4/04 Mitteilungsblatt des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen

SICHERHEIT zuerst

www.vaeisenbahner.at

Sonnenschutz für's Auge

Seite 7

EisbAV-Novelle 2005

Seite 2

Die „Sicherheitsbrille"

Seite 4

www.isch.at

Foto: CI& M - G. Prinz

Die EisbAV-Novelle 2005

Von Dr. Reinhart Kuntner

Am 1. Jänner 2000 ist die Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) in Kraft getreten, in der Schutzmaßnahmen für den Gefahrenraum der Gleise zusammenfassend geregelt werden. Die Verordnung umfaßt bisher Regelun-gen über Verkehrswege und Arbeitsplätze im Bereich von Gleisen, Arbeitsvorgänge, Bauarbeiten und Signale.

Am 1. Jänner 2005 tritt die dritte Änderung der EisbAV in Kraft. Mit dieser Änderung werden

- die Bestimmungen über Bauarbeiten im Gefahrenraum der Gleise neu gefasst (Änderung des § 26 EisbAV), und
- allgemeine Regelungen über Arbeitsmittel im Eisenbahnbereich (neuer 6. Abschnitt) sowie über die Beschaffenheit dieser Arbeitsmittel (neuer 7. Abschnitt) ergänzend in die EisbAV aufgenommen.

Die neuen Regelungen der EisbAV sollen nachstehend näher dargestellt und erläutert werden.

BAUARBEITEN IM GEFAHRENRAUM DER GLEISE

Die bei Bauarbeiten im Gefahrenraum der Gleise erforderlichen Schutzmaßnahmen sind vorerst in der Grundsatzbestimmung des § 26 Abs. 1 EisbAV näher geregelt. Bei der Festlegung der anzuwendenden Sicherungsmaßnahmen müssen Arbeitgeber sicherstellen, dass entweder Fahrten von Schienenfahrzeugen nicht zugelassen werden (Vermeiden von Risken gemäß § 7 Z 1 ASchG) oder der Gefahrenraum der Gleise vor Fahrten von Schienenfahrzeugen rechtzeitig geräumt wird (Abschätzung nicht vermeidbarer Risken gemäß § 7 Z 2 ASchG).

In § 26 Abs. 2 bis Abs. 6 ist ergänzend zu dieser Grundsatzbestimmung des § 26 Abs. 1 EisbAV ein Maßnahmenkatalog von Schutzmassnahmen vorgegeben. Bei der Festlegung der Schutzmaßnahme besteht für den Arbeitgeber keine „freie Auswahl", sondern es ist grundsätzlich die Schutzmaßnahme gemäß § 26 Abs. 2 EisbAV anzustreben (keine Fahrten von Schienenfahrzeugen). Nur wenn diese Maßnahme nicht möglich ist, darf die „nächste" Schutzmaßnahme gemäß § 26 Abs. 3 EisbAV vorgesehen werden usw.

Seit dem Inkrafttreten der EisbAV mit 1. Jänner 2000 hat sich die Struktur der Sicherungsmaßnahmen im Gefahrenraum der Gleise in mehrere Richtungen weiterentwickelt. Die wichtigsten Entwicklungen waren:

- Die Schutzmaßnahme, keine Fahrten von Schienenfahrzeugen zuzulassen (§ 26 Abs. 2 EisbAV), wird verstärkt angewendet (Einrichtung von „Erhaltungsfenstern" usw.).
- Neben der Signalabhängigen Arbeitsstellensicherung (SAS) wurde als weitere ortsfeste Sicherungseinrichtung das Automatische Warnsystem (AWS) entwickelt.

Diese Weiterentwicklungen wurden bei der Neufassung des § 26 EisbAV insbesondere durch folgende Änderungen berücksichtigt:

- Bei Anwendung der Schutzmaßnahme, keine Fahrten von Schienenfahrzeugen zuzulassen (§ 26 Abs. 2 EisbAV), werden Fahrten in Zusammenhang mit den Bauarbeiten („Baustellenfahrten") explizit zugelassen, soferne für diese Fahrten entsprechende Sicherungsmaßnahmen festgelegt werden. Durch diese Ergänzung wird die Anwendbarkeit der Sicherungsmaßnahme gemäß § 26 Abs. 2 EisbAV wesentlich erweitert. Dadurch wird weiter auch erreicht, dass die höchstrangige Schutzmaßnahme (Vermeidung von Risken gemäß § 7 Z 1 ASchG) verstärkt angewendet werden kann.
- In § 26 Abs. 3 EisbAV werden nun dauernd installierte technische Einrichtungen zusammengefasst, durch die die Annäherung eines Schienenfahrzeuges wahrgenommen wird. Zu diesen Einrichtungen zählen insbesondere die Signalabhängige Arbeitsstellensicherung (SAS) und das neu entwickelte Automatische Warnsystem (AWS).
- In § 26 Abs. 4 EisbAV werden nun mobile technische Einrichtungen zusammengefasst, durch die die Annäherung eines Schienenfahrzeuges wahrgenommen wird. Zu diesen Einrichtungen zählen insbesondere Einrichtungen wie die „Minimel". Die Höherrangigkeit der dauernd installierten technischen Einrichtungen (vgl. § 26 Abs. 3 EisbAV) ergibt sich daraus, dass bei dauernd installierten Einrichtungen zusätzliche Gefährdungen durch die Installierung der Einrichtungen im Gefahrenraum der Gleise ausgeschlossen sind.

ALLGEMEINE REGELUNGEN ÜBER ARBEITSMITTEL

Im neu eingefügten 6. Abschnitt der EisbAV werden allgemeine Bestimmungen über Arbeitsmittel zusam-

menfassend geregelt. Dies betrifft insbesondere das Erfordernis von Abnahmeprüfungen, wiederkehrenden Prüfungen, Prüfungen nach außergewöhnlichen Ereignissen sowie Prüfungen nach Aufstellung jeweils für bestimmte Arbeitsmittel aus dem Eisenbahnbereich. Ähnliche Regelungen finden sich in §§ 7 bis 10 der Arbeitsmittelverordnung (AM-VO) für andere Arbeitsmittel.

ABNAHMEPRÜFUNG

Gemäß § 38 Abs. 1 EisbAV sind zukünftig Abnahmeprüfungen durchzuführen bei Drehscheiben und Schiebebühnen, Wagenkippanlagen, Eisenbahnsicherungsanlagen, Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen (zB Lichtzeichenanlagen, Schrankenanlagen), technischen Einrichtungen gemäß § 26 Abs. 3 und Abs. 4 EisbAV (zB automatische Warnsysteme - AWS oder signalabhängige Arbeitsstellensicherungsanlagen - SAS), ortsfesten Überwachungseinrichtungen für die Sicherheit der Eisenbahnfahrzeuge (zB Heißläuferortungsanlagen, Flachstellenortungsanlagen) sowie Kraftfahrzeugen zum Ziehen von Schienenfahrzeugen, soweit sie vom Hersteller oder Inverkehrbringer für diese Verwendung nicht vorgesehen sind.

Die Abnahmeprüfung gemäß § 38 Abs. 2 EisbAV muss mindestens die Prüfinhalte des § 7 Abs. 2 AM-VO umfassen (ordnungsgemäßer Zustand, Steuer- und Kontrolleinrichtungen, Sicherheitsfunktionen, Schutzmassnahmen, usw.).

Für Abnahmeprüfungen gemäß § 38 Abs. 1 EisbAV sind grundsätzlich Personen gemäß § 7 Abs. 3 Z 1 bis Z 3 AM-VO heranzuziehen (Ziviltechniker, Prüfstellen gemäß Gewerbeordnung, Prüf- und Überwachungsstellen nach dem Akkreditierungsgesetz).

WIEDERKEHRENDE PRÜFUNG

Gemäß § 39 Abs. 1 EisbAV sind zukünftig mindestens einmal im Kalenderjahr, jedoch längstens im Abstand von 15 Monaten, wiederkehrende Prüfungen durchzuführen bei Triebfahrzeugen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Wagenkippanlagen, Eisenbahnsicherungsanlagen, technischen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen, technischen Einrichtungen gemäß § 26 Abs. 3 und Abs. 4 EisbAV, ortsfesten Überwachungseinrichtungen für die Sicherheit der Eisenbahnfahrzeuge sowie Kraftfahrzeugen zum Ziehen von Schienenfahrzeugen, soweit sie vom Hersteller oder Inverkehrbringer für diese Verwendung nicht vorgesehen sind.

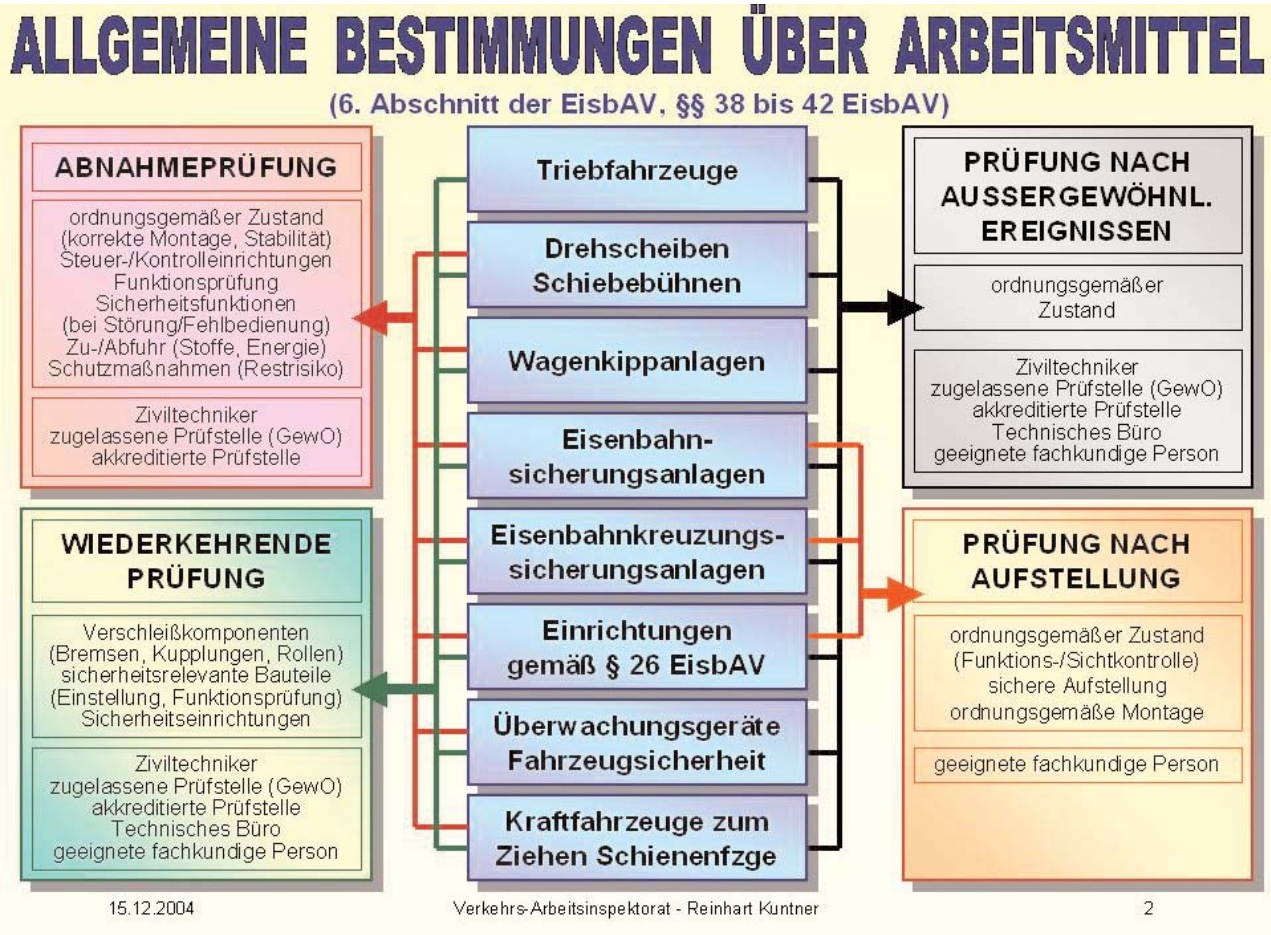
Die wiederkehrende Prüfung gemäß § 39 Abs. 1 EisbAV muss mindestens die Prüfinhalte des § 8 Abs. 2 AM-VO umfassen (verschleißbehaftete Komponenten, sicherheitsrelevante Bauteile und Sicherheitseinrichtungen, usw.).

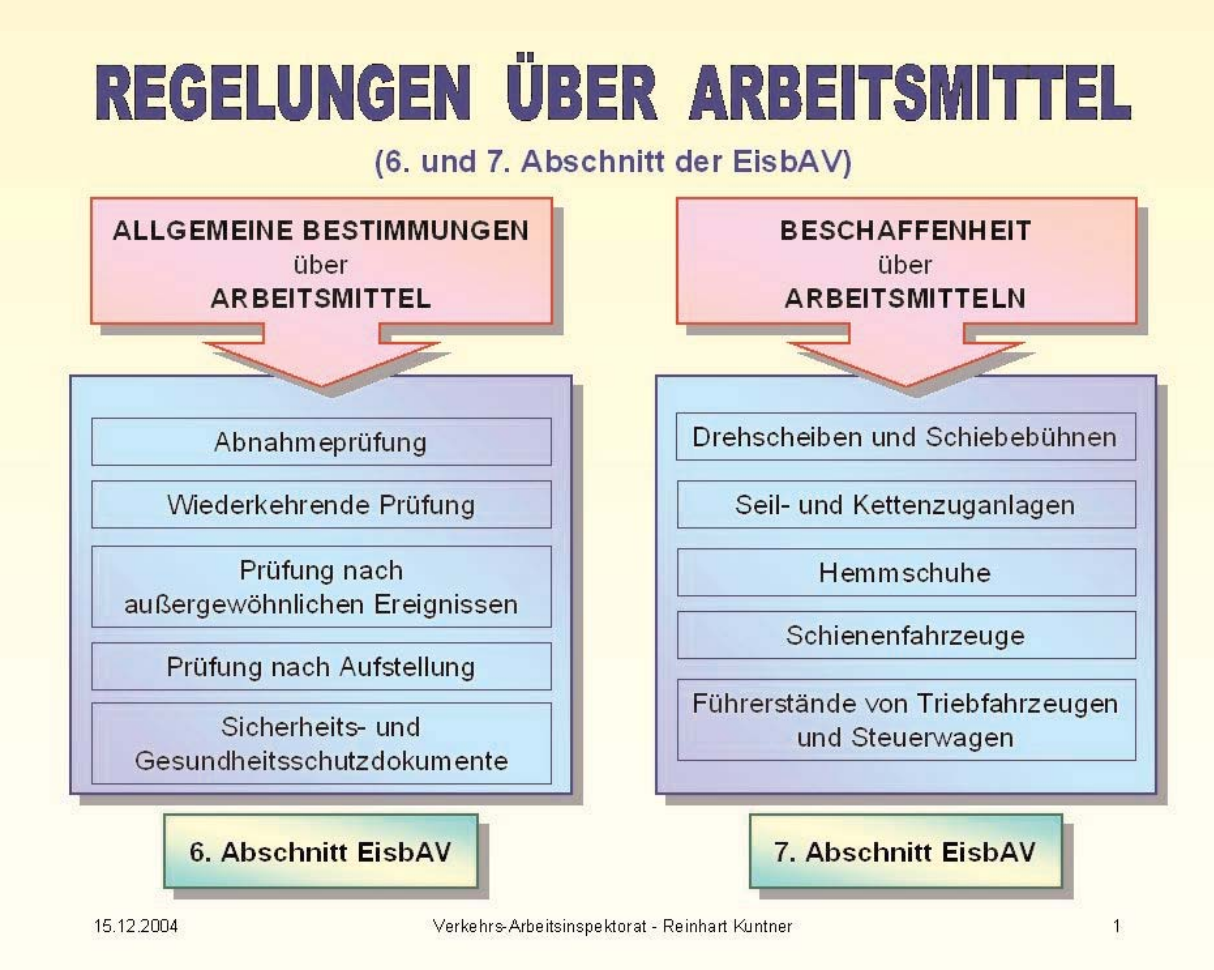
Für wiederkehrende Prüfungen gemäß § 39 Abs. 1 EisbAV können neben den oben angeführten Personen auch andere geeignete fachkundige Personen herangezogen werden (vgl. § 8 Abs. 3 AM-VO).

SONSTIGE PRÜFUNGEN

Arbeitsmittel, bei denen wiederkehrende Prüfungen durchzuführen sind (§ 39 Abs. 1 EisbAV), sind gemäß § 40 Abs. 1 EisbAV nach außergewöhnlichen Ereignissen (zB Umstürzen, Kollision, Überlastung, usw.), die schädliche Einwirkungen auf die Sicherheit des Arbeitsmittels haben können, auf ihren ordnungsgemäßen Zustand zu prüfen (Prüfung nach außergewöhnlichen Ereignissen).

Gemäß § 41 Abs. 1 EisbAV ist nach der Aufstellung an einem neuen Einsatzort eine „Prüfung nach Aufstellung" durchzuführen bei Eisenbahnsicherungsanlagen, technischen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen sowie technischen Einrichtungen gemäß § 26 Abs. 3 und Abs. 4 EisbAV. Diese Prüfung muss mindestens die Prüfin-





Ergänzend dazu werden in § 47 EisbAV Mindestanforderungen für Führerstände von Triebfahrzeugen und Steuerwagen festgelegt. Diese umfassen insbesondere eine ausreichende Bewegungsfreiheit und ein ausreichendes Sichtfeld, keine Sichtbeeinträchtigung durch störende Lichtreflexionen, technische Einrichtungen für eine Regelung der Raumtemperatur sowie die Möglichkeit, dass sie im Notfall rasch verlassen werden können.

halte des § 10 Abs. 2 AM-VO umfassen (ordnungsgemäßer Zustand, sichere Aufstellung, ordnungsgemäße Montage), sie muss durch geeignete fachkundige Personen durchgeführt werden.

BESCHAFFENHEIT VON ARBEITSMITTELN

Im neu eingefügten 7. Abschnitt der EisbAV werden Bestimmungen über die Beschaffenheit von Arbeitsmitteln im Eisenbahnbereich zusammenfassend geregelt. Dies betrifft insbesondere Drehscheiben und Schiebebühnen, Seil- und Kettenzuganlagen, Hemmschuhe, Schienenfahrzeuge sowie Führerstände von Triebfahrzeugen und Steuerwagen.

Drehscheiben und Schiebebühnen (§ 43 EisbAV) müssen Einrichtungen für einen gefahrlosen Übergang zu weiterführenden Gleisen aufweisen. Zwischen Aufbauten von Drehscheiben oder Schiebebühnen und Teilen der Umgebung muss ein seitlicher Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m bis zu einer Höhe von 2,0 m über der jeweiligen Standfläche von Arbeitnehmern vorhanden sein (vgl. die analoge Regelung des § 6 Abs. 1 EisbAV über den seitlichen Sicherheitsabstand).

Seil- und Kettenzuganlagen (§ 44 EisbAV) müssen so gebaut sein, dass Schienenfahrzeuge nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 5 km/h bewegt werden können, sie müssen überdies eine Sicherung gegen Inbetriebnahme durch Unbefugte besitzen (vgl. die analoge Regelung des § 53 Abs. 17 AM-VO).

Hemmschuhe (§ 45 EisbAV) müssen der Schienenart entsprechen und erforderlichenfalls zur Unterscheidung auffallend gekennzeichnet sein, für sie müssen geeignete und leicht erreichbare Ablagestellen vorhanden sein.

SCHIENENFAHRZEUGE UND FÜHRERSTÄNDE

In § 46 EisbAV werden Mindestanforderungen für Schienenfahrzeuge festgelegt. Diese umfassen insbesondere einen ausreichenden Raum an der Stirnseite der Fahrzeuge für ein gefahrloses Kuppeln, Kupplerhandgriffe unter den Puffern, Einrichtungen zum sicheren Mitfahren an der Stirnseite, vom Boden aus öffenbare Türen zum Führerstand, Sicherungen von beweglichen Fahrzeugteilen gegen unbeabsichtigtes Bewegen, Anschriften und Kennzeichnungen, akustische Warnvorrichtungen, abblendbare Scheinwerfer sowie die Sicherung gegen Inbetriebnahme durch Unbefugte.

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Die Änderungen der EisbAV werden am 1. Jänner 2005 in Kraft treten, damit den Eisenbahnunternehmen eine ausreichende Vorbereitungszeit zur Verfügung steht.

Für einige Bestimmungen über die Beschaffenheit von Arbeitsmitteln werden darüber hinaus Übergangsregelungen (Bestandschutz) eingeräumt.

Auskünfte

Nähere Auskünfte über die Änderungen der EisbAV erhalten Sie bei Ihrer Sicherheitsfachkraft oder beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Verkehrsministerium

Tel. (01) 71162 - 4500
Fax (01) 71162 - 4499
eMail: reinhart.kuntner@bmvit.gv.at

„Sicherheitsbrille“ - wozu bitteschön?

Von Christian Pretterhofer

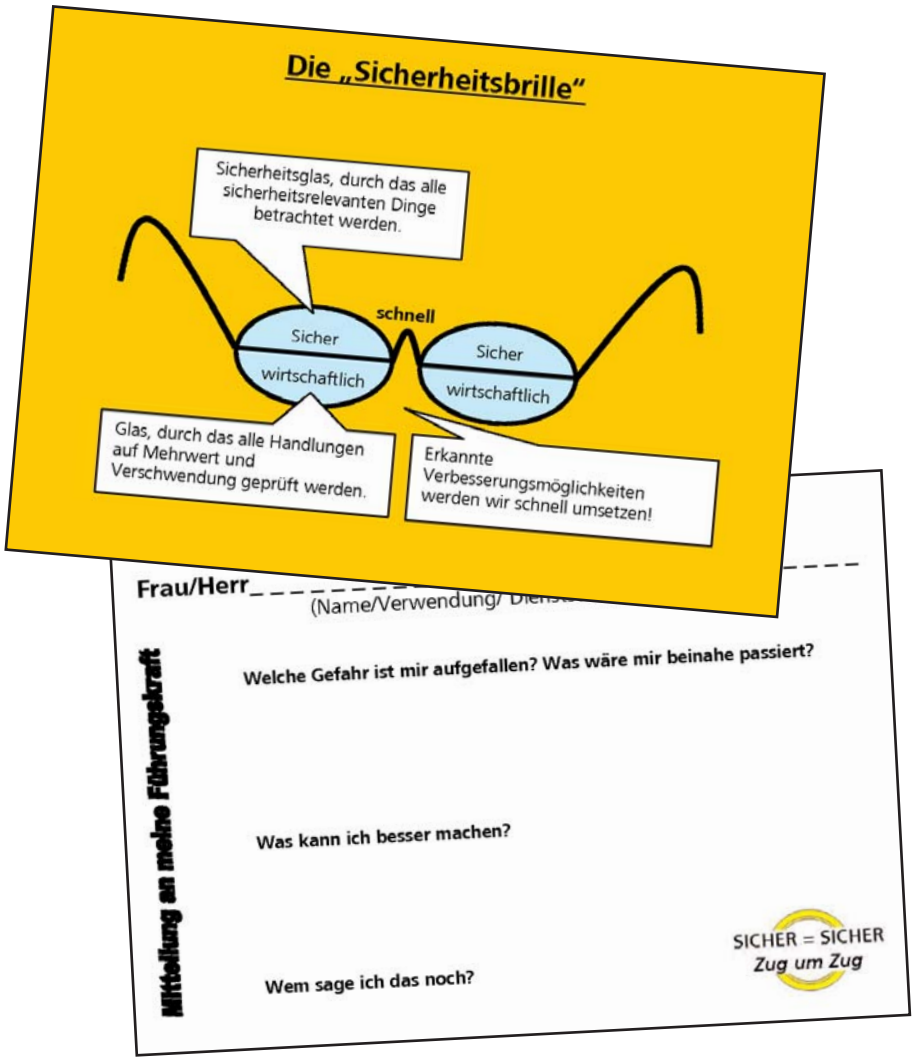
Wozu brauchen wir eine Sicherheitsbrille? Was ist das überhaupt? Sind wir nicht ohnehin total sicher?

Dass wir im täglichen Leben nicht immer so sicher unterwegs sind, wie wir selbst gerne glauben, wird jedem von uns dann bewusst, wenn ein Unfall passiert ist.
Wer könnte – sowohl im beruflichen als auch im privaten Bereich – behaupten, er hätte noch nie „Glück“ gehabt?

Wollen wir uns wirklich auf das „Glück“ verlassen?

Nie und nimmer!

Die „Sicherheitsbrille“ soll hier Hilfestellung bieten. Sie stellt ein Hilfsmittel dar, das den Vorgang des „Durchschauens von Gefahren“ versinnbildlichen soll. Durch diese imaginäre Brille geblickt, werden Gefahren deutlich.
Unser Ziel ist es, dem „Unfall“ zuvor zu kommen. Gefahren sollen/müssen erkannt werden, bevor sie Schaden verursachen.



Wir blicken durch unsere Sicherheitsbrille und erkennen Gefahr.

Mit ein bisschen Übung ist es nicht so schwer, Gefahren zu erkennen, bevor sie als Unfall enden.

- Man betrachtet seine Arbeitsumgebung und Tätigkeit genau.
- Man stellt sich vor, wie die Arbeit schlimmstenfalls enden kann.
- Man versucht, genau das zu verhindern.

Hilfreich ist dabei, im Hinterkopf folgende Fragen zu behalten:

- Welche Gefahr ist mir aufgefallen?
- Was wäre mir beinahe passiert?
- Was kann ich besser machen?
- Wem sage ich das noch?

Eben wie durch eine „Sicherheitsbrille“ gesehen. Der angenehme Nebeneffekt ist dabei, dass die Schärfung des Blickes für Gefahren nicht mehr nachlässt, wenn er erst einmal eingestellt ist. Privat wie beruflich.

Um sich nicht alles merken zu müssen, und um vor allem ANDERE von den erkannten Gefahren zu verständigen, gibt´s als Hilfe den MELDEBLOCK zur Sicherheitsbrille (Orange mit einer aufgedruckten Brille).

Im Projekt „Sicher ist Sicher-Zug um Zug“ wird dieser Meldeblock erprobt und erforderlichenfalls verändert.

Nur wenn wir **SICHER** arbeiten, können wir auch **WIRTSCHAFTLICH** und **SCHNELL** arbeiten.

Die Sicherheitsbrille: Entstehung - Erfahrungen - Eindrücke!

Von Martin Sorian

Jedes Unternehmen braucht ein Leitbild, die Infrastruktur Betriebs AG hat es in Form des Sicherheitsleitbildes. Ich bin damit erstmals auf der Sicherheitskonferenz in Graz in Berührung gekommen, und es hat mich so begeistert, dass ich etwas dazu beitragen wollte.

Der Geschäftsbereich NETZ hat als erstes Projekt im Sinne des neuen Sicherheitsleitbildes eines mit dem Namen „SICHER=SICHER Zug um Zug“ gestartet, und ich habe die Möglichkeit bekommen daran mitzuarbeiten. Ich bin zu einem Zeitpunkt zu dem Projekt gestoßen, da hatte das

SICHER = SICHER
Zug um Zug

Kernteam schon viele gute Ideen geboren, die es „nur mehr“ zu verfeinern galt. Die diversen Methoden zur Steigerung bzw. Messung der Sicherheitsleistung werden im Projekt als „Werkzeuge“ bezeichnet.

Mein Werkzeug, das ich entwickeln sollte, war die

Sicherheitsbrille

Die Sicherheitsbrille soll den Blick für sicherheitsrelevante Dinge schärfen, dabei aber immer den wirtschaftlichen Aspekt im Auge behalten bzw. zur schnellen Umsetzung von gemachten Erfahrungen beitragen.

In der ersten Phase meiner Arbeit mussten einige kurze, prägnante Fragen formuliert werden, die jedem Mitarbeiter als Grundlage für die Niederschrift seiner Beobachtungen dienen könnten, die persönliche Ansprache hat sich dabei als beste Variante herauskristallisiert.

Damit die Mitarbeiter jederzeit und allerorts ihre Beobachtungen festhalten können, wurde ein kleinformatiger Meldeblock entworfen, der klar den Grundgedanken der Sicherheitsbrille widerspiegelt. Nach diesen ersten Schritten, und der anschließenden Präsentation im Kernteam, habe ich mich mit den unterschiedlichsten Kollegen zusammengesetzt, um zu sehen, wie das Werkzeug angenommen wird. Ich muss gestehen, mich hat die positive Einstellung der Kollegen sehr zuversichtlich gestimmt.

Nach diversen Anpassungen aufgrund der Anregung von den Kollegen wurde dann ein „Meldeblock zur Sicherheitsbrille“ in Druck gegeben. Mittlerweile haben die Mitarbeiter der Pilotregionen diesen Meldeblock bei den Einführungsworkshops auch schon erhalten.

Die positive Stimmung, die mir während der gesamten Arbeit aufgefallen ist, führt hoffentlich zu vielen Beiträgen, und lässt dieses Projekt zu einem erfolgreichen werden, denn dann können wir wirklich sagen: **„Wir entwickeln und leben gemeinsam Sicherheit!“**

IMPRESSUM:
„Sicherheit zuerst“
Zeitschrift für Unfallverhütung;
Medieninhaber, Herausgeber und
Verleger: Versicherung der Eisenbahner
Unfallverhütungsdienst;
Redaktion, Layout: W. Meissner;
alle: 1061 Wien, Linke Wienzeile 48-52;
eMail: unfallverhuetung@vaoe.sozvers.at
Konzeption: Othmar Limpel GmbH.
Druck: Ueberreuter Print u. Digimedia GmbH,
2100 Korneuburg, Industriestr. 1

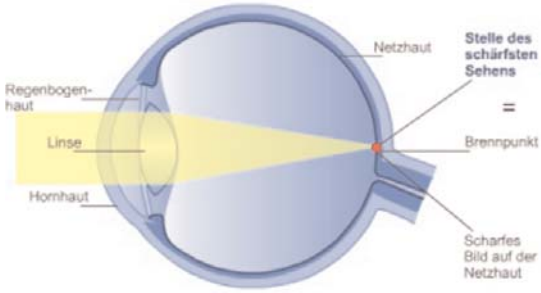
Sonnenschutz für's Auge

Von Dr. Gabriela Fritz-Werndl

Schnee, Sonne, Licht - eine Wohltat für Körper und Seele - aber nicht immer für die empfindlichen Augen. Sonnenschutz für die Haut ist meist selbstverständlich. Wer darauf vergisst, wird sehr rasch sichtbar und schmerzhaft daran erinnert.

Kein so effektives Rückmeldesystem gibt es bei einem unserer wichtigsten und empfindlichsten Organe: den Augen.

Aufbau des Auges:



Die durchsichtige Hornhaut bildet den vorderen Abschluss des Auges. Von links nach rechts im Bild folgt als nächstes die Regenbogenhaut (Iris) mit der Pupille. Direkt dahinter liegt die Linse, ganz rechts im Bild ist die Netzhaut dargestellt.

Die menschliche Hornhaut ist das erste Schutzschild und absorbiert UV - Strahlung bis zu einer Wellenlänge von 300 nm. UV - B Strahlung wird bis zu 50 % und UV - A Strahlung wird nur mehr etwa zu 35 % absorbiert. Der verbleibende Anteil der UV Strahlung wird hauptsächlich von der Augenlinse absorbiert.

Daher führt die UV - Strahlung zu biologischen Veränderungen an Hornhaut, Bindehaut und Augenlinse.

Was sind UV- Strahlen?

Als UV-Strahlen werden elektromagnetische Wellen mit Wellenlängen von 100 bis 400 Nanometer (1 Nanometer = 1Milliardstel Meter) bezeichnet. Sie sind ein Teil der Sonnenstrahlung. Das menschliche Auge vermag dabei die elektromagnetische Strahlung mit einer Wellenlänge von etwa 400 bis 750 nm als Licht zu registrieren. Dabei erscheint Strahlung mit einer Wellenlänge von 750 nm als rot und die von 400nm als violett.

Wirkung der optischen Strahlung auf das Auge:

UV - C Strahlung (100 - 280nm)
…besitzt die meiste Energie und wird von der Bindehaut und Hornhaut absorbiert. Dort kann sie eine sehr schmerzhafte Entzündung hervorrufen. Glücklicherweise wird diese Strahlung durch die Ozonschicht vollständig absorbiert und stellt somit zur Zeit noch keine Gefahr dar.

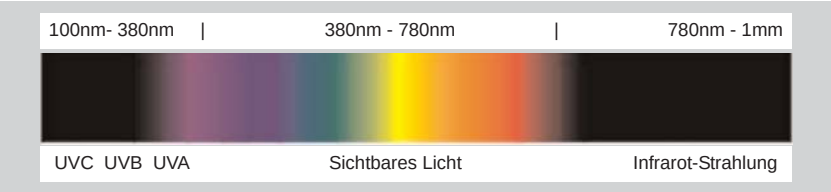
UV - B Strahlung (280 - 315nm)
Wie die kurzwellige UV - C Strahlung wird auch die UV - B Strahlung von der Bindehaut und Hornhaut fast vollständig absorbiert. Durch die Verdünnung der Ozonschicht gelangt verstärkt UV - B Strahlung auf die Erdoberfläche. Am Auge bewirkt sie eine Photokeratitis. Vor allem in höheren Lagen ist hier unbedingt ein guter UV - Schutz angebracht.

Auf der Haut führt die Strahlung zur Bräunung und kann einen Sonnenbrand auslösen.

UV -A Strahlung (315 - 380nm)
Die Absorption erfolgt hauptsächlich in der Augenlinse. Bei langdauernden Einwirkungen kann sie im Laufe der Zeit zur Linsentrübung (Katarakt) führen.

Infrarotstrahlung (780nm-1mm)
Die Absorption von Infrarotstrahlung führt unwillkürlich zur Erwärmung. Aufgrund dessen nennt man IR - Strahlung auch Wärmestrahlung. Langwellige IR - Strahlung wird von den wasserhaltigen Medien des Auges, der Hornhaut und von der Bindehaut absorbiert. Es führt zu einer leichten Erwärmung, die allerdings keine Schäden hervorruft.

Kurzwelliges Infrarot wird von der Augenlinse und Netzhaut absorbiert. Bei sehr langer und intensiver Einwir-



kung kann sie zur Linsentrübung beitragen. Auch irreparable Netzhautschäden sind nicht auszuschließen (z. B. beim Beobachten einer Sonnenfinsternis ohne entsprechende Schutzmaßnahmen).

Zusammenfassend gesagt kann der hohe Energiegehalt der Strahlung zu folgenden

Schäden am Auge

führen:

- **Bindehautentzündung** (Conjunctivitis)
- **Schneeblindheit** (Photokeratitis)
- Begünstigung von **Hornhautdegenerationen** wie z.B. das Flügelfell (Pterygium)
- Begünstigung /**grauer Star** (Cataract)
- **Netzhautschäden** durch UV-A Strahlung (Makuladegeneration)

grauer Star

Die oben genannten Veränderungen stellen eine Bedrohung für das Auge dar . Wie immer ist die Vorsorge, in diesem Fall durch eine hochwertige Sonnenbrille , besser als eine später notwendig gewordene Behandlung.

Anforderungen an eine hochwertige Sonnenbrille:

- **100 % UV - Schutz:** Sonnenschutzgläser sollten Wellenlängen von 380nm - 400nm absorbieren ()
- **Lichtfilter** sollte **35 % nicht überschreiten**, das bedeutet, dass 65 % des sichtbaren Lichtes zum Auge gelangt .
- **Seitenschutz:** Sonnenbrillen mit Seitenschutz schützen vor UV - Strahlung, die seitlich ins Auge eintritt. Eine seitlich dichte Brille bietet zudem Schutz vor Zugluft, wobei kleine Luftschlitze für die notwendige Belüftung sorgen und ebenso ein Beschlagen verhindern.
- **Tönung:** Eine dunkel gefärbte Brille hat nicht automatisch auch einen guten UV - Schutz. Ist der Schutz unzureichend, sind die Folgen für die Augen umso schlimmer: die Pupillen weiten sich bei Dunkelheit,lassen also sogar noch mehr schädliches UV - Licht ins Auge.

  Für schwierige Lichtverhältnisse wie Nebel, Dämmerung oder Flutlicht sind Orange und Gelb gut geeignet. Blau ist zwar ideal bei starker Sonneneinstrahlung und Lichtreflexion, jedoch für die Verstärkung von Kontrasten nicht optimal.
- **Passform:** Achten auf einen guten Sitz. Rutschende oder gar drückende Sonnenbrillen sind extrem störend . Bügel sollten mit einem verstellbaren Band versehen sein.
- **Qualität der Gläser:** Am besten sind geschliffene Gläser. Gegossene Gläser können verzerren . Immer auf Einschlüsse oder Schlieren im Material achten. Es

WELLCON GmbH

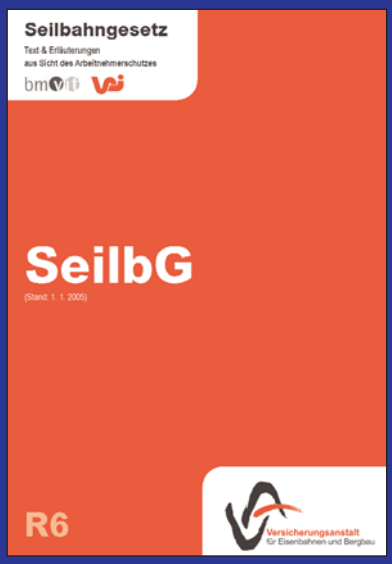
schränkt zwar nicht den UV - Schutz der Brille ein, aber strengt die Augen unnötig an (Test: Brille auf einen entfernten Gegenstand richten und drehen. Verzerrt sich der Gegenstand, ist die Brille von minderer Qualität).

- **Gewicht:** Die Brille sollte nicht zu schwer sein, um den Tragekomfort zu erhöhen.
- Die **Fassung** sollte stabil und aus hautfreundlichen Materialien hergestellt sein.
- **Prüfzeichen:** Standard auf allen Sonnenbrillen ist seit 1995 das CE - Zeichen, leider keine Garantie für eine gute Sonnenbrille, da das Siegel lediglich eine europäische Mindestnorm definiert.

Ab sofort ist eine NEUE BROSCHÜRE beim Unfallverhütungsdienst der VA unter der Tel.-Nummer (01) 588 48 237 erhältlich:

R6

Seilbahngesetz

mit Erläuterungen aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes

(Stand: 1.1.2005)