebenso wie alle hinzugezogenen Ärzte handeln weisungsfrei.

Es ist darüber hinaus Aufgabe der Arbeitgeber, für die Meldung eines Fume Events und die Versorgung im Ausland Regelungen und Maßnahmen zu veranlassen und diese während der jährlichen Unterweisung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der

© gettyimages.de/Westend61

Das Probenahmeset

Das vom Institut für Prävention und Arbeitsmedizin zusammengestellte Probenahmeset enthält Fragebögen und Informationen für die Betroffenen und Hinweise zum Verfahrensablauf für das Biomonitoring. Es wird den beteiligten D-Ärzten zur Verfügung gestellt.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

Arbeit zu vermitteln. Der Arbeitgeber ist bei jedem meldepflichtigen Arbeitsunfall auch in der Pflicht, diesen an die BG Verkehr zu melden, die Ursachen abzustellen und für die entsprechenden Maßnahmen zu sorgen.

Als Körperschaft öffentlichen Rechts hat die BG Verkehr eine Selbstverwaltung, die paritätisch aus Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretern besteht. Dazu gehören auch Vertreter der Luftfahrt. Sie werden in den verschiedenen Gremien selbstverständlich über das Thema Fume Event informiert und machen ihren Einfluss geltend – unter anderem im Präventionsfachausschuss Luftfahrt. Verständlicherweise besteht bei den direkt Betroffenen und auch in der Öffentlichkeit ein erhebliches Interesse an dem Thema Fume Events. Alle Anfragen von Interessenvertretungen, Ministerien, Behörden und der Presse werden deshalb regelmäßig von der BG Verkehr beantwortet und auf der Homepage wird aktuell informiert.

Neues Biomonitoring

Obwohl es sich um ein weltweit auftretendes Geschehen handelt, ist es auch international trotz intensiver Bemühungen in vielen Jahren nicht gelungen, toxische Stoffe in relevanter Größenordnung in den Flugzeugkabinen nachzuweisen. Auch eine Studie der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), die Anfang 2017 abgeschlossen wurde, brachte keine neuen Erkenntnisse.

Die Bemühungen, den Sachverhalt aufzuklären, müssen also fortgesetzt werden – auch von der BG Verkehr. Es wird deshalb erneut der Versuch unternommen, mit einem Biomonitoring die Ursachen, die zu den aktuellen gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen, vom Ergebnis her aufzuklären und nach toxischen Stoffen im Körper der Betroffenen zu suchen. Die BG Verkehr wirbt dafür, an diesem zeitlich begrenzten Verfahren bei benannten flughafennahen Durchgangsärzten teilzunehmen. In dem aktuellen Biomonitoring wird unter anderem auch Hinweisen aus der arbeitsmedizinischen Ambulanz der Universitätsmedizin Göttingen nachgegangen. Das Biomonitoring findet im Rahmen des D-Arzt-Verfahrens statt, wie es nach Arbeitsunfällen grundsätzlich vorgesehen ist. Die Blut- und Urinproben werden im Institut für Prävention und Arbeitsmedizin (IPA) unter standardisierten Bedingungen analysiert.

(uk)

Biomonitoring

Bei der Vorbereitung des zeitlich begrenzten Biomonitorings wurden einige Kriterien formuliert, die bei der Organisation besonders berücksichtigt wurden.

- Crewmitglieder haben keinen geregelten Acht-Stunden-Tag. Für sie müssen Einrichtungen gefunden werden, die 24-Stunden täglich und sieben Tage die Woche erreichbar sind, damit sie an dem Biomonitoring teilnehmen können (interdisziplinäre Notaufnahmen).
- Die Einrichtung muss nah an den größeren deutschen Flughäfen liegen, um lange Anfahrzeiten zu vermeiden. (Eine möglichst frühzeitige Entnahme von Blut und Urin erhöht die Chancen, auch flüchtige Stoffe nachzuweisen.)
- Ein Zeitfenster können Crewmitglieder nicht immer einhalten. Später genommene Proben werden deshalb nach den gleichen Standards untersucht und dokumentiert.
- In den Kliniken sollen bei Bedarf Fachärzte zeitnah hinzugezogen werden können.
- Der Einsatz einheitlicher Probenahmesets erhöht die Genauigkeit der Laborergebnisse und damit die Chance, verwertbare und vergleichbare Ergebnisse zu erzielen.
- Methodik, Analytik und Qualitätssicherung übernimmt das Intitut für Prävention und Arbeitsmedizin nach wissenschaftlichen Standards.
- Die Versicherten erhalten die Ergebnisse der Untersuchungen in jedem Einzelfall schriftlich über den sie behandelnden Durchgangsarzt.
- Das Biomonitoring ist unabhängig von der Behandlung. Die D-Ärzte in den Notfallkliniken, die das Biomonitoringverfahren für eine zeitlich begrenzte Dauer durchführen, sind in ihrer Behandlung weisungsfrei.

Sicher unterwegs bei Wind & Wetter

Aufgrund besonderer Wetterbedingungen passieren jedes Jahr viele Verkehrsunfälle, bei denen Menschen verletzt oder getötet werden: Glätte durch Schnee, Eis und Regen – Sichtbehinderungen durch Schnee, Regen und Nebel – Blendung durch die Sonne – instabile Fahrzustände durch Seitenwind und starke Windböen. Die Unfallforschung spricht hierbei von **trivialen Auswirkungen des Wetters**, da sie alltäglich und unmittelbar wahrnehmbar sind.

Doch das ist noch nicht alles. Das Wetter hat auch Einfluss auf unseren Organismus, insbesondere auf unsere physische und psychische Leistungsfähigkeit sowie unser Wohlbefinden. Bei hohen Temperaturen etwa kann unsere Leistungsfähigkeit abnehmen, wir können unkonzentriert werden, Fehler können sich häufen. Hier spricht man von den **biotropen Auswirkungen des Wetters**.

Aber Witterungseinflüsse müssen nicht zwangsweise zu Verkehrsunfällen führen. Entscheidend ist, wie weit Menschen ihr Verhalten im Straßenverkehr den Verhältnissen anpassen: zu Fuß, mit dem Rad oder mit einem motorisierten Fahrzeug. Wichtig ist, wie wir die **Gefahren durch Witterungseinflüsse wahrnehmen und das Risiko bewerten**, das sich aus den veränderten Bedingungen ergibt – und welche Schlüsse wir daraus ziehen. Grundsätzlich gilt: Wer in schwierigen Situationen seine Geschwindigkeit reduziert und den Abstand zu Vorausfahrenden erhöht, liegt schon mal richtig.

RISIKO CHECK Wind & Wetter

Im Internet geht es spannend weiter mit Alica, Nikolai, dem Meteorologen und TV-Moderator Sven Plöger und einem interaktiven Video-Gewinnspiel mit wertvollen Preisen: Flatscreen, Notebooks, Smartphones etc.

Sie können also doppelt gewinnen.
Viel Erfolg!

www.risiko-check-wetter.de

Mitmachen! Gewinnen!

So können Sie teilnehmen: Senden Sie uns eine Postkarte unter Angabe der richtigen Lösung, Ihres Namens und Ihrer Adresse. Damit Ihre Einsendung gültig ist, benötigen wir auch den Namen Ihrer Unfallkasse/Berufsgenossenschaft.

Senden Sie die Postkarte an:
Deutscher Verkehrssicherheitsrat
Postfach 300354
53183 Bonn

Einsendeschluss ist der 28. Februar 2018.

Es gibt Wetterbedingungen, die unsere Verkehrssicherheit stark beeinträchtigen können. Welche Auswirkungen des Wetters führen automatisch zu einem Verkehrsunfall?

- ☐ Triviale Auswirkungen, etwa Straßenglätte oder schlechte Sicht
- ☐ Biotrope Auswirkungen, beispielsweise abnehmende Leistungsfähigkeit und zunehmende Müdigkeit bei Hitze
- ☐ Kein Wettereinfluss muss zu einem Verkehrsunfall führen, wenn man die Gefahren erkennt und sein Verhalten darauf einstellt

Ich bin mit den Datenschutzbestimmungen einverstanden.

1. Preis
Zweiwöchiger Winterurlaub für zwei Personen in einem Drei-Sterne-Hotel (Halbpension) im Salzburger Land mit eintägigem „Schnee & Eis"-Sicherheitstraining für Pkw

2. Preis
Ein Pedelec (Abbildung ähnlich, Wert ca. 3.000,-- €), das Sie im Fachhandel in Ihrer Nähe auswählen

3. Preis
Ein Satz hochwertiger Winterreifen (ohne Felgen) inklusive Montage für Ihren Pkw im Wert von max. 1.000,- €

4. – 10. Preis
Je ein Sicherheits-Reflektoren-Set bestehend aus Sicherheitsweste, Reflektorbändern für Hand- und Fußgelenke und reflektierenden Schnürsenkeln

11. – 100. Preis
Je ein handsigniertes Buch über die faszinierende meteorologische Reise von Sven Plöger und Rolf Schlenker

Mit der Teilnahme an dem Gewinnspiel akzeptieren Sie folgende Bedingungen:
Damit Gewinnerinnen und Gewinner benachrichtigt werden können, ist die gültige Postanschrift der Teilnehmenden erforderlich. Eine Barauszahlung von Sachpreisen ist ausgeschlossen. Teilnehmende erklären sich für den Fall eines Gewinnes damit einverstanden, dass ihr Name veröffentlicht wird. Die Gewinnerinnen und Gewinner werden von uns schriftlich benachrichtigt. Bitte füllen Sie die Postkarte vollständig aus. Ihre Einsendung ist nur gültig, wenn Sie auch Ihre Unfallkasse bzw. Berufsgenossenschaft nennen.

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

Datenschutz: Wer an dem Gewinnspiel teilnimmt, ist damit einverstanden, dass die von ihm/ihr zu Zwecken der Durchführung des Gewinnspiels angegebenen personenbezogenen Daten durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) gemäß den Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG) erhoben, gespeichert, verarbeitet und genutzt werden können. **Eine weitere Nutzung und Weitergabe der Daten erfolgt nicht.** Der Verarbeitung und Nutzung der Daten durch den DVR kann jederzeit telefonisch (+49(0)228 40001-50) oder schriftlich per Post (Auguststraße 29, 53229 Bonn), Fax (+49(0)228 40001-67) oder E-Mail (info@dvr.de) widersprochen werden.

Ihre Frage:

Bekomme ich Reisekosten erstattet, wenn ich nach einem Arbeitsunfall zur Behandlung muss?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Ja. Die BG Verkehr übernimmt die zur Durchführung der Heilbehandlung erforderlichen Reisekosten. Wenn eine Begleitperson erforderlich ist, werden auch ihre Reisekosten gezahlt. Erstattet werden die Kosten öffentlicher Verkehrsmittel, bei Bahnfahrten der zweiten Klasse. Wenn vorhanden, müssen Fahrpreisvergünstigungen (zum Beispiel Bahn-Card) in Anspruch genommen werden. Mehrkosten für die erste Klasse kann die BG Verkehr nur dann übernehmen, wenn die Art und Schwere der Behinderung die Benutzung der zweiten Klasse unzumutbar machen.

Für die Benutzung sonstiger Verkehrsmittel gilt § 5 des Bundesreisekostengesetzes. Danach wird bei Kfz-Benutzung eine Wegstreckenentschädigung in Höhe von 20 Cent je Kilometer zurückgelegter Strecke gewährt, höchstens jedoch 130 Euro insgesamt für An- und Abreise. Auch die für ein Taxi, einen Mietwagen oder ein Krankentransportfahrzeug anfallenden Kosten können übernommen werden. Voraussetzung ist auch hier, dass die Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels oder des privaten Kfz wegen Art oder Schwere der Behinderung nicht möglich beziehungsweise nicht zumutbar ist.

© fotolia.de/#CNF

Üben am gedruckten Bruch

Auch in der Medizin gewinnen 3-D-Drucker an Bedeutung. Die BG Unfallklinik Frankfurt erstellt mit einem solchen Drucker Modelle komplizierter Brüche. Die Modelle aus Hartplastik bilden zum Beispiel einen Becken- oder Schädelbruch nach und ermöglichen so einen plastischen Eindruck der Brüche. Damit können sich die Ärzte besser auf die Operation vorbereiten. Sie bieten zudem eine gute Möglichkeit zur Schulung. Ärzte lernen während der Ausbildung auf diese Weise, Schrauben und Platten richtig zu platzieren. Grundlage des gedruckten Modells sind Computertomografieaufnahmen.

© BGU Frankfurt/Salome Roessler

Unfallrisiko sinkt

877.071 Unfälle erlitten Beschäftigte in Deutschland im vergangenen Jahr bei ihrer Arbeit. Das waren 1,3 Prozent mehr als 2015. Setzt man diese Zahl ins Verhältnis zu den geleisteten Arbeitsstunden, ergibt sich aber ein anderes Bild. Weil wegen der guten Konjunktur- und Beschäftigungslage insgesamt mehr gearbeitet wurde, sank die Arbeitsunfallquote um 0,4 Prozent. Sie liegt somit bei 21,89 meldepflichtigen Arbeitsunfällen je 1.000 Vollarbeiter. Damit ist das Risiko, einen Arbeitsunfall zu erleiden, im vergangenen Jahr noch einmal leicht gesunken. Diese Zahlen gehen aus den Geschäfts- und Rechnungsergebnissen der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen hervor. Demnach starben 424 Menschen infolge eines Arbeitsunfalls, das sind 46 weniger als im Vorjahr. Die Zahl der meldepflichtigen Wegeunfälle ist 2016 um 3,8 Prozent auf 186.070 gestiegen. 311 endeten tödlich, das sind 37 weniger als im Vorjahr.

Wachwechsel

Für viele Mitglieder der Selbstverwaltung endet die Mitgliedschaft in den Selbstverwaltungsorganen der BG Verkehr. Einer der letzten Beschlüsse: die neue UVV See.

Für die Mitglieder der Selbstverwaltung der BG Verkehr war die Sitzung der Vertreterversammlung am 24. Mai etwas Besonderes. Nicht nur, dass sie auf Einladung des Mitgliedsunternehmens Stern und Kreisschiffahrt abends mit der MS Alexander von Humboldt auf Berliner Wasserstraßen unterwegs waren. Zum letzten Mal kamen sie auch in dieser Zusammensetzung zusammen: Nach den Sozialwahlen 2011 als Mitglieder der Vertreterversammlungen der Unfallkasse Post und Telekom und der BG Verkehr gewählt, hatten sie sich im Zuge der Fusion 2016 in einer gemeinsamen Vertreterversammlung zusammengeschlossen. Durch die Sozialwahlen in diesem Jahr wird sich im Oktober 2017 die Vertretersammlung neu konstituieren. Viele Mitglieder scheiden zu diesem Zeitpunkt aus, zum Teil nach langjähriger ehrenamtlicher Tätigkeit.

Besonders war deshalb auch nicht nur die Abendveranstaltung. Die Sitzung begann am Folgetag zunächst mit einer Ehrung. Vier ausscheidende Mitglieder, die sich über viele Jahre für die Unfallversicherung engagiert hatten, wurden mit der goldenen Ehrennadel ausgezeichnet. Der alternierende Vorsitzende des Vorstandes, Klaus Peter Röskes, fand für Fritz-Gerhard Hamann, Dr. Michael Hammerschmidt, Otto Riedel und Georg Wörndl sehr persönliche Worte des Dankes. „Das System wird oft kritisiert. Aber unser Engagement für die Berufsgenossenschaft lohnt sich, um das System von innen heraus weiterzuentwickeln“, gab Dr. Michael Hammerschmidt seinen Kollegen nach der Auszeichnung mit auf den Weg.

„Allzeit gute Fahrt“

Abschiedsgruß von Georg Hötte zum Ende seiner Amtszeit

Eine weitere Besonderheit stand auch auf der Tagesordnung: Erstmals nach der Reform des Regelwerks der Unfallversicherungsträger wurde von einer Berufsgenossenschaft eine neue Unfallverhütungsvorschrift beschlossen. Die UVV See war nach engagierter und intensiver Diskussion entstanden und wurde einstimmig angenommen. Weitere Themen waren die aktuellen Berichte aus der Verwaltung, die Abwicklung des Haushaltsplans 2016 und der neue Gefahrtarif im Bereich Post, Postbank, Telekom.

(uk)

GOLDENE EHRENNADEL

Die Auszeichnung mit der Goldenen Ehrennadel der BG Verkehr setzt herausragendes Engagement und eine langjährige Mitarbeit in den Organen der Selbstverwaltung über mindestens drei Wahlperioden voraus.

Die Auszeichnung ging an vier ausscheidende Mitglieder (von li.):

- Dr. Michael Hammerschmidt
- Georg Wörndl
- Fritz-Gerhard Hamann
- Otto Riedel

Zusammen mit der Vorsitzenden der Geschäftsführung Sabine Kudzielka (vorne rechts im Bild) stellten sich die ausscheidenden Mitglieder der Kamera.

© BG Verkehr/Adele Marschner

© BG Verkehr/Ausschnitt Imagefilm

Richtig handeln nach einem Arbeitsunfall

Sprunggelenk gebrochen beim Ausstieg aus dem Lkw, Finger am Rollbehälter gequetscht, auf dem Weg zum Kunden ausgerutscht, Verkehrsunfall auf der Fahrt nach Hause: Was müssen Sie nach einem Arbeitsunfall beachten?

Schnelle Hilfe sicherstellen

Wenn im Betrieb ein Arbeitsunfall passiert, ist schnelles Handeln gefragt. Am wichtigsten ist die medizinische Erstversorgung. Eine Übersicht über Ersthelfer im Betrieb sollte immer aktuell sein und gut sichtbar aushängen. Bei schweren Verletzungen muss der Rettungswagen gerufen werden.

Zuerst zum Durchgangsarzt

Wenn die Verletzungen leichter sind, aber mit einer Arbeitsunfähigkeit zu rechnen ist, muss sich der Verletzte einem Durchgangsarzt, kurz D-Arzt, vorstellen. In Deutschland gibt es ein engmaschiges Netz dieser Fachärzte für Chirurgie oder Orthopädie mit besonderen Kenntnissen und Erfahrungen auf dem Gebiet der Unfallmedizin. Sie gewährleisten die ständige unfallärztliche Bereitschaft.

Der Durchgangsarzt führt die fachärztliche Erstversorgung durch und entscheidet, ob eine Weiterbehandlung durch den Hausarzt erfolgen kann oder ob eine weitere fachärztliche Behandlung notwendig ist. Diese erfolgt durch den D-Arzt selbst oder nach Überweisung durch andere Fachärzte beziehungsweise in einer entsprechend ausgestatteten Klinik. Das Ergebnis der Untersuchungen hält der D-Arzt in einem Bericht für die zuständige Berufsgenossenschaft fest. Auch wer zunächst einen anderen Arzt aufsucht, muss zusätzlich zu einem Durchgangsarzt, wenn über den Unfalltag hinaus Arbeitsunfähigkeit besteht oder die Behandlungsbedürftigkeit voraussichtlich mehr als eine Woche andauert. Der behandelnde Arzt stellt dann eine entsprechende Überweisung aus. Gibt es mehrere Durchgangsärzte an einem Ort, hat der Verletzte die freie Wahl.

Wo der nächste Durchgangsarzt zu erreichen ist, ist auf den Notfallaushängen im Betrieb vermerkt, sonst können in der Regel die Personalabteilungen Auskunft geben. Eine Adresssuche für Durchgangsärzte in Ihrer Nähe finden Sie auch im Internet.

Ausnahme bei Bagatellverletzungen

Wenn die Unfallverletzung nicht zur Arbeitsunfähigkeit führt oder voraussichtlich nicht länger als eine Woche behandelt werden muss, braucht man nicht zum D-Arzt zu gehen. In diesem Fall können sich Betroffene an einen Arzt ihrer Wahl wenden. Wenn Augen, Hals, Nase oder Ohren betroffen sind, sollte sofort ein Augen- oder HNO-Arzt aufgesucht werden.

Erste-Hilfe-Leistung dokumentieren
Jedes Ereignis im Betrieb, bei dem Erste Hilfe geleistet wurde, muss dokumentiert werden. Dabei sollten erfasst werden: der Name des Verletzten und des Ersthelfers, die geleisteten Erste-Hilfe-Maßnahmen und Angaben zum Unfallhergang sowie zu eventuell anwesenden Zeugen. Die Aufzeichnungen müssen vertraulich behandelt und mindestens fünf Jahre aufbewahrt werden. Sie dienen als Nachweis, dass ein Gesundheitsschaden bei der Arbeit – also bei einer versicherten Tätigkeit – eingetreten ist. Wichtig kann die Aufzeichnung werden, wenn Spätfolgen eintreten, etwa eine Entzündung nach einer zunächst harmlos erscheinenden Schnittverletzung. Wie die Dokumentation erfolgt, ist nicht vorgeschrieben. Gut eignet sich ein Verbandbuch.

Rund 1,7 Millionen Menschen sind bei der BG Verkehr gegen Arbeitsunfälle versichert.

Keine Zuzahlung für Hilfs- und Heilmittel
Arznei- und Verbandsmittel, die nach einem Arbeitsunfall erforderlich sind, rechnet die Apotheke direkt mit der BG Verkehr ab. Die Kosten müssen also nicht verauslagt werden. Versicherte müssen auch keine Zuzahlung leisten wie bei der Krankenversicherung. Wichtig ist, dass der Arzt auf der Verordnung die BG Verkehr als Kostenträger vermerkt. Außerdem sollten der Unfalltag und der Betrieb vermerkt sein. Grundsätzlich gilt: Der Hausarzt kann Arznei- und Verbandsmittel verschreiben. Erforderliche Heil- und Hilfsmittel oder physikalische Therapie wie Krankengymnastik, Ergotherapie et cetera darf nur der D-Arzt verordnen.

Informieren Sie Ihren Arbeitgeber
Beschäftigte sind verpflichtet, ihren Arbeitgeber, den Vorgesetzten, die Personalstelle oder die örtliche Einsatzleitung zu informieren, wenn sie einen Unfall bei der Arbeit oder auf dem Arbeitsweg erlitten haben. Die Meldung ist wichtig, damit die BG Verkehr über den Unfall informiert werden und sie für die Kosten der Behandlung aufkommen kann.

Die Unfallanzeige stellt der Arbeitgeber
Der Arbeitgeber muss den Unfall innerhalb von drei Tagen der BG Verkehr anzeigen. Vorgeschrieben ist das, wenn sich ein Mitarbeiter so verletzt, dass er länger als drei Tage arbeitsunfähig bleibt. Bei tödlichen Unfällen, Unfällen mit mehr als zwei Verletzten und solchen mit schwerwiegenden Gesundheitsschäden gilt es, so schnell wie möglich der BG Verkehr Bescheid zu geben.

Die Unfallanzeige enthält eine genaue Schilderung des Unfallhergangs und alle wichtigen Informationen zum Unfallopfer. Ein Exemplar der Unfallanzeige wird an die BG Verkehr geschickt. Ein weiteres Exemplar bleibt zur Dokumentation im Unternehmen. Die Unfallanzeige muss vom Betriebs- oder Personalrat mitunterzeichnet werden. Das Gewerbeaufsichtsamt bekommt ebenfalls eine Ausfertigung, wenn das Unternehmen der allgemeinen Arbeitsschutzaufsicht unterliegt. Auf Wunsch erhält auch der Verletzte eine Kopie.

(ba)

UNTERSTÜTZUNG DURCH DIE BG VERKEHR

Die BG Verkehr übernimmt nach einem Arbeitsunfall die Kosten für die gesamte ärztliche Versorgung und für die medizinische und berufliche Rehabilitation. Damit die Behandlung so optimal wie möglich läuft, steuern speziell ausgebildete Fachkräfte bei schwerwiegenden Verletzungen das gesamte Heilverfahren. Neben finanziellen Leistungen, wie Verletztengeld und Rente, gehören auch berufsfördernde Maßnahmen und Maßnahmen der Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft zum Leistungsumfang, zum Beispiel ein an die Behinderung angepasster Umbau von Wohnung und Kraftfahrzeug.

© BG Verkehr/Ausschnitt Imagefilm

Formular Unfallanzeige:
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16454436

Adresssuche Durchgangsarzt:
www.dguv.de/d-arzt/index.jsp

Verbandbuch zum Herunterladen und Bestellen:
http://publikationen.dguv.de

Erklärfilm „Der Arbeitsunfall“
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16442341

Hobby oder Beruf?

Es gibt glückliche Menschen, die haben ihr Hobby zum Beruf gemacht. Fast genauso schön ist es, das Hobby nahezu parallel zum Beruf ausüben zu können. Wer eine Autowerkstatt betreibt, kann dort auch prima an Oldtimern schrauben, wenn abends das letzte Kundenauto von der Hebebühne herunter ist. Nach dem anstrengenden Tag auf dem Reiterhof folgt noch ein Ausritt mit dem Lieblingspferd und der Mitarbeiter am Flugplatz dreht in der Pause bei schönem Wetter eine Runde mit dem Ultralight. Viele Werkstätten lassen sich zu handwerklichen Arbeiten jeder Art nutzen und in vielen Unternehmen ist das unter bestimmten Voraussetzungen auch erlaubt. Fließende Übergänge von Arbeit und Freizeit sind aber nicht unproblematisch. Eindeutige, schriftlich niedergelegte Abgrenzungen erleichtern die Einordnung. Bestehen Sie darauf, dass bei der Ausübung von Hobbys, die bestimmte Risiken enthalten, genauso hohe Ansprüche an Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz gelten wie bei der ähnlich gelagerten Arbeit. Und dass kleine, hobbytypische Abweichungen nicht Einzug in die Arbeitswelt halten. Auch ein Freizeitunfall zieht nicht nur betriebliche Ausfallzeiten, sondern oft lange Leidensgeschichten nach sich. Wer darauf achtet, hat auch länger Freude an seinem Hobby.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Der Rücken mag Abwechslung

© BG Verkehr/Christoph Papsch

Um Rückenschmerzen vorzubeugen, muss man nicht gleich ins Fitnessstudio. Allein schon die konsequente Benutzung von Hilfsmitteln und die Beachtung der Grundregeln für das Heben und Tragen schonen die rund 150 Muskeln auf unserer Rückseite. Egal ob Sie lange sitzen, Lasten bewegen oder in unbequemer Position arbeiten, Sie sollten im Alltag immer wieder ganz bewusst für Ausgleich sorgen und eine neue Körperhaltung einnehmen. Das lockert die Muskulatur und entkrampft. Von der kleinen Ausgleichsübung bis zum regelmäßigen Sportprogramm – jede Bewegung tut dem Rücken gut und ist außerdem ein wichtiger Faktor für Zufriendheit und Gesundheit.

Unser Webtipp:

Kompendium Arbeitsschutz

Seit Frühjahr 2017 steht den Mitgliedsbetrieben der Verkehrswirtschaft und der Sparte Post, Postbank, Telekom ein gemeinsames Nachschlagewerk im Internet zur Verfügung. Im Kompendium der BG Verkehr sind Rechtstexte und Informationen zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz im Volltext hinterlegt. Nutzer können in der Anwendung beispielsweise durch Unfallverhütungsvorschriften oder Anleitungen für Gefährdungsbeurteilungen blättern, aus einzelnen Seiten PDFs erzeugen oder auch Vorlagen für Betriebsanweisungen herunterladen.

kompendium.bg-verkehr.de

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

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

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

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 nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint am **1. Dezember 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
© istockphoto.com/MarsBars

BG Verkehr