1/2018 | 31320

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der BG Verkehr

Abfertigung | 8

Technik schont den Rücken

Lithium-Batterien Was gilt beim Transport? | 12

Reportage Von Beruf Festmacher | 16

Hubschrauber Risiken bei der Luftarbeit reduzieren | 22

© Christian Schlüter/WISAG

Liebe Leserin, lieber Leser,

Basketball spielen im Rollstuhl? Das ist doch kein richtiger Sport, denken da viele, und bestimmt eine eher deprimierende Veranstaltung. Wer schon einmal zugeschaut hat, sieht das völlig anders. Blitzschnell, geschickt und voller Lebensfreude sind diese Sportler – ein Anblick, der motiviert und vor allem denjenigen Mut macht, die nach einem Unfall glauben, nun sei alles vorbei. Darum unterstützen wir die Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball, die im Sommer in Hamburg stattfindet.

Wo die Technik dem Leben dient, sollten wir sie kompromisslos nutzen.

Wer nach einem Unfall auf den Rollstuhl angewiesen ist, quält sich oft mit Fragen. Warum ich, wie konnte das passieren? Nicht immer kann man das erklären. Manchmal ist die Antwort aber ganz einfach: Der Unfall konnte passieren, weil die lebensrettenden Fahrerassistenzsysteme ausgeschaltet waren. Oder weil jemand die Feststellbremse nicht eingelegt hat. Menschen sind eben keine herzlosen Roboter, sondern haben Schwächen, sind vergesslich, unaufmerksam, überschätzen sich selbst … Für mich gibt es deswegen kein Wenn und Aber: Wo die Technik dem Leben dient, sollten wir sie kompromisslos nutzen. Unsere Unfallanalysen zeigen, dass damit schwere und tödliche Unfälle verhindert würden. Dieses Argument müsste eigentlich auch den größten Skeptiker überzeugen!

Behauptet heute jemand, es könnte eine Welt ohne schlimme Arbeitsunfälle geben, erntet er meist ungläubiges Kopfschütteln. Warum eigentlich? Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg! Wie der aussehen könnte, zeigen viele Artikel im aktuellen SicherheitsProfi – ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

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

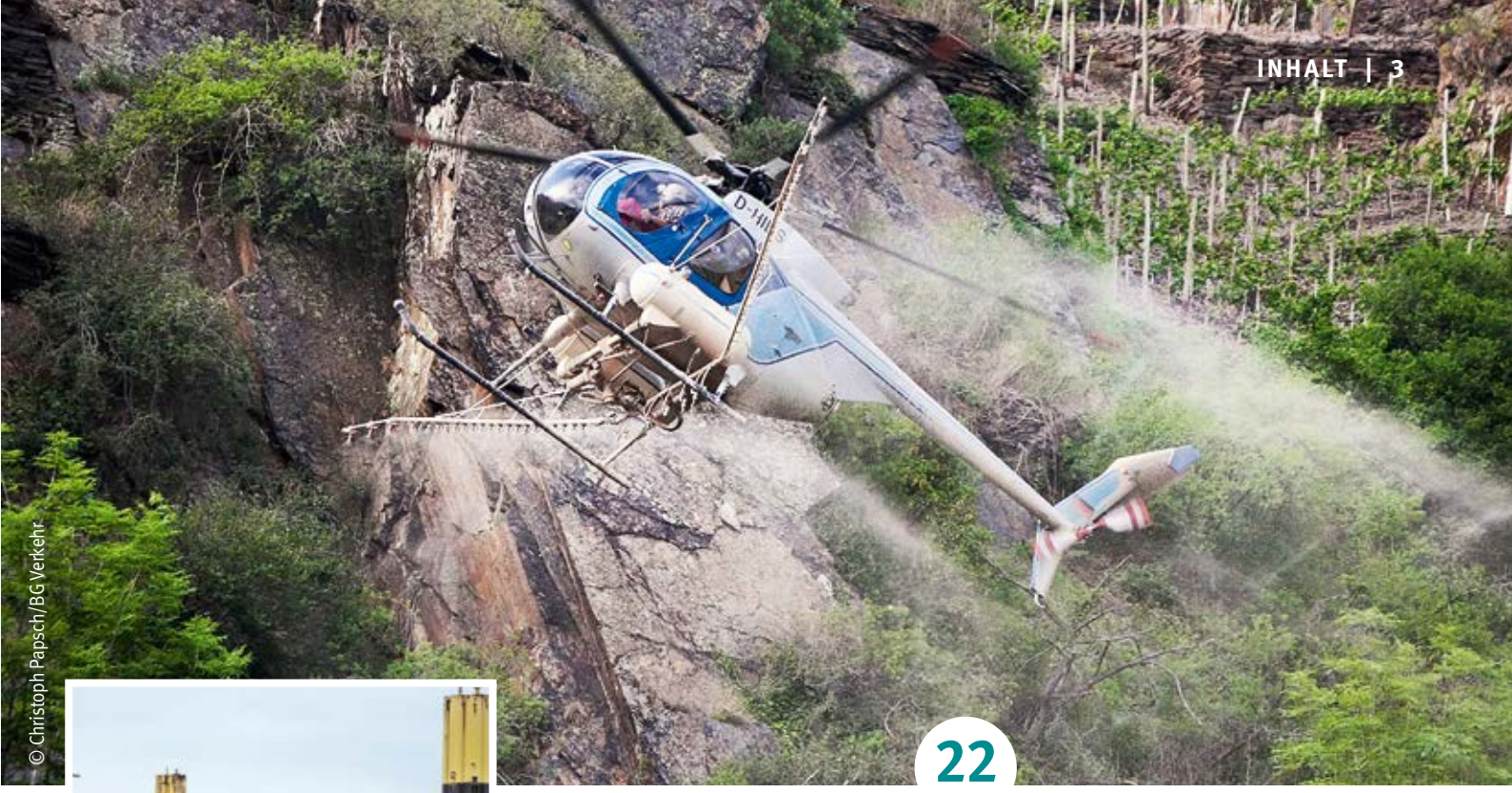
Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Dorothee Pehlke (dp), Birgitta Angenendt (ba), Renate Bantz (rb), Ute Krohne (uk)
redaktion@sicherheitsprofi.de

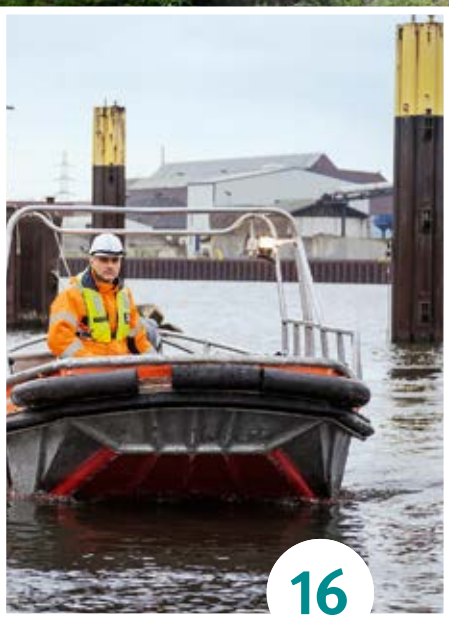
Gestaltung/Herstellung:
mdsCreative GmbH
Alte Jakobstraße 105, 10969 Berlin

Druckerei und Verlag:
apm alpha print medien AG
Kleyerstraße 3, 64295 Darmstadt

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



© Christoph Papsch/BG Verkehr



© Christoph Papsch/BG Verkehr

© MSSP

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 4

Sicher & gesund

Flugzeugabfertigung
Lösungen für rückenschonendes Arbeiten 8

Medikamente am Steuer
Wie steht es mit der Fahrtüchtigkeit? 11

Lithiumbatterien und -zellen
Infos zu Transport und Lagerung 12

Reportage: Von Beruf Festmacher
Zu Gast bei der Vertäugesellschaft Festma in Bremen 16

Luftarbeit mit Hubschraubern
Hinweise zur Gefährdungsbeurteilung 22

Kampagne kommmitmensch
Das Handlungsfeld Führung 24

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

Unfallbilanz im Extranet
Neuer Service für Mitglieder 27

Rollstuhlbasketball
Weltmeisterschaft in Hamburg 28

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann zum Thema Verantwortung 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 2

© IFA

Schwingungsbelastung messen

Beim Fahren werden über den Sitz Schwingungen auf den Körper übertragen. Je nach Dauer und Intensität der Belastung kann dadurch die Lendenwirbelsäule geschädigt werden. Die Gefahr ist bei modernen Lkw und Bussen eher gering, bei Gabelstaplern oder Traktoren kann es aber durchaus zu einer gesundheitsschädlichen Vibrationsbelastung kommen.

Eine der wichtigsten Schutzmaßnahmen sind schwingungsdämpfende Fahrersitze. „Selbst geprüfte Fahrersitze, die auf die Fahrzeugeigenschaften abgestimmt sind, können die Belastung allerdings nicht verringern, wenn ihr Federdämpfersystem falsch eingestellt ist“, sagt Christian Freitag, Leiter des Referates „Vibration“ vom Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA). Und auch die Fahrweise kann großen Einfluss auf die Vibrationsbelastung haben. Jede Fahrbahnunebenheit, die nicht umfahren wird, sorgt für zusätzliche Schwingungsbelastung.
Das IFA hat nun ein einfaches Gerät entwickelt, mit dem man auf einen Blick erkennen kann, ob die Schwingungsbelastung zu hoch ist. Es besteht aus einer Messscheibe auf dem Fahrersitz und einem einfach zu montierenden Display, das die Vibrationsbelastung veranschaulicht: Ein Balken am rechten Displayrand signalisiert über seine Farbe – grün, gelb, rot – ob die Schwingungsbelastung eine kritische Höhe erreicht. Fahrer haben damit die Möglichkeit, Schwingungen zu sehen, zu bewerten und aktiv zu verändern.
Interessierte Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr können das Anzeigegerät über ihre zuständige Regionalabteilung ausleihen. Bei Fragen zu Schwingungsbelastungen wenden Sie sich bitte per E-Mail an die Experten der BG Verkehr.

E-Mail: laerm_und_vibrationen@bg-verkehr.de
www.dguv.de/ifa

Gefährdungsbeurteilung: irreführende Werbung

In der letzten Zeit sorgten irreführende Warnungen vor verstärkten Kontrollen der Berufsgenossenschaften für Unsicherheit. In Pressemeldungen von Unternehmen wird suggeriert, dass die Berufsgenossenschaften ab 2018 verstärkt kontrollieren, ob Unternehmen fachgerechte Gefährdungsbeurteilungen zu psychischen Belastungen erstellen. Diese Aussage ist so nicht korrekt und dient lediglich dazu, für eigene Produkte zu werben. Schon seit vielen Jahren beraten die Unfallversicherungsträger zu diesem Thema und nehmen hier auch ihre Aufsichtsfunktion war. Insbesondere die psychischen Belastungen waren und sind nach wie vor ein wichtiger Aspekt der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie. Die BG Verkehr unterstützt ihre Mitgliedsunternehmen bei der Gefährdungsbeurteilung inklusive der Beurteilung psychischer Belastungen im Rahmen ihres Beratungs- und Überwachungsauftrages.

© Via Storia/DGUV

NAPO ist wieder unterwegs

2017 wurde die Serie mit der Comicfigur Napo mit einem zweiten Film zum Thema „Sicher unterwegs“ fortgesetzt. Napo, der auch in diesem Film ohne Sprache auskommt, bewältigt Probleme und Herausforderungen, die Berufsfahrern auf der Straße tagtäglich begegnen. Dazu gehören so selbstverständliche Dinge wie das Rückwärtsfahren mit einem Lkw, die sichere Beladung, die richtige Wartung oder Sicherheitsvorkehrungen für Fahrten bei winterlichen Verhältnissen. Napo ist mittlerweile zu einem wichtigen Botschafter für die Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (EU-OSHA) geworden, seine Filme stehen kostenfrei zum Herunterladen zur Verfügung.

www.napofilm.net

Mehr Passagiere, mehr Fracht, mehr Flüge

© Thinkstock/Wavebreakmedia Ltd.

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) rechnet im laufenden Jahr mit einer positiven Entwicklung der Verkehrszahlen. Die Prognose geht von einem Wachstum der Passagiernachfrage von 4,2 Prozent aus. Das Luftfrachtaufkommen soll demnach um 5,1 Prozent und die Flugbewegungen sollen um ein Prozent anwachsen. Besonders stark soll der Anstieg mit 5,5 Prozent im Europaverkehr ausfallen, im Interkontinentalverkehr soll er um 4,6 Prozent anwachsen. Ein Nullwachstum erwartet der ADV dagegen beim innerdeutschen Verkehr.

Für 2017 sieht der Verband seine Jahresprognose bestätigt. Die ADV erwartet ca. 235 Millionen Passagiere. Dies wäre ein Rekordergebnis für die deutschen Flughäfen und eine deutliche Steigerung gegenüber 224 Millionen Passagieren im Jahr 2016. Auch das Cargoaufkommen sollte 2017 auf einen Rekordwert zusteuern. Mit einem Anstieg von über 8,0 Prozent könnte erstmals die Fünf-Millionen-Tonnengrenze an den deutschen Flughäfen erreicht werden.

www.adv.aero

© Thinkstock/iStock/pierivb

Hochwertig und sensibel

Eine aktuelle Auswertung der Außenhandelszahlen des Statistischen Bundesamtes zeigt, dass in Frachtflugzeugen und im Frachtraum von Passagierflugzeugen vor allem hochwertige Produkte aus den Schlüsselbranchen des Industriestandorts Deutschland und besonders zeit- und temperatursensible Waren befördert werden. Demnach werden per Luft jedes Jahr Waren im Wert von weit über 200 Milliarden Euro importiert und exportiert.

www.destatis.de

Da steckt Logistik drin

Am 19. April startet zum 11. Mal der von der Bundesvereinigung Logistik initiierte „Tag der Logistik“. Er will zeigen, was Logistik alles bewegt, und bietet für interessierte Menschen von heute und Fachkräfte von morgen Einblicke in die Welt der Logistik. Rund 80 Veranstaltung sind bereits gelistet.

TAG DER LOGISTIK

www.tag-der-logistik.de

komm mit mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.

Lästern ist so gestern

Wer solche Kollegen hat, braucht keine Feinde mehr: Sie lästern, mobben, säen Zwietracht – und vergiften damit das Betriebsklima. Welche Auswirkungen hat das? Mit dieser Frage beschäftigt sich der neue Videoclip, den die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen im Rahmen ihrer Präventionskampagne kommmitmensch veröffentlicht haben. „Der Adapter“ ist der zweite von bisher drei geplanten Spots, die Themen der Kampagne aufgreifen.

Einfache Handlungshilfe für Verantwortliche

Die Hälfte der Beschäftigten in kleinen und mittleren Unternehmen findet, in ihrem Betrieb werde zu wenig dafür getan, dass sie gesund bleiben und sicher arbeiten können. Das ist ein Ergebnis der Umfrage im Zusammenhang mit der Präventionskampagne kommmitmensch. Wie aber können Verantwortliche die Arbeit in ihrem Betrieb sicher und gesund gestalten und ihre Mitarbeiter in die Präventionsmaßnahmen einbeziehen? Tipps und einfache Handlungshilfen für Führungskräfte gibt die Broschüre „Selbstverständlich sicher und gesund“ mit Checklisten, Diskussionsanregungen und Arbeitsmaterial. Die Broschüre steht zum Herunterladen auf der Internetseite der Kampagne zur Verfügung.

www.kommmitmensch.de

Verkehrsgerichtstag fordert höhere Bußgelder

Geschwindigkeits-, Abstands- und Überholverstöße sollen spürbar stärker bestraft werden. Dafür hat sich der Verkehrsgerichtstag Ende Januar in Goslar ausgesprochen. Neben einer Erhöhung der Geldbußen für „sicherheitsrelevante Vergehen“ soll auch schneller ein Fahrverbot verhängt werden können. Die Experten waren sich darüber einig, dass höhere Bußgelder nur wirken, wenn genügend kontrolliert wird. Daher sollte die Polizei ihre Kontrollen vor allem dort ausweiten, wo sich Unfälle häufen. Die Gewerkschaft der Polizei lobte die Empfehlung als wichtiges Signal, das der Gesetzgeber zügig aufgreifen sollte.

Mehr Passagiere mit eingeschränkter Mobilität

© Lufthansa/Jens Goerlich

Der Service für Personen mit eingeschränkter Mobilität hat an den deutschen Flughäfen 2016 einen neuen Rekordwert erreicht. Das geht aus einer jährlichen Erhebung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Flughäfen hervor. Im Jahr 2016 nutzten rund 1.5 Millionen Reisende mit eingeschränkter Mobilität diesen Service, das heißt weit mehr als 4.000 Menschen wurden täglich an den deutschen Flughäfen entsprechend unterstützt. Das bedeutet eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr von mehr als acht Prozent. Die Steigerung der Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen nahm im Vergleich zu den Gesamtreisenden überproportional zu.

© Thinkstock/iStock/AlxeyPnferov

Fume Events: Informationsaustausch zum Biomonitoring

Auf Einladung der BG Verkehr fanden im Dezember 2017 und Januar 2018 Gespräche mit Vertretern der Arbeitnehmerorganisationen des fliegenden Personals statt. Im Vordergrund standen Fragen zum aktuellen Biomonitoring. Dr. Tobias Weiß vom Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung referierte über das im Auftrag der BG Verkehr durchgeführte Biomonitoring und stand zusammen mit Experten der Prävention und der Vorsitzenden der Geschäftsführung, Sabine Kudzielka, für Fragen zum Thema zur Verfügung.

Aktuelle Zahlen

Im Jahr 2017 wurden bei der BG Verkehr im Zusammenhang mit Fume Events rund 920 Unfälle gemeldet. Die Zahl der gemeldeten Fälle ist damit um elf Prozent gestiegen, im Vorjahr wurden 830 Fälle erfasst. Der weit überwiegende Teil der Unfälle wurde als Arbeitsunfall anerkannt, alle gemeldeten Unfälle werden registriert. Von den 2017 gemeldeten Unfällen waren rund 80 Prozent nicht meldepflichtig, das heißt, die Betroffenen suchten vorsorglich den Arzt auf oder waren nach spätestens drei Tagen wieder arbeitsfähig. Die BG Verkehr appelliert an die Besatzungen, sich nach einem Fume Event dem Biomonitoring zur Verfügung zu stellen. Nur so können bald neue Erkenntnisse gewonnen werden.

www.bg-verkehr | Webcode: 17101038

BG Verkehr auf der ILA in Berlin

Vom 25. bis 29. April 2018 öffnet die Internationale Fachmesse für Luft- und Raumfahrt auf dem Berlin ExpoCenter Airport ihre Tore. Während der Messe werden Zukunftsfelder im Ausstellungsbereich, im Konferenzprogramm sowie bei Fluggeräten am Boden und in der Luft im Mittelpunkt stehen. Rund 1.000 Aussteller werden erwartet. Die BG Verkehr ist ebenfalls mit einem Messestand vor Ort.

www.ila-berlin.de

Regelwerk kompakt

Welche Schritte sind bei einer Gefährdungsbeurteilung zu beachten? Was ist beim Führen von Fahrzeugen auf dem Betriebsgelände wichtig? Was gehört zur Unterweisung und wo steht das? Antworten gibt die neu aufgelegte Flyerserie „Regelwerk kompakt“. Erschienen sind bisher: Regelwerk Arbeitsschutz im Überblick, Fahrzeuge, Gefährdungsbeurteilung, Unterweisung, Abeitgeberpflichten, Betriebssicherheitsverordnung und Bildschirmarbeit.

PDF-Download und Bestellung: www.bg-verkehr.de/medienkatalog

© Fotolia/Saarcopter

Drohnen bedrohen Flugzeuge

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) warnt vor gefährlichen Begegnungen von Drohnen und Flugzeugen. Im vergangenen Jahr seien Drohnen 70-mal in der Nähe von Flughäfen gesichtet worden. In weiteren 18 Fällen hätten Piloten die Flugobjekte auf der Strecke entdeckt. Für 2018 geht die DFS davon aus, dass rund eine Million Drohnen in Deutschland unterwegs sein werden. Im Oktober war in Kanada erstmals eine Drohne mit einem Passagierflugzeug zusammengestoßen. Um über die Gefahren aufzuklären, hat die Deutsche Flugsicherung eine Drohnen-App entwickelt, die Nutzer über geltende Regeln und Vorschriften informiert und vor allem Käufer von Klein- und Spielzeugdrohnen auf potenzielle Gefahren der Nutzung aufmerksam machen soll. Sie ist in den App-Stores iOS und Google Play Store kostenfrei erhältlich.

www.dfs.de

Neue Leiternorm ab 2018

Die häufigste Unfallursache beim Einsatz von Leitern ist mangelnde Standfestigkeit. Laut einer Statistik der gesetzlichen Unfallversicherung gab es 2016 knapp 23.700 meldepflichtige Unfälle im Zusammenhang mit Leitern. Die fehlende Standsicherheit der Leiter ist in fast 90 Prozent der Unfälle die Ursache. Die zum 1. Januar 2018 in Kraft getretene überarbeitete Leiternorm DIN EN 131 soll dafür sorgen, dass die Gefahrenquelle bereits bei der Herstellung minimiert wird. Die wichtigste Änderung betrifft tragbare Anlegeleitern mit einer Leiterlänge von über drei Metern. Diese müssen in Zukunft eine größere Standbreite aufweisen. Ältere Leitermodelle können weiterverwendet werden, wenn deren Sicherheit für den entsprechenden Arbeitsauftrag gewährleistet ist. Zur Einschätzung dient die Gefährdungsbeurteilung. Im Zweifel sollten Leitern mit einer Traverse nachgerüstet werden.

© Fotolia/Zerbor

Aktuelle Unfallmeldungen

Von Passagier attackiert

Gegen Abend befand sich eine Mitarbeiterin alleine am Schalter der Gepäckermittlung. Ein Passagier näherte sich und schien das Gespräch zu suchen. Stattdessen packte der Mann sie plötzlich am Unterarm und am Hals und drohte, er werde sie umbringen. Die Gepäckermittlerin wehrte sich und schrie laut um Hilfe. Dadurch wurden die Sicherheitskräfte alarmiert, die den Angreifer überwältigten. Die Mitarbeiterin blieb körperlich unverletzt und wurde psychologisch betreut.

Treppe trifft Fuß

© Fotolia/ericlefrancais1

Ein Mitarbeiter der Flugzeugabfertigung zog die Passagiertreppe Richtung Tür. Während der Bewegung drehte er sich um, weil er sehen wollte, ob die Position stimmt. Dabei geriet er mit dem Fuß unter das Treppengestell und die weiterrollende Treppe traf ihn mit voller Wucht an der Ferse. Obwohl er vorschriftsmäßige Sicherheitsschuhe trug, wurde durch den Aufprall die Achillessehne verletzt. Der Fuß konnte monatelang nicht voll belastet werden.

Wind schlägt Tür zu

An einem stürmischen Tag wollte ein junger Mitarbeiter der Gepäckabfertigung schnell eine Tür im Lager schließen. Er unterschätzte dabei die Kraft des Windes. Die Tür wurde ihm aus der Hand gerissen und schlug heftig zu, bevor er die Finger ganz zurückziehen konnte. Die Folge waren eine schmerzhafte Quetschung und eine stark blutende Platzwunde, die genäht werden musste.

Handarbeit im 21. Jahrhundert

© Kirk Williams/BG Verkehr

Selbst einfache Gepäckanhänger sind voll beladen eine Herausforderung.

© WISAG Aviation Service

Große Luftfahrtbodengeräte sollten mindestens zu zweit positioniert werden.

© Kirk Williams/BG Verkehr

Bei der Flugzeugabfertigung wird oft noch mit viel Muskelkraft gearbeitet. Eine Investition in moderne Technik würde die Beschäftigen spürbar entlasten.

Die Flugzeugabfertigung ist nichts für „Schreibtischtäter“, hier verrichten gewerblich Beschäftigte körperlich anstrengende Arbeit. Bei einer Reihe ihrer Aufgaben müssen sie hohe Gewichte unter Einsatz von Muskelkraft bewegen. Leicht kommt es dabei zu Fehl- und Überbelastungen des Muskel-Skelett-Apparats, die auf Dauer zu Gesundheitsschäden führen können. Kritische Tätigkeiten sind nicht nur der Umgang mit Fracht oder Gepäckstücken, sondern auch das Bewegen von Luftfahrtbodengeräten ohne eigenen Antrieb. Aus den Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr erreichen uns in der letzten Zeit vermehrt Anfragen wie diese: „Ist es überhaupt zulässig, dass die Mitarbeiter dieses schwere Equipment von Hand schieben und ziehen? Was gibt es für Alternativen?“

Passagiertreppen ohne Fahrantrieb

Der Präventionsdienst der BG Verkehr beschäftigt sich schon seit geraumer Zeit mit dem Thema. Zunächst stellte sich die Frage, welche Geräte per Hand bewegt werden. In der Regel sind es sogenannte geschleppte Einheiten, die das Abfertigungspersonal aus betrieblichen Gründen neu positioniert, zum Beispiel einfache Gepäckanhänger, die zu Zügen zusammengestellt werden, oder Dollys, die für den Transport von Luftfrachtcontainern und -paletten vorgesehen sind. Darüber hinaus tauchen immer mehr Passagiertreppen ohne eigenen Fahrantrieb auf dem Vorfeld auf. Diese haben zwar eine Zugdeichsel zum Verfahren mit einem Schleppgerät, werden jedoch in der Praxis oft über die letzten 10 bis 15 Meter von Hand an die Flugzeugtür herangeschoben, weil die Fluggesellschaften dadurch Sachschäden am Flugzeug vermeiden wollen. Problem: Eine Passagiertreppe, die den aktuellen europäischen Normen entspricht, hat bis zu 2.000 Kilo Eigengewicht. Selbstverständlich gibt es bereits Treppen mit eigenem Fahrantrieb, die im „Kriechgang“ an der Luftfahrzeugtür positioniert werden. Aber sie haben sich noch längst nicht auf allen deutschen Verkehrsflughäfen durchgesetzt. Wenn man bedenkt, welche Kosten durch die Lohnfortzahlung an einen erkrankten Mitarbeiter entstehen, ist allerdings die Investition für einen Fahrantrieb auf längere

© WISAG Aviation Service

Gleichzeitiges Schieben und Lenken der Geräte erfordert hohen Kraftaufwand.

Eine Passagiertreppe, die dem Stand der Technik entspricht, kann bis zu 2.000 Kilo Eigengewicht haben.

Sicht betrachtet verschwindend gering: Die Arbeitsunfähigkeitszeiten von Beschäftigten mit diesen Tätigkeiten sind erfahrungsgemäß deutlich höher als in anderen Betriebsteilen.

Kluft zwischen Theorie und Praxis

Nachdem die EU-Norm für die Passagiertreppen angepasst wurde und die Plattformen zum Schutz gegen Absturz der Beschäftigten breiter wurden, nahm folgerichtig auch das Eigengewicht zu. Der Hersteller dieser Treppe schreibt in der Regel in die Bedienungsanleitung, dass ein Verfahren der Einheit immer mit einem Zuggerät (Schlepper) erfolgen soll. Aber taugt dieser Hinweis für die Praxis? Absprachen zwischen den Herstellern und Nutzern der Geräte wären aus fachlicher Sicht äußerst wünschenswert und erforderlich!

Wie hoch die Belastung der Mitarbeiter am Boden ist, haben Präventionsexperten der BG Verkehr vor einiger Zeit gemessen. In der Regel benötigt ein Mitarbeiter einen Kraftaufwand von 650 bis 700 Newton, um eine Treppe in Bewegung zu setzen. Zur Einordnung dieses Wertes: Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin führt dazu in der Broschüre „Schieben und Ziehen ohne Schaden“ aus: „Sind 600 N Kraft erforderlich, so schaffen das nur noch 30 Prozent der erwachsenen Männer. Diese Maximalkräfte können nur extrem kurzzeitig aufgebracht werden und bergen ein sehr hohes Gesundheitsrisiko in sich. Sie sind mit einer akuten Verletzungsgefahr verbunden.“

Oft reduziert der Unternehmer eine Gefährdung durch das Bewegen zu großer Lasten dadurch, dass ein zweiter Abfertigungsmitarbeiter eingesetzt wird. Noch besser und im Sinne der Rangfolge der Schutzmaßnahmen wäre es, als technische Maßnahme bereits bei der Beschaffung dieser Arbeitsmittel auf den vorhersehbaren Anwendungsbereich der Geräte zu reagieren und das Lastenheft für die Neubeschaffung entsprechend zu füllen.

Gepäckumschlag

Auch im Bereich des Gepäckumschlages stehen Arbeitsmittel bereit, die von Hand bewegt werden. Volle Gepäckanhänger mit mehr als 1.000 Kilo Gewicht sind an der Tagesordnung. Die Handgriffe an den Zugdeichseln sind selten so gestaltet, dass man damit einhändig die Last ziehen kann. Besser nutzt man die Rücktastung der Geräteschlepper, um die Züge kraftsparend zu kuppeln.

Falls das nicht umsetzbar ist, sollte bei voll beladenen Einheiten ein Kollege mit anfassen. Die Führungsverantwortlichen im Unternehmen legen fest, bei welchen Geräten die Abläufe aus ergonomischer Sicht so ungünstig sind, dass zu zweit gearbeitet werden muss. Ebenso gehört es zu den Führungsaufgaben, die Belastung für verschiedene Tätigkeiten beim Ziehen und Schieben von Lasten einzuschätzen und Maßnahmen zum Gesundheitsschutz der Beschäftigten zu ergreifen. Angesichts des demografischen Wandels kann man nicht oft genug darauf hinweisen: Gesunde Mitarbeiter sind das wichtigste Kapital im Unternehmen!

Helge Homann
Referent für Luftfahrt bei der BG Verkehr

Ungünstige Körperhaltungen und das Fehlen geeigneter Griffe erschweren das Versetzen.

© Kirk Williams/BG Verkehr

© Gettyimages/LWA

Mit Medikamenten am Steuer

Viele Fahrer wissen nicht, dass Medikamente ihre Fahrtüchtigkeit einschränken können. Worauf muss man achten?

Wer nach eindeutigen Empfehlungen sucht, hat es schwer. Es gibt keine verlässliche Auflistung von den Stoffgruppen oder Medikamenten, die das Führen eines Fahrzeugs definitiv ausschließen. Warum ist das so? „Praktisch jedes Medikament kann unerwünschte Nebenwirkungen haben“, erklärt Dr. Birger Neubauer, Arbeitsmediziner bei der BG Verkehr.

„Jedes Medikament kann Nebenwirkungen haben, das gilt für Morphium genauso wie für Baldrian.“

„Das gilt für Morphium genauso wie für Baldrian. Wenn mich ein Patient fragt, ob er fahrtüchtig ist, werde ich persönliche Faktoren berücksichtigen, zum Beispiel Vorerkrankungen oder bekannte Allergien. Auch die mögliche Wechselwirkung mit anderen Stoffen spielt eine wichtige Rolle. Deswegen ist die Beratung im Einzelfall entscheidend.“ Dennoch lässt sich das Thema etwas einkreisen: Ganz allgemein sind sich Ärzte und Apotheker darüber einig, dass Schlaf- und Beruhigungsmittel, Schmerzmedikamente, antiallergische Medikamente, Mittel gegen Depressionen oder auch Mittel zur Behandlung des Blutdrucks die Konzentrations- und Reaktionsfähigkeit stark mindern können. Hinweise zu möglichen Nebenwirkungen stehen auf dem Beipackzettel. Davon abgesehen gibt es ein paar Standardsituationen, in denen man besonders gut aufpassen sollte:

- wenn ein neues Medikament erstmalig eingenommen wird
- bei der Kombination mehrerer unterschiedlicher Arzneimittel
- bei der Einnahme von Schlaftabletten oder Stimmungsaufhellern
- bei Neigung zu allergischen Reaktionen

Warnzeichen erkennen

Typische Warnzeichen sind zum Beispiel Benommenheit, verlangsamte Reaktionen, Schwindelgefühle oder Müdigkeitsattacken. Nach einem Unfall nützt es wenig, sich auf den behandelnden Arzt zu berufen – verantwortlich ist immer der Fahrer! Er entscheidet, ob er in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen.

Dr. Birger Neubauer weist ausdrücklich auf die „Holschuld“ der Verkehrsteilnehmer hin. „Wichtig ist, bei neuen Medikamenten oder wahrgenommenen Nebenwirkungen den behandelnden Arzt auf die konkrete Frage der Fahrtüchtigkeit anzusprechen. Wenn Sie Zusammenhänge nicht verstanden haben, fragen Sie so lange beharrlich nach, bis Ihnen wirklich alles klar ist.“ Schlussendlich entscheiden aber weder Beipackzettel noch gute Beratung über die Fahrtüchtigkeit. Diese Entscheidung trifft allein der Verkehrsteilnehmer selbst – und er haftet auch für die Folgen. (dp)

Strafgesetzbuch

§ 315c Gefährdung des Straßenverkehrs (Auszug)

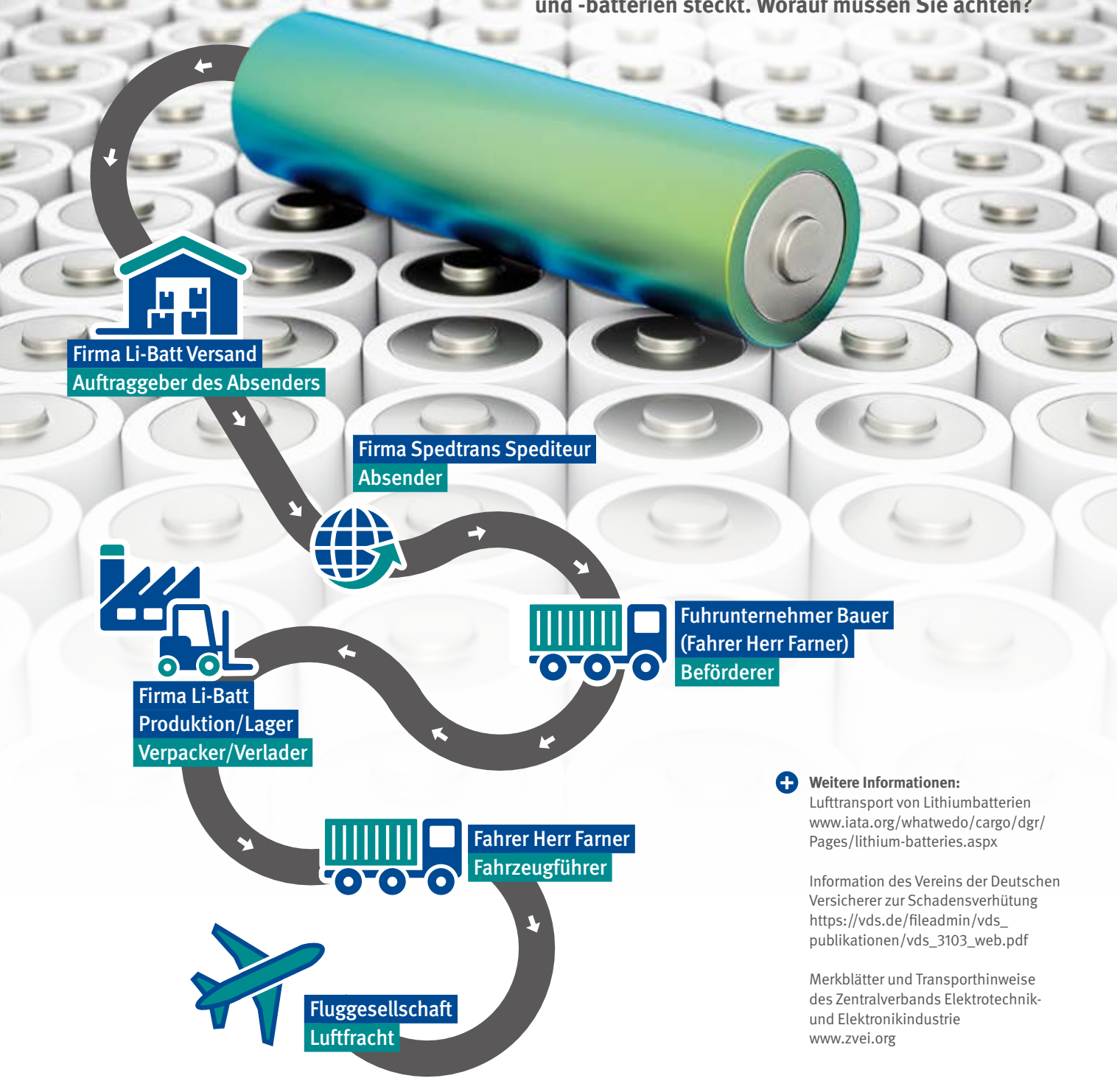
Wer im Straßenverkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er

- **infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel oder**
- **infolge geistiger oder körperlicher Mängel**

nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

Transport von Lithiumbatterien

Brennende Handys oder Elektroautos sind natürlich die Ausnahme. Aber sie machen unmissverständlich deutlich, welches Gefahrenpotenzial in Lithiumzellen und -batterien steckt. Worauf müssen Sie achten?



Weitere Informationen:
Lufttransport von Lithiumbatterien
www.iata.org/whatwedo/cargo/dgr/Pages/lithium-batteries.aspx

Information des Vereins der Deutschen Versicherer zur Schadensverhütung
https://vds.de/fileadmin/vds_publikationen/vds_3103_web.pdf

Merkblätter und Transporthinweise des Zentralverbands Elektrotechnik- und Elektronikindustrie
www.zvei.org

Für die Herstellung der Lithiumbatterien gelten weltweit strenge Vorschriften. Ein genau definiertes Qualitätsmanagementsystem soll dafür sorgen, vor allem die gefährlichen internen Kurzschlussfehler auszuschließen. Brände mit Lithium-Metall-Zellen beziehungsweise Lithium-Metall-Batterien sind mit konventionellen Mitteln zur Brandbekämpfung schwer unter Kontrolle zu bringen. Bei Bränden mit Lithium-Ionen-Zellen beziehungsweise -Batterien kann durch Einsatz großer Wassermengen das Durchgehen weiterer Zellen verhindert werden.Von billig hergestellten Batterien und von Plagiaten geht ein hohes Risiko aus, da diese ohne Qualitätskontrollen hergestellt wurden und damit im ganzen Transportverlauf ein Brandrisiko darstellen. Für den Transport von Lithiumbatterien, egal auf welchem Verkehrsträger, gilt deswegen: Der Transporteur braucht eine Bestätigung dafür, dass der Herstellungsprozess der Lithiumzellen oder Lithiumbatterien alle Vorgaben erfüllt. Das muss keine ISO-Zertifizierung sein. Allerdings erfüllt eine Zertifizierung des Herstellungsprozesses nach ISO 9001 alle Vorgaben der Transportvorschriften der Verkehrsträger. Es gibt im Internet kostenlose Vorlagen zur Lieferantenabfrage, um sich vom Hersteller oder Lieferanten die einwandfreie Qualität der Ware bestätigen zu lassen.

Transportvorschriften

Im Rahmen dieses Artikels können wir unmöglich auf alle Regelungen und Vorschriften eingehen. Darum ein paar grundsätzliche Hinweise: Für den Transport von Lithiumbatterien und Lithiumzellen im Luftverkehr gelten die gesetzlichen Vorschriften für den Transport von Gefahrgut nach den technischen Anweisungen der International Civil Aviation Organization (ICAO) 2017 und 2018 und den Gefahrgutvorschriften der International Air Transport Association (IATA) 2018. Unterschieden wird dabei zwischen neuen, gebrauchten und defekten Batterien. Der maximale Ladezustand beträgt 30 Prozent für alle im Luftverkehr versandten Lithium-Ionen-Zellen und -Batterien, die weder in ein Gerät eingebaut sind noch einem Gerät beigepackt wurden.

Für Lithiumzellen und -batterien gelten dieselben UN-Nummern wie im Straßenverkehr. Allerdings müssen zum Beispiel batteriebetriebene Fahrzeuge der UN 3171 als Gefahrgut mit Versendererklärung deklariert werden. Es gibt unterschiedliche Mengengrenzen pro Versandstück je nach Transportvariante. Bei der Markierung und Kennzeichnung der Versandstücke mit großen Zellen und Batterien müssen die englischen Versandbezeichnungen verwendet werden und alle Versandstücke müssen mit der vollständigen Adresse des Versenders und des Empfängers inklusive Land auf Englisch versehen sein. Wenn ein Versandstück nur mit dem Frachtflugzeug befördert werden darf, muss das Abfertigungskennzeichen angebracht werden.

Die Verantwortung für den sicheren Transport tragen alle, die an der Beförderung beteiligt sind.

Das bisher verwendete Lithiumbatterieabfertigungskennzeichen für Teil II beziehungsweise Teil IB der Verpackungsanweisungen und das Gefahrenkennzeichen der Klasse 9 dürfen für Teil I, Teil IA und Teil IB der Verpackungsanweisungen noch bis 31. Dezember 2018 verwendet werden. Ab 1. Januar 2019 müssen die neue Lithium-Batterie-Markierung und das Lithium-Batterie-Gefahrenkennzeichen der Klasse 9 verwendet werden.

Grenzwerte für den Transport

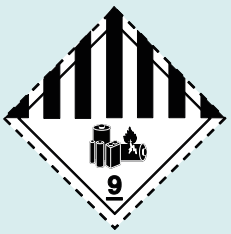
1. Mengengrenzen pro Versandstück je nach Flugzeugtyp (Passagierflugzeug oder nur mit Frachtflugzeug); Zellen und Batterien, die ohne Ausrüstung verpackt wurden, dürfen nicht als Fracht auf Passagierflugzeugen transportiert werden.
2. Maximale Versandstückgrößen, die sich an den Türabmaßen des Frachtraumes orientieren.
3. Maximale Gewichtsgrenzen, die sich aus der Belastung des Kabinenbodens ergeben.

Es gibt grundsätzlich keine Einschränkungen für die Gesamtmenge an Lithiumzellen und -batterien, die in ein Flugzeug geladen werden dürfen, wenn die obigen Grenzwerte eingehalten werden.

Was Passagiere wissen müssen

Für die Mitnahme von Lithiumzellen und -batterien und Geräten mit eingebauten Lithiumzellen und -batterien im Handgepäck beziehungsweise im aufgegebenen Gepäck bestehen wegen der Brandgefahr klare Vorgaben. Alle Ladeakkus und alle Ersatzzellen und -batterien (auch Alkali, Nickelmetallhydrid et cetera) und damit auch alle Gepäckstücke, die mit Lithiumzellen oder -batterien ausgerüstet sind (mit Ausnahme von Knopfzellen) müssen ins Handgepäck. Die Powerbanks und Ersatzzellen und -batterien müssen einzeln gegen Kurzschluss gesichert sein. Das bedeutet auch, dass während des Fluges eine Powerbank nicht dazu verwendet werden darf, einem anderen Gerät Strom zur Verfügung zu stellen. Dies ist zumindest auf Langstreckenflügen kein Problem, da sich entweder unter dem Passagiersitz eine Steckdose befindet oder in der Konsole ein USB-Anschluss

Kennzeichnung



Bereits seit Januar 2017 darf die neue Kennzeichnung für Lithiumbatterien verwendet werden. Der alte Text, der für die kleinen Zellen/Batterien bisher erlaubt war, darf noch bis 31. Dezember 2018 verwendet werden. Auch der Gefahrzettel Nr. 9 darf für die großen Zellen und Batterien bis dahin verwendet werden.

Ab 1. Januar 2019 gibt es für die kleinen Zellen und Batterien dann das Lithiumbatteriekennzeichen und für die großen Zellen und Batterien den Gefahrzettel Nr. 9A. Auf die neue Markierung werden die jeweilige UN-Nummer und eine Telefonnummer für Rückfragen eingetragen.

© Gettyimages/DAVID PARKER/SCIENCE PHOTO LIBRARY; mdsCreative/Beate Autering

zu finden ist. Allerdings braucht man je nach Herkunft des Flugzeugs einen Adapterstecker für die Steckdose.

Seit 15. Januar 2018 gibt es Verschärfungen der Regelung für Gepäckstücke, die eingebaute Lithiumzellen oder Lithiumbatterien (mit Ausnahme von Knopfzellen) enthalten. Die Regelung gilt für Koffer, Trolleys oder Taschen. Werden solche Gepäckstücke als aufgegebenes Gepäck befördert, müssen die Lithiumzellen beziehungsweise die Lithiumbatterien ausgebaut und gegen Kurzschluss gesichert im Handgepäck mitgeführt werden.

Gepäckstücke, bei denen die Lithiumzelle beziehungsweise die Lithiumbatterie nicht ausgebaut werden kann, sind zur Mitnahme komplett verboten, weil immer damit gerechnet werden muss, dass das Gepäckstück im Laderaum verstaut werden muss. Dies betrifft auch alle Powerbanks, die im Gepäckstück eingebaut sind.

In Deutschland wird das Gepäck geröntgt und ein Computer gibt Schwarzalarm, wenn bestimmte Gegenstände erkannt werden. In vielen anderen Staaten der Welt sitzt eine Person am Bildschirm und kontrolliert das Röntgenbild des Koffers.

Wird zum Beispiel eine E-Bike-Batterie oder eine Powerbank im aufgegebenen Gepäck entdeckt, so wird der Koffer geöffnet, die Batterie beziehungsweise die Powerbank entfernt und ein Zettel in den Koffer gelegt, dass nicht erlaubtes Gefahrgut gefunden und entfernt wurde und der Passagier kein Recht auf Erstattung hat. Je nach Flughafen und Zeit bis zur Gepäckverladung wird der Passagier auch ausgerufen und hat die Möglichkeit, eine Spedition mit dem Verpacken und dem Versand der Batterie beziehungsweise der Powerbank zu beauftragen. Jedoch scheitert ein Versand meist an den fehlenden Bestätigungen zum QM-System und zum UN-38.3-Test.

Elektrische Rollstühle an Bord

Für Rollstühle oder andere ähnliche batteriebetriebene Fortbewegungsmittel (Mobilitätshilfen) gilt nach 2.3.2.4 der IATA DGR:

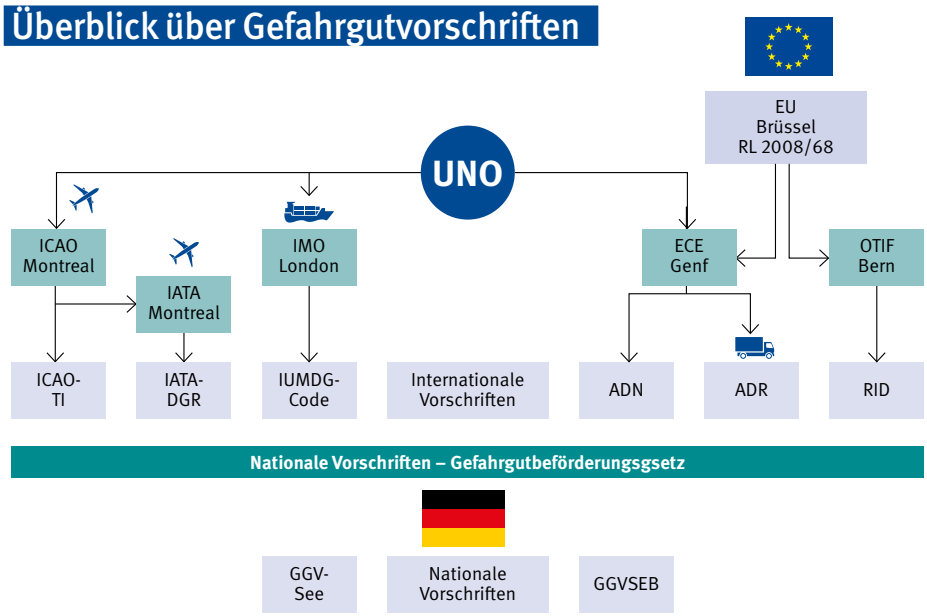
- Wenn das Gerät für den Betrieb eine Lithium-Ionen-Batterie benötigt, die ausgebaut werden kann, so darf diese maximal 300 Wattstunden (Wh) haben.
- Wenn das Gerät für den Betrieb zwei Lithium-Ionen-Batterien benötigt, die ausgebaut werden können, so dürfen diese jeweils maximal 160 Wh haben. Maximal eine Ersatzbatterie mit maximal 300 Wh oder maximal zwei Ersatzbatterien mit maximal 160 Wh.
- Der UN-38.3-Test muss bestanden sein (ggf. Herstellernachweis besorgen).
- Wenn Batterien ausgebaut werden können (Rollstuhl muss dafür konzipiert sein), muss dies gemacht werden; jede ausgebaute Batterie muss dann gegen Kurzschluss gesichert und geschützt (zum Beispiel durch eine schützende Tasche) in der Passagierkabine mitgenommen werden.
- Für die Verladung bestehen zusätzliche Vorschriften für die Fluggesellschaft; unter anderem muss der Flugkapitän über die Ladeposition informiert werden.

Lagerung von Lithiumbatterien

Für die Lagerung von Lithiumzellen und -batterien gibt es bis heute keine gesetzlichen Anforderungen. Beschädigte oder defekte Batterien müssen umgehend aus dem Lager- und Produktionsbereich entfernt werden.

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung gibt in der FAQ-Liste „Handlungsrahmen Elektromobilität“ folgende Hinweise: „Da die Palette von Elektrofahrzeugen vom Zweirad bis zum LKW reicht, ist eine Gefährdungsbeurteilung im Einzelfall unabdingbar. Insbesondere wird eine Regelung für den Fall benötigt, dass ein Akkumulator ohne äußerlich sichtbaren Schaden hinfällt oder vom Stapler angefahren wird, zum Beispiel Quarantäne und Beobachtung. Dies ist stark abhängig von der Bauform und der chemischen Zusammensetzung des jeweiligen Akkumulators, Antworten kann demnach nur der Hersteller des Akkumulators geben. Dessen Hinweise sind zu beachten. In diesem Zusammenhang kann es auch sinnvoll sein, Regelungen bezüglich der Lagerbedingungen von Lithium-Ionen-Akkumulatoren zu treffen.

Überblick über Gefahrgutvorschriften



© Christoph Papsch/BG Verkehr

Der Transport von Lithiumbatterien oder Lithiumzellen im Passagiergepäck ist generell verboten.

Bei der Erarbeitung eines Brandschutzkonzeptes ist insbesondere zu berücksichtigen, dass Lithium-Ionen-Akkumulatoren üblicherweise ohne metallisches Lithium hergestellt werden, sodass das Löschmittel unter Berücksichtigung der Angaben des Herstellers in erster Linie auf den Elektrolyten und eventuell brennbare Kunststoffteile des Akkumulatorgehäuses abzustimmen ist."

Der Verband der Sachversicherer hat jedoch im VdS-Merkblatt 3103 allgemeine Sicherheitsregeln und Abstandsvorschläge kombiniert (Bezugsquelle siehe Internetverweise vorne).

Es gibt keine Mengenbegrenzungen nach oben oder unten dafür, ab wann welche Regeln greifen. Daher ist eine Klarstellung mit dem Versicherer immer nötig. Grundsätzlich spricht man von Lagerung, wenn die Batterien länger als 24 Stunden an einem Ort stehen. Die Verantwortlichen im Unternehmen sollten unbedingt mit dem eigenen Versicherer vor Ort eine Begehung durchführen. Dabei werden die Lagerung für Lithiumzellen und -batterien und die Lagerung von Geräten mit eingebauten und/oder beigepackten Lithiumzellen oder -batterien genau besprochen und protokolliert. So werden Gefahren für die Beschäftigten minimiert. Nur wer die Vorgaben des eigenen Versicherers umsetzt und einhält, kann außerdem sicher sein, dass der Versicherer im Schadensfall auch wirklich die Kosten übernimmt.

Schulung und Fachkunde

Grundsätzlich gilt: Alle Mitarbeiter, die mit Gefahrgut umgehen, müssen auf dem neuesten Stand der Vorschriften sein, über Änderungen informiert werden und selbstverständlich müssen auch die Arbeitsdokumente und Anweisungen dem aktuellen Vorschriftenstand entsprechen. Das betrifft besonders die Mitarbeiter, die mit der Lagerung und Beladung von Gepäck und Fracht zu tun haben, aber zum Beispiel auch Agenten, die für Luftverkehrsgesellschaften tätig sind.

Eva Glimsche

Unsere Gastautorin ist Trainerin und Inhaberin der Firma „savethesituation" mit dem Schwerpunkt Schulung und Beratung im Gefahrgutbereich.

Klassifizierung

Wie werden Lithiumzellen* und -batterien eingestuft?

UN 3090
Lithium-Metall-Batterien (einschließlich Batterien aus Lithiumlegierungen)

UN 3091
Lithium-Metall-Batterien **in** Ausrüstungen (einschließlich Batterien aus Lithiumlegierungen)

UN 3091
Lithium-Metall-Batterien, **mit** Ausrüstungen verpackt (einschließlich Batterien aus Lithiumlegierungen)

UN 3480
Lithium-Ionen-Batterien (einschließlich Lithium-Ionen-Polymer-Batterien)

UN 3481
Lithium-Metall-Batterien **in** Ausrüstungen (einschließlich Lithium-Ionen-Polymer-Batterien)

UN 3481
Lithium-Metall-Batterien, **mit** Ausrüstungen verpackt (einschließlich Lithium-Ionen-Polymer-Batterien)

UN 3171
Batteriebetriebenes Fahrzeug (gilt auch für E-Bike, Aufsitzrasenmäher, Hoverboard und andere selbstbalancierende Fahrzeuge). Im Straßenverkehr gibt es für die Beförderung batteriebetriebener Fahrzeuge Erleichterungen, die seit dem ADR 2017 in der SV 666 geregelt sind. Hier besteht keine Kennzeichnungspflicht der Versandstücke und es ist kein Eintrag im Beförderungspapier nötig.

* Zellen werden unter der Versandbezeichnung für Batterien verschickt.

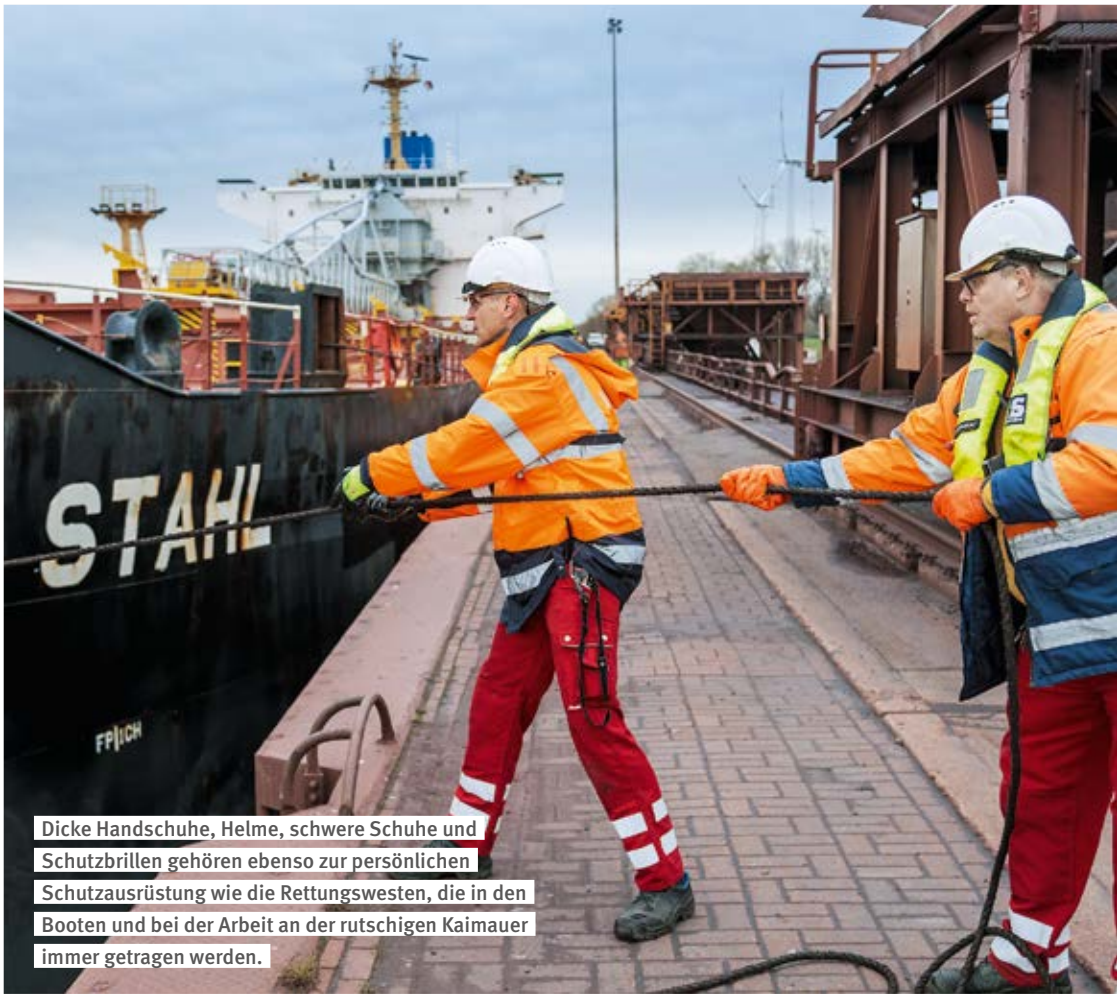
EUROGATE
24

Von Beruf Festmacher

Selbst das modernste Containerschiff kann nur anlegen, wenn die Festmacher im Hafen das Vertäuen übernehmen. Dazu sind sie rund um die Uhr im Einsatz, jeden Tag und bei jedem Wetter.

Oben im „Turm“, wie die Männer sagen, sitzt Horst Imgram an einem Tisch vor Monitoren und Telefonen. Wenn er aus dem Fenster schaut, sieht er unter sich die große Hafenschleuse und zur Seite den ruhigen Fluss der Weser, auf der ein Frachtschiff gen Nordsee steuert. Draußen setzt mit der morgendlichen Dämmerung das erste Tageslicht ein. Horst Imgram (54) ist Betriebsleiter der Festma Vertäugesellschaft in Bremen, die dafür zuständig ist, alle einkommenden Schiffe fest- und alle auslaufenden Schiffe wieder loszumachen. Die Festma bietet noch weitere Dienstleistungen an, zum Beispiel die Bereitstellung von Gangway, Telefon und Frischwasser. Außerdem sind die erfahrenen Seeleute gefragt, wenn die Werften Schiffe ein- oder ausdocken wollen. An diesem Morgen koordiniert Horst Imgram den Einsatz. Auf großen Tafeln an der Wand stehen die Namen der Schiffe, die schon in den Häfen sind oder in Kürze erwartet werden. Die Seekarte auf Ingrams Monitoren zeigt alle Schiffsbewegungen auf der Weser und der nahen Nordsee. Die „Weser Stahl“ ist der nächste Auftrag für die Festmacher; sie wird für 11:30 Uhr in Bremen erwartet.

Michael Kechagias (50) ist einer der etwa 30 Festmacher in Bremen. Er ist seit 20 Jahren mit Leidenschaft dabei. Gerade erst hat er die Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit absolviert, dafür monatelang Theorie gelernt und Seminare besucht. Er ist seit den frühen Morgenstunden im Einsatz und genießt die Pause im „Turm“ mit einem heißen Kaffee. Nach einer Karriere als Schiffsmechaniker auf verschiedenen Seeschiffen hat Kechagias eher zufällig vom Beruf des Festmachers erfahren. Wie viele seiner Kollegen zog es ihn nach der Zeit auf See zurück an Land. In Bremen suchte man damals Festmacher: Vor allem erfahrene Seeleute, die mit den Abläufen beim Anlegen großer Schiffe vertraut waren, außerdem aber auch die kleinen Festmacherboote fahren konnten, waren gefragt.



Dicke Handschuhe, Helme, schwere Schuhe und Schutzbrillen gehören ebenso zur persönlichen Schutzausrüstung wie die Rettungswesten, die in den Booten und bei der Arbeit an der rutschigen Kaimauer immer getragen werden.

Die Festma Vertäugesellschaft entstand 1971, als die Arbeit des Vertäuens privatisiert wurde. Die bis dahin beim städtischen Hafen angestellten Festmacher gründeten kurz entschlossen eine eigene Firma, die sich entgegen aller Skepsis der Konkurrenz bis heute gehalten hat und immer noch im Besitz der Arbeitnehmer ist.

Armdicke Taue und Drähte aus Stahl

Um 11:00 Uhr geht es los. Michael Kechagias macht sich mit dem Kollegen Olaf Schröder und zwei weiteren Festmachern in zwei Winschenwagen (das sind kleine Lastwagen mit einer Winde auf der Ladefläche) auf den Weg zum Klöcknerhafen. Die „Weser Stahl“, ein knapp 200 Meter langer Frachter, bringt Erz aus Norwegen. Sie kommt regelmäßig nach Bremen – eine alte Bekannte sozusagen. „Das Schiff nutzt Festmacherdrähte, da beim Löschen des Erzes viel Dreck entsteht und normale Leinen dadurch schnell verschmutzen“, erklärt Kechagias. „Für uns sind die starren Drähte etwas schwerer zu handhaben und weil sie gefettet sind, leidet außerdem unsere PSA.“ Die „Weser Stahl“ steuert langsam immer dichter auf die Hafenanlage zu. Nur wenige Meter trennen den Frachter noch von der Kaimauer. Nun folgt die Choreografie des Vertäuens: Die beiden Winschenwagen werden in Höhe des Bugs und des Hecks am Kai in Position gebracht. Hinter dem Schanzkleid (Reling) des Schiffes tauchen jetzt Leute auf, schwungvoll wirft einer die leichte Wurfleine herüber, an deren Ende die Affenfaust (ein dicker, runder Knoten) hängt. Damit ist das eigentliche Schiffstau, der Festmacherdraht, verknüpft. Kechagias fängt geschickt die Leine und zieht sie herüber an Land – meist mit der Winde, manchmal aber auch mit Muskelkraft. Er wickelt die Leine um die Winde auf dem Fahrzeug, sein Kollege zieht den Draht mit dem Winschenwagen nach vorne, sodass Kechagias ihn über den Poller hieven kann. Anschließend wird der Draht von den Seeleuten an Bord gespannt. In mehreren Durchgängen und mit jeweils zwei Vor- und Achterleinen sowie zwei Vor- und Achterspring wird die „Weser Stahl“ am Kai vertäut.

Rund 3.000 Schiffe werden von den Festmachern in den bremischen Häfen jedes Jahr vertäut und wieder losgebunden.

Die vier Festmacher am Kai sind ein eingespieltes Team. Sie verständigen sich über Funk und mit Handzeichen miteinander – schließlich liegen mehr als 200 Meter zwischen ihnen. Das Vertäuen der „Weser Stahl“ dauert 20 Minuten, dann ist das Schiff fest. Mit gekreuzten Armen signalisiert Michael Kechagias dem Bootsmann an Deck, dass das Schiff sicher am Kai liegt. „So, das war’s. Mehr ist das nicht“, sagt er schlicht.

Sechs Tage hintereinander stehen die Mitarbeiter von Festma 24 Stunden lang auf Stand-by. An manchen Tagen, wenn es im Hafen ruhiger ist, warten

Ankunft der WESER STAHL

Langsam manövriert das Schiff an die Kaimauer, dann fliegt die erste Wurfleine herüber. Nach 20 Minuten ist der Frachter festgemacht. Falls ein Tau reißt, kann es eine tödliche Wucht entwickeln.

Michael Kechagias (50)

Die Arbeit ist körperlich anstrengend und manchmal gefährlich. Kechagias hat sich deswegen auf Technik und Sicherheit spezialisiert und gerade die Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit abgeschlossen.

Bei einem korrekt vertäuten Schiff verteilen sich die Zugkräfte, die durch Winddruck oder Strömung entstehen, auf die verschiedenen Leinen.

sie zu Hause, bis der Anruf aus dem „Turm“ kommt. Dann müssen sie innerhalb einer Stunde vor Ort sein. Gearbeitet wird so lange, wie es die Aufträge verlangen, maximal jedoch zwölf Stunden. „Die Leute werden nach Bedarf eingesetzt“, sagt Horst Imgram. „So geht das Tag für Tag: sechs Tage arbeiten, dann vier Tage frei.“ Für manchen ist diese 24-Stunden-Bereitschaft schwierig: „Vor allem bei Nachtarbeit, wenn man um 11 Uhr vormittags nach Hause kommt und schlafen soll, ist man komplett raus aus dem Rhythmus“, sagt Michael Kechagias. „Auf diese abwechslungsreichen Arbeitszeiten muss man deshalb schon Lust haben. Dafür haben wir aber auch viele Freiheiten und können zum Beispiel auch mal etwas Privates erledigen, wenn es ein paar Stunden Stand-by gibt.“

Horst Imgram (54)

Wenn die Schiffe in den Hafen kommen, muss es schnell gehen. Der Betriebsleiter Horst Imgram koordiniert die Arbeitseinsätze der Festmacher, damit die ein- und auslaufenden Frachter keine Wartezeiten haben.

Ortswechsel: Containerterminal Bremerhaven

An der Wesermündung in Bremerhaven stehen im Containerterminal auf einer Länge von fünf Kilometern mächtige Containerbrücken dicht gedrängt nebeneinander und beugen sich über zahlreiche Frachtschiffe. Es blinkt und fiept. Große Van-Carrier, deren Fahrer in luftiger Höhe arbeiten, befördern die Container von und zu den Schiffen. Auch in Bremerhaven betreibt die Festma mit etwa 70 Leuten das Vertäuen von Schiffen. Und natürlich gibt es auch hier einen „Turm“. Dort sitzt der Betriebsleiter André Lüth wie sein Kollege in Bremen vor Monitoren und Telefonen. Die prächtige Aussicht auf die Wesermündung und über den Hafen nimmt er kaum noch wahr, sie gehört für ihn zum Alltag.

In Bremerhaven vertäuen die Festmacher Containerschiffe mit bis zu 400 Metern Länge und 60 Metern Breite. Dazu kommen schwere Mercedes Atego und Unimogs zum Einsatz, allesamt 7,5-Tonner. Auf Lührs Monitor ist die „YM Antwerp“, ein Containerschiff mit „nur“ 260 Metern Länge, als nächster Auftrag markiert; am Horizont der Wesermündung ist sie bereits zu erkennen.

Die beim städtischen Hafen angestellten Festmacher gründeten eine eigene Firma, die sich entgegen aller Skepsis der Konkurrenz bis heute gehalten hat und immer noch im Besitz der Arbeitnehmer ist.

Das Winterwetter ist ungemütlich: Draußen an der Kaimauer bläst der kalte Wind vom Meer herüber. Fast waagrecht peitscht der Regen über den Hafen. Die Festma-Männer steigen unverdrossen aus den vorgewärmten Vertäufahrzeugen und los geht es: Leinen werden geworfen und gefangen, Anweisungen in den rauen Wind gerufen, Hände greifen nach triefend nassen, schweren, rutschigen Schiffstauen, die über Poller gestülpt werden – bis „der Dampfer“ schließlich nach etwa einer halben Stunde festgemacht ist.

Anschließend heißt es: Leinen los für die „Rumba“, die wenige hundert Meter entfernt liegt. Der Container-Feeder möchte auslaufen. Zwei Festmacher vorne, zwei hinten und ruckzuck sind die Taue vom Poller gezogen und klatschen ins kalte Wasser.

„Natürlich ist es nicht immer schön, bei Regen, Schnee, Hagel und Wind so einen Dampfer festzumachen“, sagt Kechagias mit typisch norddeutschem Akzent, „man muss schon ein bisschen wasserfest sein in dem Beruf. Aber wir sind alle gerne draußen!“ Die Festma investiert regelmäßig in aktuelle PSA, testet neue Jacken und Hosen, Helme und Handschuhe, Brillen und Schuhe oder Rettungswesten, die erst nach sorgsamer Prüfung angeschafft werden. Nur selten ist jemand erkältet, Rückenerkrankungen gibt es so gut wie gar nicht. „Der Festmacherjob ist sehr dynamisch“, erklärt Kechagias, „immer in Bewegung, man schiebt, man zieht. Alles das, was andere im Fitnessstudio machen“, lacht er.

Zurück in Bremen. Michael Kechagias hat sich ein paar Stunden Schlaf verdient. Auch im „Turm“ hat die Einsatzleitung gewechselt. Die Seekarte auf dem Monitor zeigt bereits den nächsten Auftrag an: Die „Pride“, ein 150-Meter-Schüttgutfrachter, wird gegen 21:00 Uhr den Hafen erreichen. Die Festmacher sind bereit. Wie immer.

Text und Fotos: Christoph Papsch

Nicht jedes Schiff macht direkt an der Kaimauer fest. Schwere Tanker zum Beispiel werden an Dalben vertäut, die im Wasser stehen. Dafür nutzen die Festmacher drei kleine Boote, von denen aus sie die Trossen über die Dalben hieven.

Gefahrlos mit Hubschraubern arbeiten

Ohne die Gefährdungsbeurteilung ist professioneller Arbeitsschutz bei der Luftarbeit nicht möglich. Eine Checkliste hilft den Unternehmern, dabei strukturiert vorzugehen.

Mechanische Gefährdungen

- rotierende Trag- und Heckschraube
- pendelnde Lasten und Lastenaufnahmeeinrichtungen
- Lastabrisse und herabfallende Teil
- fehlende Trittsicherheit/Stolpern, Rutschen
- Absturz des Hubschraubers
- Absturz aus dem Hubschrauber und von hochgelegenen Arbeitsplätzen
- bewegte Transportmittel

Chemische Gefährdungen

- Umgang mit Kraft- und Schmierstoffen (KS und SS)
- Umgang mit Pflanzenschutzmitteln
- Motor- und Turbinenabgase
- Industrie- und Brandabgase
- aufwirbelnde Stäube

© Christoph Papsch/BG Verkehr

Die gewerbliche Arbeit mit Hubschraubern birgt für Piloten und Mitarbeiter etliche Gefährdungen (siehe Beispiele in der Checkliste unten). Der Unternehmer muss deswegen die Arbeitsabläufe im Vorfeld analysieren und festhalten, was für Schutzmaßnahmen getroffen werden. Das ist eine Kernforderung des Arbeitsschutzgesetzes und der Unfallverhütungsvorschrift "Grundsätze der Prävention." Eine Gefährdungsbeurteilung kann bezogen auf den Arbeitsplatz, auf Personen, Arbeitsbereiche oder Tätigkeiten durchgeführt werden. Was sinnvoll ist, wird betriebsspezifisch entschieden: Die klassische Struktur der Hubschrauberunternehmen umfasst zum Beispiel die Bereiche Verwaltung, Instandhaltung (Werft) und Flugbetrieb. Für die Verwaltung und Instandhaltung ist die arbeitsbereichsbezogene Gefährdungsbeurteilung geeignet, für den Bereich Flugbetrieb die tätigkeitsbezogene.

Systematisch vorgehen

Wie wird eine Gefährdungsbeurteilung aufgebaut? Am Anfang sammeln die Führungsverantwortlichen die Gefährdungen und Belastungen, die sich bei der Arbeit ergeben könnten, sie halten also den Ist-Zustand fest. In der Praxis haben sich dafür Betriebsrundgänge mit der Sicherheitsfachkraft und dem Betriebsarzt bewährt, dazu kommt die Auswertung von Unfällen, Beinaheunfällen und Erkrankungen.

Im nächsten Schritt beurteilen sie das jeweilige Risiko und legen Maßnahmen fest, um die Gefährdung ganz abzustellen oder zu verringern. Die Verantwortlichen überprüfen regelmäßig, ob diese Maßnahmen wirken und ob Aktualisierungen oder Ergänzungen erforderlich sind. Das gilt beispielsweise für die Beschaffung neuer Arbeitsmittel, die Änderung bestehender Flug- und Arbeitsverfahren oder den Einsatz von Gefahrstoffen. Der gesamte Prozess wird nachvollziehbar dokumentiert.

Die Gefährdungsbeurteilung ist ein Werkzeug, um die Arbeit so sicher wie möglich zu gestalten.

Gefährdungen bewerten

Wurden Gefährdungen erkannt, muss man das damit verbundene Risiko abschätzen, um geeignete arbeitssicherheitstechnische Schutzmaßnahmen auszuwählen. Für die Einschätzung betrachtet man zunächst, wie wahrscheinlich es ist, dass ein Schaden eintritt, und wie schwer die Folgen wären. Damit das Abschätzen des Risikos nicht zu subjektiv aus den persönlichen Erfahrungen und Befindlichkeiten der Beteiligten entsteht, ist es wichtig, den Prozess zu objektivieren. Dazu dient zum Beispiel ein grafisches Bewertungsverfahren.

Dokumentation

Die Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung ist ein praktisches Nachschlagewerk im Betriebsalltag. Sie beweist zudem, dass der Unternehmer seine gesetzlichen Pflichten in Sachen Arbeitsschutz erfüllt. Formal verlangt der Gesetzgeber, dass aus den Unterlagen das Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung, die festgelegten Maßnahmen und das Ergebnis ihrer Überprüfung, also die Wirksamkeitskontrolle, ersichtlich sind. Diese Nachweise können in Papierform oder als Datei aufbewahrt werden.

Dipl.-Ing. Stephan Elfert
Aufsichtsperson der BG Verkehr, Sachgebiet Luftfahrt

Weitere Informationen:
Ausführliche Informationen gibt es in der Broschüre „Sichere Einsätze von Hubschraubern bei der Luftarbeit"
DGUV Information 214-911
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Luftarbeit: Beispiel für eine Checkliste zur Gefährdungsbeurteilung

Elektrische Gefährdungen
- schadhafte elektrische Betriebsmittel
- elektrische Freileitungen

Biologische Gefährdungen
- Mikroorganismen
- gentechnisch veränderte Organismen
- allergene und toxische Stoffe von Mikroorganismen u. ä.

Brand- und Explosionsgefahr
- Betankungen
- Umgang mit Sprengstoffen

Thermische Gefährdungen
- Kontakt mit heißen Medien
- Kontakt mit kalten Medien

Physikalische Gefährdungen
- Lärm und Vibrationen
- elektrostatische Aufladungen
- elektromagnetische Felder
- radioaktive Strahlungen
- Rotorabwind
- Windböen

Gefährdung durch Arbeitsumgebung
- Hitze
- Kälte
- Nässe
- Blendwirkung
- aufwirbelnder Staub und Schnee
- Zugluft

Physische Belastungen
- Bewegen schwerer Lasten
- Laufen im steilen Gelände
- einseitige Arbeitshaltung
- körperliche Zwangshaltung
- Tragen persönlicher Schutzausrüstung (PSA)

Belastungen durch Wahrnehmbarkeit und Handhabbarkeit
- Handhabbarkeit von Arbeitsmitteln
- Anordnung von Stellteilen und Anzeigen

Psychomentale Fehlbelastungen
- Überforderung
- Stress/Zeitdruck/Konzentration
- kurzzyklische Tätigkeit
- unregelmäßige Arbeitszeit
- ständig wechselnde Arbeitsstätten
- Probleme zwischen Kollegen

Mangelnde Arbeitsorganisation
- unvollständige Planung und Einsatzvorbereitung
- unvollständige Ermittlung der Risikofaktoren
- fehlendes Wissen und Können
- ungeeignete Arbeitsmittel
- ungenügende Prüfpflichten
- mangelnde Kommunikation
- unvollständige Rettungskette
- fehlende arbeitsmedizinische Vorsorge
- Gefährdung Dritter und durch Dritte

Gemeinsam erfolgreich: gute Mitarbeiter und Chefs

Der demografische Wandel macht auch vor den Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr nicht halt. In vielen Unternehmen werden Fahrer knapp. Wie hält man gute Mitarbeiter?

Gut ausgestattete und sichere Fahrzeuge, interessante Tätigkeiten und faire Bezahlung sind wichtig. Arbeitszeiten, die es ermöglichen, Familie und Beruf unter einen Hut zu bringen, ebenso. Auch Entwicklungs- und Karriereperspektiven sowie nicht zuletzt ein gutes Betriebsklima nennen gerade jüngere Arbeitnehmer, wenn man sie auf ihre Kriterien für gute Arbeit anspricht. Auf diese Aspekte weist auch die Kampagne „kommmitmensch – Sicher. Gesund. Miteinander." mit ihren Handlungsfeldern hin. Ein zentrales Thema ist die Führung.

Unternehmer und Führungsverantwortliche sind für den wirtschaftlichen Erfolg eines Unternehmens verantwortlich – ohne motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird das auf Dauer nicht gelingen. Führungsverantwortliche prägen nicht nur die Gestaltung der Arbeitsbedingungen ihrer Mitarbeiter, sondern ihr Verhalten selbst stellt eine Arbeitsbedingung dar. Vorgesetzte nehmen also maßgeblichen Einfluss darauf, wie wohl oder unwohl sich die Angestellten fühlen, und dies hat wiederum Einfluss auf deren Arbeitsverhalten, Gesundheit und Leistungsfähigkeit.

Gesund und wertschätzend führen

Mitarbeiter, die sich von ihrer Führungskraft respektiert, einbezogen und informiert fühlen, arbeiten besser und motivierter, sie sind seltener krank, bleiben länger im Unternehmen und repräsentieren es besser. Sie leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit eines Unternehmens. Ist dagegen das Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern schlecht,

© DGUV

Wer sich respektiert, einbezogen und informiert fühlt, arbeitet besser und motivierter, ist seltener krank und bleibt länger im Unternehmen.

der Führungsstil eher autoritär, haben Vorgesetzte wenig Interesse an den Beschäftigten, beteiligen sie selten an Entscheidungen oder behandeln sie ungleich, dann gibt es oft hohe Fehlzeiten und eine große Fluktuation.

Gesund zu führen bedeutet wertschätzend zu führen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Respekt zu begegnen und ihr Bedürfnis nach Anerkennung zu erfüllen. Gesund Führende gehen davon aus, dass die Angestellten im Rahmen ihrer Möglichkeiten von sich aus zu einer guten Arbeitsleistung bereit sind. Wertschätzend zu führen bedeutet, den Einzelnen mit der Leistung, die man von ihm erwartet, nicht zu überfordern, also zum Beispiel neue Mitarbeiter gut einzuarbeiten und erfahrene weiterzubilden, wenn sich an den Arbeitsbedingungen etwas ändert. Wichtig sind außerdem ausreichende Informationen und klare Arbeitsanweisungen.

Auch die Arbeitsmenge muss passen, das heißt zum Beispiel, bei der Gepäckabfertigung auf die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter einzugehen und die Abfertigungszeiten entsprechend anzupassen.

Aufmerksamkeit im Alltag prägt das Klima

Zum gesunden Führen gehört ein wertschätzender Umgangston, der viele Selbstverständlichkeiten umfasst: persönliche Begrüßung, möglichst jeden mit Namen ansprechen, regelmäßige Feedbackgespräche, in denen auch persönliche Themen Platz haben, großzügiger Einsatz von Höflichkeitsformeln wie „Bitte“ und „Danke“. Mitarbeiter wollen wahr- und ernst genommen werden. Ein Lob für die Arbeit motiviert übrigens viele Menschen stärker als eine Gehaltserhöhung!

Das Vertrauen zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern ist in den verschiedenen Branchen des Verkehrsgewerbes ein wichtiger Faktor für gute Arbeit. Denn oft sind die Mitarbeiter lange Zeiten allein außerhalb des Unternehmens unterwegs und arbeiten selbstständig. Die Vorgesetzten vertrauen darauf, dass der Mitarbeiter seinen Job gut macht, die Mitarbeiter darauf, dass der Chef hinter ihnen steht – auch wenn es Probleme gibt. Dazu gehört zum Beispiel ein ausgleichendes Verhalten, wenn es zu Unstimmigkeiten mit dem Kunden kommt.

Ein gutes Vorbild sein

In Alltagssituationen zeigt sich, inwieweit Führungsverantwortliche Sicherheit und Gesundheit ernst nehmen. Sie sind Vorbilder für die Beschäftigten in Bezug auf das Verhalten bei der Arbeit und nur glaubwürdig, wenn sie mit gutem Beispiel vorangehen – sei es nun bei der Nutzung von Handlauf und persönlicher Schutzausrüstung oder dem Ausgleich zwischen Arbeit und Freizeit. Wer andere gesund führen will, muss bei sich selbst damit anfangen. Selbstverständlich trägt jeder Einzelne im Betrieb Verantwortung für seine Gesundheit und auch für das Wohlbefinden im Umgang miteinander. Aber die Führungskräfte stehen besonders in der Pflicht: Um ihrer Verantwortung gerecht werden zu können, müssen sie die Mechanismen guter Führung kennen und umsetzen. (rb)

Handlungsfeld Führung

Teilziel: Förderung einer sicherheits- und gesundheitsgerechten Führung

Umsetzungsbeispiele:

- Aufmerksamer, respektvoller Umgang mit den Beschäftigten
- Führungskräfte nehmen ihre Vorbildfunktion wahr
- Mitarbeiter an Arbeitsschutzmaßnahmen beteiligen
- Vorgesetzte achten auf gutes Betriebsklima

Mitarbeiter erfahren durch Führungsverantwortliche und Vorgesetzte soziale Unterstützung, Anerkennung und Wertschätzung.

kommmitmensch

Sicher. Gesund. Miteinander.

Seminare der BG Verkehr zum Thema Führung:
www.bg-verkehr.de/seminare

Auszug aus dem Seminarprogramm:

- Verkehrswirtschaft: Kompetent unterweisen
- Gesundheitsförderung im Betrieb

www.kommmitmensch.de

© Thinkstock/iStock/demaerre

Ihre Frage:

Gilt die ärztliche Schweigepflicht auch für Betriebsärzte?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Die Antwort lautet ganz klar: Ja. Wer sich in ärztliche Behandlung begibt, darf erwarten, dass der Arzt alles, was er im Rahmen dieser Behandlung erfährt, für sich behält. Auch wer als Mitarbeiter den Betriebsarzt aufsucht, muss sich keine Sorgen machen, dass vertrauliche Untersuchungsergebnisse an den Chef weitergegeben werden. Denn obwohl der Betriebsarzt in einem gewissen Umfang in den Betrieb eingebunden ist und letztlich auch vom Arbeitgeber beauftragt wird, gilt die ärztliche Schweigepflicht für ihn genauso wie für jeden anderen Arzt. Diese Schweigepflicht für Betriebsärzte ist in § 8 Absatz 1 Satz 3 Arbeitssicherheitsgesetz ausdrücklich geregelt. Bricht er diese, macht er sich sogar strafbar. Unter die ärztliche Schweigepflicht fallen alle Tatsachen und Umstände, an deren Geheimhaltung der Patient ein begründetes Interesse hat. Grundsätzlich darf der Betriebsarzt nur das preisgeben, was der Beschäftigte ausdrücklich erlaubt.

© Thinkstock/iStock/vshivkova

Institut der Unfallversicherung identifiziert Biomarker

Mit Biomarkern können Krebserkrankungen früher erkannt und damit die Aussichten auf eine erfolgreiche Therapie der Betroffenen erhöht werden. Das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin (IPA) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung hat nun mit dem Protein Calretinin einen wirksamen und kosteneffizienten Marker zur Diagnose von Lungen- und Rippenfellkrebs identifizieren können, der zukünftig auch bei der Krebsfrüherkennung helfen könnte. Im beruflichen Zusammenhang erworbene Lungentumore und Mesotheliome entstehen meist als Folge einer lange zurückliegenden Exposition gegenüber Asbeststaub. Die Früherkennung asbestbedingter Erkrankungen ist deshalb eine wichtige Aufgabe der gesetzlichen Unfallversicherung. Daher unterstützen die Berufsgenossenschaften die Forschung auf diesem Gebiet.

Weitere Informationen zum Biomarker Calretinin:
www.dguv.de

Mehr Arbeitsunfälle durch Gewaltanwendung

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung veröffentlicht Zahlen.

2016 erlitten 10.432 Beschäftigte einen meldepflichtigen Arbeitsunfall durch Gewaltanwendung. Dies bedeutet im Fünfjahresvergleich einen Anstieg um 22 Prozent. Ein Fünftel dieser Unfälle ereignen sich im öffentlichen Bereich, auf Straßen oder bei der Nutzung von Transportmitteln. Besonders gefährdet von Übergriffen Dritter sind Beschäftigte, die im Rahmen ihrer Arbeit Kunden- oder Patientenkontakt haben. Die meisten Übergriffe (31 Prozent) gab es auf Beschäftigte in Krankenhäusern und Pflegeheimen.

Weitere Informationen:
www.dguv.de

© Bellwinkel/BG Verkehr

Anmeldebereich

Mit einem Klick auf BG*direkt* erreichen Sie das Extranet. Nach der Anmeldung mit Ihrem Passwort finden Sie dort die neue Funktion „Unfallbelastung anzeigen“.

Wie steht es um Ihre Unfallbilanz?

Es lohnt sich, der Unfallverhütung mehr Aufmerksamkeit zu schenken: Bei der BG Verkehr ist bei erfolgreicher Präventionsarbeit ein Nachlass auf den Beitrag möglich.

Wenn es zu einem Unfall während der Arbeit kommt, erfährt die BG Verkehr meistens durch eine Unfallanzeige oder durch einen Arztbericht davon. Führt der Unfall zu einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen, besteht sogar die Pflicht, diesen Unfall zu melden. Die BG Verkehr nimmt die Unfallmeldung auf und informiert das Unternehmen, dass sich der Unfall auf das nächste Beitragsausgleichsverfahren auswirken wird. Abgerechnet wird dann jeweils am Ende des Jahres.

Neu: Unfallbilanz jederzeit einsehbar

Seit Anfang des Jahres hat die BG Verkehr den Service für Mitgliedsunternehmen erweitert: Im Extranet ist die Funktion „Unfallbelastung anzeigen“ online. Dort finden Sie ab sofort einen Überblick über die Arbeitsunfälle, die im Beitragsausgleichsverfahren berücksichtigt werden. Sie können sich jederzeit über den Stand informieren. Haben Sie Fragen oder gibt es Unstimmigkeiten, wenden Sie sich zur Klärung an die für Ihren Betrieb zuständige Bezirksverwaltung.

Beitragsausgleichsverfahren

Wie sich Unfälle auf die Beitragsberechnung auswirken, zeigt der Beitragsbescheid, der jeweils Mitte April verschickt wird. Er enthält alle Berechnungsfaktoren einschließlich der Unfallbelastungen. Konnte nur ein reduzierter Nachlass gewährt werden oder mussten sogar Zuschläge erhoben werden, befinden sich die Angaben dazu in einer Anlage zum Beitragsbescheid. Eine Liste der Unfälle wird in einer weiteren Anlage beigefügt. Sie können also genau prüfen, ob die BG Verkehr von den richtigen Voraussetzungen ausgegangen ist. Halten Sie Korrekturen für erforderlich, können Sie sich direkt an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Mitgliederabteilung wenden.

Jana Kawe, Mitgliederabteilung der BG Verkehr

Beitragsausgleichsverfahren

Voraussetzungen	Nachlass/Zuschlag
Zugehörigkeit zur BG Verkehr mindestens drei volle Jahre, es liegt keine Unfallbelastung vor.	5 % Nachlass auf den Beitrag zur Arbeitnehmerversicherung. 25 % Nachlass auf den Beitrag zur Unternehmerversicherung.
Zugehörigkeit zur BG Verkehr mindestens drei volle Jahre, Unfallbelastung des Unternehmens liegt mindestens 10 % unter dem Durchschnitt aller Unternehmen.	Reduzierter Nachlass
Unfallbelastung des Unternehmens liegt nicht mindestens 10 % unter dem Durchschnitt aller Unternehmen.	Es wird ein Zuschlag von 110 Euro je anzeigenpflichtigem Arbeitsunfall erhoben, zuzüglich 550 Euro je entschädigtem Arbeitsunfall.
Unberücksichtigt bleiben generell Wegeunfälle und Berufskrankheiten. Unternehmer können außerdem schriftlich beantragen, Unfälle auszunehmen, die durch höhere Gewalt oder von Personen (allein) verursacht wurden, die nicht zum Unternehmen gehören.	

ZA-DONK! Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball

ZA-DONK!
ROLLSTUHL-BASKETBALL-WM
16.–26. August 2018
HAMBURG

28 Teams, 11 Tage, 96 Spiele

„ZA-DONK!“ – vielleicht haben Sie diesen Schriftzug in den vergangenen Wochen schon einmal gesehen. Er steht für das unvergleichliche Geräusch, das im Basketball entsteht, wenn der Ball beim Tippen über das Spielfeld läuft. „ZA-DONK!“ wird als Logo die erste Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball in Deutschland begleiten. Austragungsort ist Hamburg. Vom 16. bis 26. August 2018 messen sich in der Hansestadt die besten Rollstuhlbasketballteams der Welt. Die Spiele werden außerdem ein breites Mitmachangebot des inklusiven Breitensports für die Besucherinnen und Besucher anbieten. Damit wird Hamburg für knapp zwei Wochen zur deutschen Inklusionshochburg.

Partner für Mobilität

„Unsere Erfahrungen zeigen, wie wichtig Mobilität für die Rehabilitation und Teilhabe ist“, erklärte Stefan Höppner, Mitglied der Geschäftsführung der BG Verkehr, zum WM-Auftakt. „Deshalb engagieren wir uns und setzen uns zusammen mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die Integration von Menschen mit Behinderung in den Lebens- und Arbeitsalltag ein. Und deshalb engagieren wir uns auch bei der WM. Mobilität wird während der WM eine wichtige Rolle spielen. Auf diesem Gebiet sind unsere Mitgliedsunternehmen und ihre Mitarbeiter Profis. Als Partner für Mobilität wollen wir dazu beitragen, die Inklusion von Menschen mit Behinderungen zu unterstützen.“

© mssp – michael schwartz photographie

Es geht nicht nur um Spitzensport

„Sport hält fit und gesund und ist gerade für Menschen mit Behinderungen wichtig, um die gesellschaftliche Teilhabe zu sichern. Und Sport ist zugleich ein wichtiger Baustein für Inklusion im Sinne der UN-Behindertenrechtskonvention“, sagt Anthony Kahlfeldt, der zusammen mit seinem Organisationsteam die WM vorbereitet. Ihm ist wichtig, dass sich nicht alles nur um den Spitzensport dreht, sondern dass ein vielfältiges Breitensportangebot als Rahmenprogramm die WM begleitet. „Ohne Breitensport gibt es keinen Spitzensport. Und gleichzeitig fördert der Spitzensport die Motivation der Athleten.“

Hamburger Berufsgenossenschaften und BG-Klinik engagieren sich

Von Anfang an stieß die Ankündigung der WM in Hamburg auf viel Zustimmung – auch bei der BG Verkehr. Es gehört zu unseren Aufgaben, Versicherten nach einem Arbeitsunfall oder einer berufsbedingten Erkrankung den Weg zurück in den Beruf und ins soziale Leben zu ebnen. Sport ist dabei vor allem in der Rehabilitation unverzichtbar. Er kräftigt, bringt Mobilität und vermittelt Freude an der Bewegung. Deshalb unterstützen wir die Weltmeisterschaft.

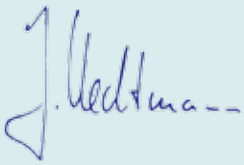
Ein Erlebnis für jeden Besucher

Rollstuhlbasketball ist eine spektakuläre Sportart: schnell, akrobatisch, inklusiv und voller Leidenschaft. In vielen Sportvereinen setzen sich auch nichtbehinderte Spieler hin und gehen per Rollstuhl auf Korbjagd. Die deutschen Nationalmannschaften gewannen in den letzten vier Jahrzehnten mehr als 30-mal Edelmetall bei Europa- und Weltmeisterschaften und während der Paralympischen Spiele. Wer schon einmal bei einem Spiel dabei war, der weiß, dass uns während der WM spannende und rasante Spiele erwarten. 16 Männer- und 12 Frauenteams werden in Hamburg zwei Weltmeistertitel ausspielen. Mehr als 1.000 Teilnehmer sind gemeldet.

Verbote und Verantwortung

In Frankreich gilt demnächst ein schärferes Tempolimit. Das wird seinen Grund haben. Denn auch hierzulande wird darüber diskutiert, ob man auf schmalen Landstraßen das Tempo nicht reduzieren muss. Der Blick in die Statistik bestätigt die Unfallgefahr auf Landstraßen bei hoher Geschwindigkeit. Das ist aber nicht die alleinige Wahrheit, denn es gilt eine Reihe von Fragen zu klären, bevor man ein Verbot ausspricht. Gibt es eine ausreichende Evidenz, dass das Tempolimit den gewünschten Effekt hat? Kann es ausreichend überwacht werden? Wäre es zum Beispiel möglich, dass dann riskanter überholt wird und der Schutzeffekt somit verpufft? Was passiert mit der Interaktion zwischen Pkw und Lkw? Auch ohne ausdrückliche Geschwindigkeitsbeschränkung darf man bereits heute nicht einfach mit 100 km/h über eine schmale Landstraße rasen. Der Begriff „unangepasste Geschwindigkeit“ ist juristisch vielleicht schwierig zu handhaben. Aber wenn wir nicht in jeder Lebenssituation mit staatlichen Eingriffen leben wollen, dann müssen wir uns bewusst machen, dass Freiheit und Verantwortung zwei Seiten der gleichen Medaille sind. Wer am Straßenverkehr teilnimmt, trägt Verantwortung – und wer diese Verantwortung auch wahrnimmt, braucht weniger Verbote.

© Ralf Höhne/BG Verkehr



Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

© Thinkstock/iStock/pix-pax

Wege aus dem Stress finden

Manchmal kommt alles gleichzeitig: Zeitdruck, Ärger bei der Arbeit, private Sorgen, angeschlagene Gesundheit. Die Betroffenen fühlen sich ausgeliefert, sehen keinen Ausweg aus der psychisch belastenden Situation. Aber Dauerstress ist keine unheilbare Krankheit – im Gegenteil: Man kann sich davon befreien! Manchmal ist das aus eigener Kraft zu schaffen, manchmal braucht man professionelle Unterstützung. Ob es ein offenes Wort zu Freunden, dem Hausarzt oder dem Chef ist, eine Ernährungsumstellung, Sport oder die bewusste Gestaltung der Freizeit – viele Wege führen aus dem Stress.
Machen Sie den ersten Schritt!

Unser Webtipp: Arbeitsschutz für kleine Betriebe

Wenn Mitgliedsbetriebe mit wenig Beschäftigten der Beratungspflicht zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz nicht selbst nachkommen können, kommt der Arbeitsmedizinische und Sicherheitstechnische Dienst (ASD) der BG Verkehr ins Spiel. Die für den ASD tätigen Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit machen den Betrieb für einen geringen Mitgliedsbeitrag fit für den Arbeitsschutz und führen durch den Gesetzesdschungel.

+ www.asd-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.

© Ralf Höhne/BG Verkehr

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

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

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. Juni 2018**

© Thinkstock/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

Anmeldung unter:
www.bg-verkehr.de

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

BG Verkehr