

Papiermacher-BG



Die neue EG-Richtlinie „Lärm“

Lärm macht krank. Mehr als 6.000 neue Fälle von Lärmschwerhörigkeit registrieren die Berufsgenossenschaften Jahr für Jahr. Traurig, aber wahr: Nicht eine berufsbedingte Lärmschwerhörigkeit wäre nötig, wenn alle erforderlichen Schutzmaßnahmen konsequent angewendet würden.

Die beschlossene Änderung der geltenden Vorschriften stellt eine Verbesserung des Schutzes der Arbeitnehmer vor den unheilbaren Folgen der langjährigen Lärmeinwirkung dar. Eine weitgehende Vermeidung der Lärmschwerhörigkeit ist jedoch nur dann möglich, wenn die auf neuen Erkenntnissen basierende Regelung im Betrieb möglichst lückenlos umgesetzt wird. Wir wollen Sie deshalb schon jetzt, vor der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht, auf diese betriebliche Aufgabe vorbereiten.

Die am 05.12.2002 verabschiedete Europäische Richtlinie 2003/10/EG mit dem Titel „Min-



Keine Frage des Berufes: Ob Maschinenführer oder Technischer Aufsichtsbeamter bei der sicherheitstechnischen Beurteilung einer umgebauten Papiermaschine, das Tragen von Gehörschutz im Lärmbereich sollte eigentlich selbstverständlich sein.

destvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (Lärm)“, wird die Richtlinie 86/188/EWG vom 12. März 1986 ersetzen. Diese EG-Richtlinie wurde durch die seit 1990 und bis heute geltende BG-Vorschrift „Lärm“ (BGV B3) in nationales Recht umgesetzt.

Die Änderungen

In der neuen Richtlinie sind wesentliche Neuerungen gegenüber der alten Richtlinie enthalten, die hier kurz aufgezeigt werden.

- Der Begriff „Beurteilungspegel“ wird nicht mehr verwendet

- Einführung von unteren und oberen Auslösewerten
- Einführung von Expositionsgrenzwerten
- Änderung des Spitzenschalldruckpegels vom nicht bewerteten in den C-bewerteten
- Durchführung einer Risikobetrachtung
- Berücksichtigung der Wirkung des persönlichen Gehörschutzes bei der Einhaltung der Expositionsgrenzwerte
- Absenkung der Grenzwerte

Expositionsgrenzwerte

Generell gilt, dass das Gehör eines Mitarbeiters nur solchem Lärm ausge-

Die Grenzwerte

Expositionsgrenzwerte (Gehörschutz berücksichtigt!)	Obere Auslösewerte (Gehörschutz unberücksichtigt!)	Untere Auslösewerte (Gehörschutz unberücksichtigt!)
$L_{ex,8h} = 87 \text{ dB(A)}$	$L_{ex,8h} = 85 \text{ dB(A)}$	$L_{ex,8h} = 80 \text{ dB(A)}$
$p_{peak} = 200 \text{ Pa}$	$p_{peak} = 140 \text{ Pa}$	$p_{peak} = 112 \text{ Pa}$

$L_{ex,8h}$: Tages-Lärmexpositionspegel; p_{peak} : Spitzenschalldruck, C-bewertet

setzt werden darf, welcher die Expositionsgrenzwerte nicht erreicht oder überschreitet. Die Wirkung des Gehörschutzes wird dabei berücksichtigt!

Falls eine Überschreitung festgestellt wird, ist die Exposition auf Werte $< 87 \text{ dB(A)}$ zu verringern. Darüber hinaus sind die Gründe für die Überschreitung zu ermitteln und die getroffenen Schutz- und Vorbeugemaßnahmen anzupassen.

Auslösewerte und Maßnahmen

Es wurden untere und obere Auslösewerte als über die Zeit gemittelte Lärmexpositionspegel für einen nominalen Achstundentag (Tages-Lärmexpositionspegel: $L_{ex,8h}$) in dB(A) und der Spitzenschalldruck (p_{peak}) in Pa (Pascal: Maßeinheit für den Druck) definiert, bei deren Überschreiten präventive Maßnahmen (siehe Tabelle) notwendig werden. Die Wirkung des Gehörschutzes wird dabei nicht berücksichtigt!

Die Verpflichtung des Arbeitgebers Gehörschutz zu stellen, be-

Tages-Lärmexpositionspegel ($L_{ex,8h}$):	Maßnahmen bei Überschreitung der Auslösewerte	
	$> 80 \text{ dB(A)}$	$> 85 \text{ dB(A)}$
Informations- und Unterweisungspflicht (ab 80 dB(A))	X	
Gehörschutz zur Verfügung stellen	X	
Anspruch auf audiometrische Untersuchung	X	
Anspruch auf Untersuchung des Gehörs (Arzt)		X
Gehörschutz Tragepflicht (ab 85 dB(A))		X
Lärminderungsprogramm		X
Lärmbereichskennzeichnung (wo $> 85 \text{ dB(A)}$ sein können)		X
Gesundheitsakte (falls Gefährdung vorliegt)	(X)	(X)

ginnt demnach bei 80 dB(A) (bisher 85 dB(A)); die Verpflichtung des Arbeitnehmers diesen auch zu tragen und die Kennzeichnung der Lärmbereiche beginnt bei 85 dB(A) (bisher 90 dB(A)). Die medizinische Überwachung wird durch den Anspruch des Arbeitnehmers auf die Überwachung seiner Gesundheit ab 80 dB(A) (bisher 85 dB(A)) gewährleistet. Dabei kann die Untersuchung im Bereich bis 85 dB(A) von einem Sachkundigen (Audiometristen) durchgeführt werden; ab 85 dB(A) ist die Untersuchung durch einen Arzt oder unter der Verantwortung eines Arztes vorzunehmen.

Umsetzung

Im Gegensatz zu der vorhergehenden EG-Richtlinie, die durch die BG-Vorschrift BGV B3 in nationales Recht umgesetzt wurde, wird die Umsetzung der EG-Richtlinie 2003/10/EG aller Voraussicht nach durch eine staatliche Verordnung erfolgen. Die Übergangsfrist endet am 15.02.2006. Den Text der Richtlinie 2003/10/EG finden Sie auf unserer Internetseite www.pmbg.de unter BG-Aktuell. WE

Anmerkung der Redaktion:
Fragen zum Thema „Lärm“ wird Ihnen der Verfasser dieses Artikels, Herr Weis, gerne beantworten (Tel.: 06131 785 419, E-Mail: Weis@LPZ-BG.de).

Schlechte Verbindung

Kürzlich erhielten wir Nachricht über einen Staplerabsturz an einer fahrbaren Laderampe, die in einem Außenlager einer Papierfabrik eingesetzt wird. Die Fachkraft für Arbeitssicherheit schrieb uns dazu folgendes:

Die fahrbare Rampe wird mit der Lippe auf den LKW aufgelegt, das Fahrgestell wird dann hochgebremst, so dass die Rampe frei mit-schwingen kann. An der Rampe befinden sich an beiden Seiten Ketten, mit denen die Brücke nach Herstellerangabe am LKW sicher festgemacht werden kann.

Führungsschlitz (kreuzförmig) für die vom Hersteller vorgesehene Befestigungskette.



Beim Herausfahren mit dem Stapler aus dem LKW sackt die Rampe am Auflagepunkt durch das Staplergewicht nach unten. Am Unfalltag wanderten die Befestigungsketten durch diese Bewegung immer weiter nach oben und rutschten schließlich unbemerkt aus den Führungsschlitzen an der Rampe.

Beim nächsten Herausfahren des Staplers aus dem LKW verschob sich die Rampe und der Stapler fiel rückwärts zwischen LKW und Rampe herunter. Gott sei Dank zog sich der Staplerfahrer außer Prellungen keine schwereren Verletzungen zu. Es hätte jedoch schlimmer ausgehen können, da auch der LKW-Fahrer direkt neben der Rampe stand.

Als ich von diesem Unfall erfuhr, machte ich mich sofort auf den Weg ins Außenlager um diesen Hergang genauer zu untersuchen. Zufällig wurde zu diesem Zeitpunkt gerade

wieder ein LKW per Rampe beladen, wobei ich das Hochrutschen der Ketten beobachten konnte. Als Kernpunkt

des Problems stellte sich das Fehlen geeigneter Anschlagpunkte am LKW heraus. Die vom Hersteller als An-



schlagpunkte genannten Zurrösen am LKW haben den Nachteil, dass sie über der Kettenführung an der Rampe liegen und somit die Ketten zwangsläufig nach oben aus den Führungsschlitzen rutschen. Gemeinsam mit dem Verladepersonal wurde diskutiert, wie wir zwei sichere Anschlagpunkte für die Rampenbefestigung schaffen könnten, die für alle möglichen LKW nutzbar sind. Nach einiger Überlegung fanden wir schließlich folgende Lösung:

Von der Werkstatt ließen wir uns eine Stange anfertigen, auf die zwei LKW-Rückhaltekeile aufgeschoben wurden. Die Keile haben den LKW-Spurabstand. An beiden Enden der Stange befinden sich zwei Ösen. Nachdem nun zum Beladen die Lippe der Rampe auf den LKW aufge-

Statistik aktuell

Der **VOLLARBEITERRICHTWERT** für das Jahr 2002 beträgt **1530 Stunden** und bleibt damit unverändert. Dieser Richtwert gilt für die gesamte deutsche Industrie und gibt die Anzahl der im Mittel von einem Vollbeschäftigten im vergangenen Jahr geleisteten Arbeitsstunden an.



legt wird, werden die Räder hochgekurbelt und die Rampe mittels der beiden seitlich angebrachten Ketten an



den Ösen eingehängt. Anschließend werden die Ketten zurückgezogen, gespannt und im Schlitz fixiert.

Da bei dieser Konstruktion der Zug der Ketten immer nach unten geht, können diese nicht mehr aus dem Schlitz herausrutschen. Außerdem ist die Rampe durch die Unterlegkeile so gesichert, dass sie nicht mehr wegrutschen kann.

Wir hoffen, dass wir mit diesem Beitrag eine vielleicht auch in anderen Firmen bislang unentdeckte Schwachstelle und einen Lösungsvorschlag zum sicheren Einsatz fahrbarer Rampen aufzeigen konnten.

Herbert Simperl, Günzach

■ Ein aufmerksamer Leser ...

... wies uns auf die im Sinne der Arbeitssicherheit sehr unglückliche Aussage eines Fotos hin, welches wir in der Ausgabe 2/2003 unter der Überschrift „Fahrerrückhaltesysteme für Gabelstapler“ veröffentlichten. Das Foto zeigt einen Gabelstapler mit zwei Zellstoff-Unit's auf den Gabelzinken. Die eigentlich nur als Abbildung eines Kabinenstaplers gedachte Aufnahme zeigt damit leider



auch die sicherheitswidrige Aufnahme der Last. Völlig zu Recht weist unser Leser auf das hohe Risiko eines solchen Transportes hin, der in der Praxis allerdings so auch nicht durchgeführt wird.

Wie wir leider erst nach der Veröffentlichung erfuhren, entstand die fragliche Aufnahme anlässlich der Ermittlung der Sichtverhältnisse beim Transport von Zellstoff-Unit's mit einem Stapler, der über eine hochgesetzte Fahrerkabine verfügt. Da kein anderer Stapler mit hochgesetzter Kabine zur Verfügung stand, wurde der Zellstoff für diese Betrachtung mit einem Klammerstapler auf den Zinken des Gabelstaplers abgesetzt.

Wir bedanken uns bei dem aufmerksamen Leser für seinen Hinweis.

Impressum

Das Mitteilungsblatt der Papiermacher-Berufsgenossenschaft erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Herausgeber:

Papiermacher-Berufsgenossenschaft,
Postfach 31 01 80, 55062 Mainz,
Fon/Fax: (06131) 785-1/-577
www.pmbg.de,
eMail: pm-bg.tad.mz@pzb-g.de

Verantwortlich:

Dr. Jörg Meyer, Direktor der
Papiermacher-Berufsgenossenschaft

Redaktion:

Reinhard Seger, Winfried Harren,
Franz Hake, Ulrich Meesmann

Verlag:

Dr. Curt Haefner-Verlag GmbH,
Postfach 10 60 60, 69050 Heidelberg,
Fon/Fax: (06221) 64 46-0/-40
www.haefner-verlag.de,
eMail: info@haefner-verlag.de

Druck:

Badenia Verlag und Druckerei GmbH,
76189 Karlsruhe
D5983
ISSN 1611-2393

