

SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de



SEE & SICHERHEIT 2013



„Besonderheiten der Seeschifffahrt“

Dr. Jörg Hedtmann
Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention der BG Verkehr

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

erneut haben wir die Seiten "See und Sicherheit" aus dem "SicherheitsProfi" der BG Verkehr für Sie zusammengestellt. Sie zeigen, dass Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit in der Seeschifffahrt immer wieder aus einem besonderen Blickwinkel betrachtet werden müssen. Was an Land als gesund und sicher gilt, verliert auf hoher See natürlich nicht seine Bedeutung, aber umgekehrt gibt es an Bord eben Abläufe, die einer besonderen Perspektive bedürfen. Solche Besonderheiten haben wir im "Handbuch See" niedergelegt, das auch für uns eine wichtige Grundlage für unsere Maßnahmen und Informationen zu Ihrer Sicherheit darstellt. Andere intensiv diskutierte Fragestellungen des letzten Jahres betrafen beispielsweise die Eignung für das Tragen von Atemschutz zum Zwecke der Brandbekämpfung an Bord. Auch hier wurde ein spezieller Weg für die Seeschifffahrt gefunden und beschriftet. Solche Informationen bereiten wir im SicherheitsProfi zeitnah für Sie auf. Deshalb lohnt sich immer ein Blick in die aktuelle Ausgabe. Dabei stößt man ganz bestimmt auch immer wieder auf interessante Berichte aus dem Bereich der anderen Verkehrsträger, denn wie gesagt, es ist ja nicht alles für die Seefahrt unbedeutend, was an Land oder in der Luft wichtig ist. Ich hoffe, Sie werden diese Zusammenstellung der Artikel des letzten Jahres für Ihre tägliche Arbeit nützlich finden.

Allzeit gute Fahrt!

IMPRESSUM

Herausgeber:
Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka,
Hauptgeschäftsführerin

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Dorothee Pehlke, Renate Bantz,
Ute Krohne,

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

Der SicherheitsProfi
erscheint 8 x jährlich in der
Verkehrsrundschau,
Verlag Heinrich Vogel
Springer Fachmedien
München GmbH, Aschauer Str. 30,
81549 München



SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

Hauptverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0
Fax: 040 3980-1666
E-Mail: info@bg-verkehr.de
mitglieder@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de
Internet: www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwierte 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
Fax: 040 36137-204
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
Internet: www.dienststelle-
schiffssicherheit.de

ASD Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel.: 040 3980-2250
Fax: 040 3980-2257
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
Internet: www.asd-bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 325220-0
Fax: 040 325220-2699
E-Mail: hamburg@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hannover

Walderseestraße 5
30163 Hannover
Tel.: 0511 3995-6
Fax: 0511 3995-700
E-Mail: hannover@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Berlin

Axel-Springer-Straße 52
10969 Berlin
Tel.: 030 25997-0
Fax: 030 25997-299
E-Mail: berlin@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Dresden

Hofmühlenstraße 4
01187 Dresden
Tel.: 0351 4236-50
Fax: 0351 4236-581
E-Mail: dresden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wuppertal

Aue 96
42103 Wuppertal
Tel.: 0202 3895-0
Fax: 0202 3895-400
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wiesbaden

Wiesbadener Straße 70
65197 Wiesbaden
Tel.: 0611 9413-0
Fax: 0611 9413-106
E-Mail: wiesbaden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung München

Deisenhofener Straße 74
81539 München
Tel.: 089 62302-0
Fax: 089 62302-100
E-Mail: muenchen@bg-verkehr.de

Außenstelle Duisburg

Düsseldorfer Straße 193
47053 Duisburg
Tel.: 0203 2952-0
Fax: 0203 2952-135
E-Mail: praevention-duisburg@
bg-verkehr.de

OFFSHORE-WINDANLAGEN

werden auf hoher See gebaut, bei 40 Metern Wassertiefe. Dafür wurden neue Schiffe konstruiert und ausgeklügelte Sicherheitskonzepte erdnen. Wie die Menschen auf diesen etwas anderen Baustellen arbeiten und leben, lesen Sie in unserer Reportage auf Seite 4



KRABBFISCHER

Seite 12



PRESSLUFTATMER

Seite 26



TRAUMA

Seite 30

SEE UND SICHERHEIT

Baustellen in Wasser und Wind

SicherheitsProfi Nr. 3

Arbeitssicherheit in Windenergieanlagen

SicherheitsProfi Nr. 3

Mehr als ein Postkartenidyll

SicherheitsProfi Nr. 8

Spezial: Arbeitssicherheit in der Fischerei

SicherheitsProfi Nr. 7

Giftig, ätzend, infektiös

SicherheitsProfi Nr. 1

Richtig so!

SicherheitsProfi Nr. 2

Malaria bleibt gefährlich!

SicherheitsProfi Nr. 5


Wer darf schweren Atemschutz tragen?

SicherheitsProfi Nr. 6

4	Wohlfühlen im Büro SicherheitsProfi Nr. 7	28
10	Verletzt – obwohl kein Blut floss SicherheitsProfi Nr. 4	30
12	Ein schreckliches Erlebnis SicherheitsProfi Nr. 2	32
18	Die Seele braucht Zeit SicherheitsProfi Nr. 3	34
20	Die neue Kampagne: Rückengesundheit SicherheitsProfi Nr. 1	36
22	Professor an Bord SicherheitsProfi Nr. 1	38
24	Unser Medienkatalog SicherheitsProfi Nr. 6	39
26	Impressum	2

A large offshore wind turbine stands in the middle of a vast, blue ocean under a bright blue sky with scattered white clouds. The turbine has a yellow and blue tower and three dark blades. In the distance, several other smaller wind turbines are visible on the horizon. The water is dark blue with white foam from the ship's wake in the foreground.

Baustellen in Wasser und Wind



Außer Sichtweite der beliebten Urlaubsküsten und in sicherem Abstand zu den Schifffahrtsrouten entstehen in der deutschen Nord- und Ostsee gewaltige Offshore-Windparks. Hier soll in Zukunft ein erheblicher Teil des deutschen Bedarfs an „sauberer“ Elektrizität erzeugt werden. Die Arbeit auf diesen außergewöhnlichen Baustellen verlangt nach ganz neuen Sicherheitskonzepten.

An Bord der THOR gehe ich im niederländischen Eemshaven. Das von Hochtief betriebene Errichterschiff war in den letzten zwei Jahren für den Offshore-Pionier Bard im Einsatz. Auf der Brücke überrascht mich ein alter Bekannter: Kapitän Christopher Schmitt, den ich 2009 bei einer Reportage auf der Eisenbahnfähre MECKLENBURG VORPOMMERN kennengelernt hatte. Seit 2010 ist er in der deutschen Offshore-Industrie tätig. Auf einem Rundgang über die ungewöhnliche Hubplattform THOR erklärt er mir voller Begeisterung die Arbeit auf der Baustelle Bard Offshore 1: „Bard setzt bei der Errichtung auf eine Dreiteilung der Arbeit“, sagt der Kapitän. „Zuerst montieren wir Fundamentpfeiler und Stützkreuz, dann Turm und Gondel und zuletzt den Rotorstern. Damit halten wir das maximale Gewicht der einzelnen Komponenten unter 500 Tonnen, so viel heben die Bord-Kräne. Außerdem können wir flexibel auf das Wetter reagieren, denn ab Windstärke 4 bis 5 kann auf der Baustelle nicht mehr montiert werden.“

Offshore ist nicht gleich Offshore

Aller Anfang ist schwer – das galt auch in Norwegen und Großbritannien, als in den 1970er Jahren die intensive Öl- und Gasförderung begann. Es hat dort mehrere Jahre mit vielen Rückschlägen gedauert, bis die heute geltenden hohen Sicherheitsstandards

Die THOR wird aufgebockt, damit der 500-Tonnen-Kran zum Einsatz kommen kann.



etabliert waren. Einige Erfahrungen aus der Gas- und Ölförderung konnte man für die Windparks auf hoher See übernehmen. So zum Beispiel die Standards für die Personentransporte mit dem Helikopter. Kapitän Christopher Schmitt hat auf Schulungen im schottischen Aberdeen, aber vor allem auf den Baustellen selbst, reiche Erfahrungen sammeln können: „Auch im Bereich Oil and Gas werden Fahrzeuge eingesetzt, die mit der THOR vergleichbar sind. Der

Verkehrslitzentrale auf hoher See

Von der Brücke der THOR aus koordiniert die Schiffsführung das Zusammenspiel zwischen Versetzfahrzeug, Plattform und Schleppverband. Gleichzeitig erhält der Hubschrauber über Funk die Einweisung bei Start und Landung an Bord.



Kapitän Christopher Schmitt trägt die Verantwortung für die Sicherheit der 49 Menschen an Bord der THOR.



Die Männer bleiben außerhalb des Gefahrenbereichs, während die schweren Lasten bewegt werden.

Unterschied ist jedoch, dass das komplizierte Jack-Up Manöver, also das hydraulische Hochfahren auf die Stahlbeine, dort nur sehr selten erfolgt. Wir müssen dieses Manöver bei jedem Aufenthalt im Hafen und für jede Installation aufs Neue fahren.“ In seiner Crew hat er daher zwei Mann als Jack-Up Spezialisten. Sie bedienen die gewaltige Hydraulik und bewegen die gesamte Plattform mit bis zu 5.000 Tonnen Gewicht.

Warten-Wetter-Warten

Windparks werden so weit draußen auf See errichtet, weil dort am meisten Wind vorhanden ist. Aber dieser Vorteil bereitet den Errichtern auch etliche Schwierigkeiten, denn die sehr großen Bauteile dürfen nur bis zu einer genau festgelegten Windstärke und Wellenhöhe bewegt und montiert werden. Auf jeder Fahrt ist deswegen ein externer Marine Warranty Surveyor (MWS) des Germa-



Beim Übersetzen vom Schiff auf die Plattform ist der Überlebensanzug Pflicht.



Absturzsicherung an einer Leiter im Turm der Anlage.



Abseilübung im Rahmen eines Sicherheitstrainings im Turm einer Anlage.

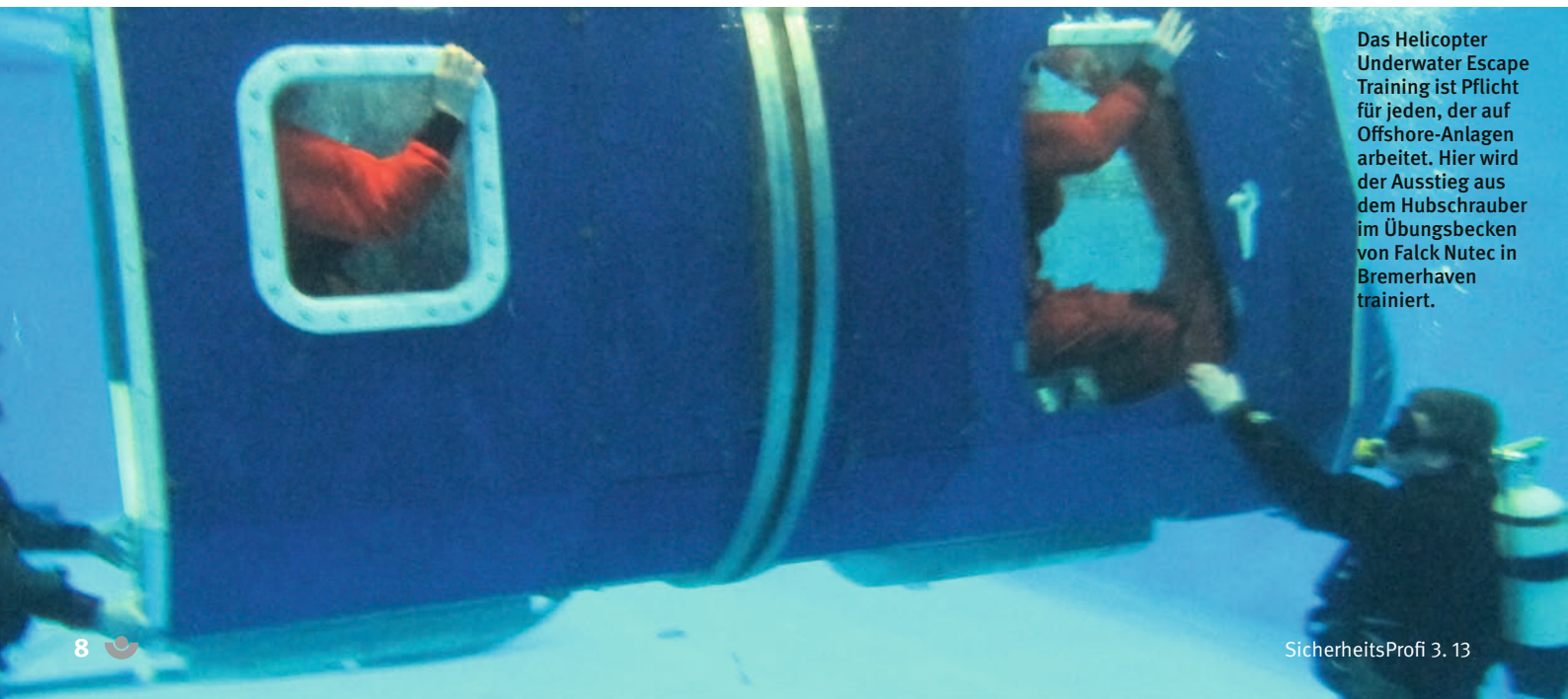
© Matthias Ibele

Viele Menschen an Land verstehen nicht, dass wir wirklich auf hoher See, bei 40 Metern Wassertiefe, arbeiten.

nischen Lloyd dabei, um unter anderem die Einhaltung der Wetterauflagen zu koordinieren. Kapitän und Nautiker studieren laufend sehr genau die eingehenden Wetterberichte und meteorologischen Messdaten. „Wir messen die Windgeschwindigkeit auch auf Höhe der Kranspitze“, erläutert Kapitän Schmitt, „denn dort kann der Wind wesentlich stärker sein als im Bereich der Brücke. Zusammen mit dem MWS entscheiden wir, ob gearbeitet werden kann oder nicht. Bei extremen Wetterlagen – wir haben schon 16 Meter hohe Wellen gemessen – wettern wir in Eemshaven ab.“ Die Einsatzzeiten reduzieren sich deswegen ganz erheblich, auf deutlich weniger Arbeitstage als die meisten Fachleute noch vor zwei Jahren geschätzt hatten. Warten auf gutes Wetter ist ein wesentlicher Bestandteil der Offshore-Arbeit geworden.

Zwei Welten wachsen zusammen

Die routinierten Seeleute arbeiten sehr eng mit Kollegen zusammen, die aus einer völlig anderen Arbeitswelt kommen. Darunter sind zum Beispiel Ingenieure, Monteure und Vertreter einer ganz besonderen Zunft: die Kletterer. Die Arbeit in den montierten Anlagen ist im Prinzip identisch mit der Arbeit an Land – den Unterschied machen das Übersetzen auf die Baustelle und die spezifischen Gefahren der See. Wer auf einer Offshore-Baustelle tätig wird, muss vorher die grundlegenden Sicherheitstrainings absolvieren. Dort lernen die „Landarbeiter“ zum Beispiel das Übersetzen, den Umgang mit den Rettungsmitteln und der besonderen Persönlichen Schutzausrüstung sowie Überlebensmaßnahmen nach einem Hubschrauberabsturz. An Bord werden regelmäßig in-



Das Helicopter Underwater Escape Training ist Pflicht für jeden, der auf Offshore-Anlagen arbeitet. Hier wird der Ausstieg aus dem Hubschrauber im Übungsbecken von Falck Nutec in Bremerhaven trainiert.

Die Fundamentpfeiler (Piles) werden vom Errichterschiff WINDLIFT 1 zentimetergenau gerammt. Jede fertige Einheit wiegt gute 2.000 Tonnen, steht in 40 Metern Tiefe auf dem Grund des Festlandssockels und ragt gute 80 Meter aus dem Meer. Die von Hochtief gecharterte THOR kommt nach Eemshaven, um jeweils zwei komplette Türme (vier Segmente), zwei Generatorgondeln (je 300 Tonnen) und zwei E-Units an Bord zu nehmen. Durchschnittlich 18 Stunden benötigt die Plattform bis zur 69 Seemeilen entfernten Baustelle. Als letztes werden die in Eemshaven montierten Rotorsterne mit den Generatorgondeln verbunden. Der komplette Rotor hat dann einen Gesamtdurchmesser von 122 Metern und wiegt 155 Tonnen.



tensive Briefings und Übungen durchgeführt. Kapitän Schmitt zeigt mir seinen – neben der Brücke – wichtigsten Arbeitsplatz: den Konferenztisch. Hier werden im Gespräch gemeinsam die Grundlagen für eine reibungslose und sichere Arbeit gelegt. Oft mehrmals täglich. „Mit den Kollegen von Bard waren wir ein super eingespieltes Team. Jede neue Charter, jeder neue Mitarbeiter ist eine neue Herausforderung an das Sicherheitsmanagement an Bord. Und die Arbeit der Schiffsführung geht oft weit über die THOR hinaus. Auf der Baustelle koordinieren wir über Funk das Zusammenspiel der verschiedenen Fahrzeuge: Schlepper, Taucherschiffe, Versorger, Kabelleger und Hubschrauber.“

An der Optimierung der Sicherheitsstandards auf den deutschen Offshore-Baustellen ist übrigens auch die BG Verkehr beteiligt, lesen Sie dazu den Bericht auf Seite 22.

Leben und Arbeiten auf See

Die meisten Errichterschiffe und Hubinseln, so auch die THOR, ähneln eher einer Plattform als einem Schiff. Das Spezialschiff ist also keine Schönheit, aber dafür ein Baustellenfahrzeug der Superlative. Mit seinen 82 Meter langen Beinen kann es auf Baustellen mit einer Wassertiefe von bis zu 50 Metern eingesetzt werden. Auf dem gigantischen Arbeitsdeck mit seinen 1.850 Quadratmetern könnte man problemlos ein Offshore-Fußballturnier durchführen. Der mächtige Kran hebt Lasten bis zu 500 Tonnen und wird nur von ausgesprochenen Schwerlastprofis geführt.

Die THOR ist aber nicht nur Arbeitsplatz, sondern auch befristeter Wohnsitz: Bis zu 18 Mann Besatzung und 32 Offshore-Kollegen sind hier rund um die Uhr untergebracht. Jeder ist 14 Tage an Bord und 14 Tage zu Hause. „Das ist eine im Vergleich zu den meisten Jobs an Land oder in der Seefahrt sehr attraktive Arbeitszeitregelung“, unterstreicht der Bordelektriker Andreas Standfuß. Wenn der Transport nicht mit der THOR erfolgt, fliegen die Männer mit dem Helikopter hin und zurück nach Wilhelmshaven, denn die THOR besitzt ein eigenes Helideck.

INFO

Der erste deutsche Offshore Windpark „alpha ventus“ liefert seit Ende 2009 Strom und wurde im April 2010 offiziell in Betrieb genommen. Bard Offshore 1 ist der erste kommerzielle Windpark Deutschlands und liegt 100 Kilometer nordwestlich der Insel Borkum. Ende dieses Jahres sollen hier 80 Anlagen mit einer Nennleistung von 400 Megawatt installiert sein. Das entspricht dem Strombedarf von 400.000 Haushalten. Erste Anlagen befinden sich bereits am Netz. Jede der Bard-Anlagen wird in etwa 40 Meter Wassertiefe installiert und misst 80 Meter über der Wasseroberfläche. Zur Zeit befinden sich neben BARD Offshore 1, Borkum West II, Global Tech I, Borkum Riffgat, Meerwind und Nordsee Ost in Bau. Am 8. Februar dieses Jahres wurde mit den Bauarbeiten für Dan Tysk begonnen.

Die Unterbringung und die Versorgung an Bord sind hervorragend, das wissen alle zu schätzen. Und wie steht es mit der Seekrankheit? „Sobald wir aufgebockt sind, schaukelt es nicht mehr. Aber Sie wissen ja: Auch wir Seeleute sind nicht vor der Seekrankheit gefeit“, ergänzt Kapitän Christopher Schmitt und verweist mit einem Lachen auf das Beispiel des berühmten Admirals Nelson.

Bard Offshore 1 wird bis Ende 2013 mit 80 Anlagen und 400 Megawatt komplett ans Netz gehen. Kapitän Christopher Schmitt und seine Männer sind in den kommenden Monaten auf einer anderen Offshore-Baustelle unterwegs. Rund 25 Prozent des Stroms kommt in Deutschland inzwischen aus erneuerbaren Energien und es wird laufend mehr. Das haben wir unter anderem den Männern von Bard und Hochtief zu verdanken, die auf den wohl extremsten Baustellen Deutschlands beschäftigt sind.

Text: Kirk Williams,

Fotos: Bard Gruppe S. 16/17, 18 19, 21; Kirk Williams S.18, 19, 20; Hochtief S. 20

Kompetenz und Konzentration minimieren das Risiko beim Übersetzen.



Arbeitssicherheit in Windenergieanlagen



ZAHLEN UND FAKTEN

Unfälle nach Unfallart

Als häufigste Unfallart (62 Prozent) wurden mechanisch verursachte Unfälle festgestellt. Solche Unfälle treten zum Beispiel auf beim

- ▶ Benutzen von Luken oder Klappen
- ▶ Benutzen von Schraubenschlüsseln
- ▶ Steigen im Turm
- ▶ Abisolieren von Kabeln mit einem Messer

Als weitere häufige Unfallart (26 Prozent) sind Unfälle durch Stolpern, Rutschen und Stürzen (SRS) zu nennen.

Unfälle im Zusammenhang mit Elektrizität (4 Prozent) und Absturzunfälle (2 Prozent) bedürfen wegen der meist schweren Unfallfolgen besonderer Aufmerksamkeit.

Die Unfälle wurden auf der Datenbasis von Mitgliedsbetrieben der Berufsgenossenschaften BG ETEM, BGHW und BGHM ausgewertet. Dabei wurden 1.210 Einzelunfälle über einen Zeitraum von 2,5 Jahren erfasst.

Die Anzahl der Baustellen für Windenergieanlagen auf hoher See wird sich in den nächsten Jahren vervielfachen. Soll die Unfallquote stabil niedrig bleiben, darf es bei den Sicherheitsstandards keine Kompromisse geben.

Zum Thema „Arbeitsicherheit in Windenergieanlagen“ fand Mitte März eine Fachtagung der Berufsgenossenschaften BG ETEM und BG Verkehr statt. Die BG Verkehr ist für die Schiffe zuständig, die vor Ort als Wohn- und Bauplattform dienen, sofern sie unter deutscher Flagge fahren (das sind relativ wenige), außerdem für die Versetzerschiffe. Bisher ist es beim Übersteigen auf die Anlagen zu keinem gravierenden Unfall gekommen.

In den Vorträgen und regen Diskussionen der zahlreichen Teilnehmer wurde deutlich, dass die Arbeit auf Offshore-Windenergieanlagen trotz des spektakulären Arbeitsortes nicht gefährlicher ist als auf anderen Baustellen. Voraussetzungen dafür sind die angemessene Qualifikation der Mitarbeiter und genau definierte Arbeitsverfahren. Sie reduzieren das Risiko, das aus menschlichem Fehlverhalten entsteht. Die quantitative Auswertung der Unfälle auf Windenergieanlagen gestaltet sich schwierig, da es keine zen-

INFORMATION

Am Berufsgenossenschaftlichen Unfallkrankenhaus Hamburg wurde ein Forschungsprojekt zum Thema **Rettenkette Offshore Wind (ROW)** eingerichtet. Ausführliche Informationen dazu finden Sie hier: www.buk-hamburg.de/557-0-Forschungsprojekt-Rettenkette-Offshore-Wind.html

trale Erfassung gibt. Zu zahlreich sind die beteiligten Gewerke und Unternehmen mit Mitarbeitern aus ganz Europa. Die Analyse des Unfallgeschehens ergab aber eindeutig, dass wie in anderen Branchen auch der Mensch der größte Risikofaktor ist: Die meisten Unfälle entstehen aus Unachtsamkeit oder Leichtsinn. Dazu gehören leider auch bisher drei tödliche Unfälle auf deutschen Windenergieanlagen – zwei Taucher und ein Montagearbeiter kamen seit 2010 ums Leben.

Thema Rettenkette

Wie kann man die Erstversorgung von Schwerverletzten gewährleisten, ohne dass wertvolle Zeit verloren geht? Die Teilnehmer waren sich einig: Wichtig ist bei Notfällen einerseits die schnelle und sichere Verfügbarkeit von externer Hilfe – auch bei schlechtem Wetter –, andererseits die optimale Erstversorgung, bis Arzt und Transportmittel zur Verfügung stehen. Auf der Tagung wurde deswegen die Ausbildung der Ersthelfer ausführlich diskutiert: Was kann, soll und darf ein medizinischer Laie leisten? Unterstützung bietet im Notfall auf jeden Fall die moderne Telemedizin. Wo immer möglich sollte allerdings ein Notarzt per Hubschrauber auf die Anlage gebracht werden. Für größere Anlagen könnten in Zukunft Assistenzschiffe mit medizinischem Personal eingesetzt werden.

Martin Küppers



Seearbeitsübereinkommen

Der Bundesrat hat Ende März 2013 das Seearbeitsgesetz verabschiedet. Das voraussichtlich ab dem 1. August 2013 geltende Seearbeitsgesetz und die auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen setzen alle Anforderungen aus dem internationalen Seearbeitsübereinkommen in nationales Recht um. Das bisher geltende Seemannsgesetz aus dem Jahr 1957 tritt damit außer Kraft.

Neu geregelt werden

- ▶ die Inhalte des Heuervertrages,
- ▶ regelmäßige Heuerzahlungen,
- ▶ bezahlter jährlicher Mindesturlaub,
- ▶ Arbeits- und Ruhezeiten,
- ▶ Unterkunft und Verpflegung,
- ▶ Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie
- ▶ die medizinische Betreuung an Bord von Handelsschiffen.

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr war an der Übertragung des internationalen Übereinkommens in deutsches Recht maßgeblich beteiligt und wird auch für die Überprüfungen vor Ort mit zuständig sein. Reedereien, die Beratung zur Umsetzung des Übereinkommens auf Schiffen unter deutscher Flagge benötigen, wenden sich bitte direkt an die Dienststelle Schiffssicherheit.

INFORMATION

Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwierte 1

20457 Hamburg

Telefon: 040 361 37-0

Fax: 040 361 37-214

E-Mail: mlc@bg-verkehr.de

www.dienststelle-schiffssicherheit.de/mlc

Der aktuelle Stand des Entwurfs des Seearbeitsgesetzes sowie der Text des Seearbeitsübereinkommens sind unter folgendem Link abrufbar:

www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/mlc

Weitere Informationen zum Seearbeitsübereinkommen und zu den Beitrittsdaten der einzelnen Staaten finden Sie hier:

www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang-en/index.htm

Die Bekanntmachung zur Genehmigung der Durchschnittsheuern finden Sie auf Seite 6.

Mehr als ein Postkartenidyll





Der Krabbenfischer von heute kennt sich mit Baumkurren, Bordcomputer und Gefährdungsbeurteilung aus. Wir begleiteten im Sommer zwei Greetsieler Fischer im Wattenmeer.



Beifang
Zu kleine Krabben,
Krebse, Jungfische und
andere Meerestiere
sortiert die Siebanlage unter
steter Wässerung aus und spült
sie zurück ins Meer.



Schon sein Vater und sein Großvater gingen auf Krabbenfang – Friedhelm Müller ist Fischer in mindestens dritter Generation. Die Krabbenfischerei ist ein hoch spezialisiertes Geschäft mit eigens dafür konstruierten Fahrzeugen. Die 1976 gebaute, gut 16 Meter lange MERLAN ist seit 1992 in Müllers Besitz. Damals war sein heutiger zweiter Mann, der gelernte Fischer Uwe Hoogstraat, gerade einmal ein Jahr alt.

Wir haben um sechs Uhr morgens in Greetsiel abgelegt. Ausnahmsweise gehen wir bei Tageslicht raus, denn im Sommer bevorzugt Müller die nächtlichen Fangfahrten. Die Revierfahrt bis zur Schleuse vergeht wie im Fluge. Bis 1991 hatte Greetsiel direkten Zugang zum Meer. Seither trennt das Leysiel, ein kombiniertes Sperwerk und Siel mit Schleuse, den Ort vom Wattenmeer und schützt ihn vor den alljährlichen Sturmfluten. Die Handgriffe beim Festmachen in der Schleusenkammer sitzen. Bis zu acht Kutter hätten hier Platz, heute sind wir allerdings für uns allein. Die gewaltigen Tore schließen sich und langsam werden wir auf das Niveau des Wattenmeeres gehoben, das gerade Hochwasser hat.

Die MERLAN fängt ausschließlich Krabben. Von der Ausweitung auf Seezungen- und Steinbuttfang hält der erfahrene Küstenfischer Müller nichts: Zu groß ist der Aufwand mit dem speziellen

Fanggeschirr, zu unsicher der Fang. Die Saison dauert von April bis November, von Dezember bis März wird wetterbedingt pausiert. „Die MERLAN bekommt diesen Winter eine komplett neue Maschine, das ist nach 20 Jahren auch überfällig“, berichtet Kapitän Müller und fährt fort: „Da muss eine Menge Geld in die Hand genommen werden. Zum Glück stimmen die Erträge im Moment und die neue Erzeugergemeinschaft sichert höhere Einnahmen.“ 2011 kam es zu einem historischen Tiefpreis von nur 1,20 Euro pro Kilogramm Krabben. Das hat viele Fischer an der deutschen Nordsee die Existenz gekostet.

Bomben im Netz

Nach etwa einer Stunde werden die Netze ausgelegt und der erste Fisch- oder besser Krabbenzug beginnt. Auf dem Festland werden

1. Friedhelm Müller im Ruderhaus. Navigiert wird über die digitale Seekarte (Plotter), gesteuert per Knopfdruck. Das schöne alte Steuerrad ist noch vorhanden, hat aber ausgedient.
2. Der gelernte Fischer Uwe Hoogstraat macht das Fanggeschirr für den nächsten „Hol“ klar.
3. Aus dem Netzende, auch „Steert“ genannt, leitet Hoogstraat den Fang direkt in den Edelstahltrichter der Sortieranlage.



Begehrte Ergänzung des Speiseplans: Wenn der Beifang abgeleitet wird, gesellen sich Hunderte von Möwen um das Schiff.

2012 waren in Deutschland noch 1.551 Fischereifahrzeuge registriert: 1.174 kleine Küstenfischer (kleiner als zwölf Meter über alles), 320 Kutter- und Küstenfischer, neun Froster der großen Hochseefischerei, zwölf Muschelfahrzeuge und 36 sonstige Fahrzeuge.

an diesem Tag Spitzenwerte von über 35 Grad Hitze gemessen. Hier auf See ist die Luft immer ein wenig in Bewegung. Derartiges Kaiserwetter ist im Alltag der Fischer natürlich die Ausnahme. Über Monate haben sie mit Wind, Kälte und Regen zu kämpfen. Nur selten verlassen sie die schützende Linie der Ostfriesischen Inseln, denn Krabben werden im flachen Wasser gefangen. „Ab und zu geht es raus auf die offene See, dann kommt es auch mal vor, dass wir bei schlechtem Wetter Helgoland anlaufen“, erzählt der Decksman Uwe Hoogstraat. Heute fangen wir am Übergang der Leybucht über dem Kopersand und dem Nordland in etwa zehn Metern Tiefe.

Neben den gewohnten Kuttern und ein paar Freizeitseglern fallen mir zwei kleinere Spezialschiffe und ein Schwimmkran auf, die wenige Meilen entfernt vor Anker liegen. Ein holländisches Unternehmen räumt hier Kampfmittel, damit ein Seekabel für die deutschen Offshore-Windparks sicher verlegt werden kann. Der Boom der Windenergie hat auch die Arbeit der deutschen Fischer verändert. In Küstennähe herrscht das ganze Jahr deutlich mehr Verkehr und weiter draußen wird die offene See durch gigantische Windparks verbaut.

Auch die MERLAN hatte schon oft Überbleibsel des letzten Krieges in den Netzen: Mörser- und Flakgranaten, auch Panzerfäuste. „Vor zwei Jahren hatten wir eine 750 Kilo Seemine im Netz, die sah fast aus wie neu“, erzählt Müller. „Wir haben sie sofort wieder im Meer versenkt und die genaue Stelle markiert. Ein paar Tage später haben wir dann die Räumung und anschließende Sprengung im Watt aus sicherer Entfernung beobachtet.“

Kochen und Kühlen

Endlich wird das erste Mal gehievt. Die Netze sind nicht besonders voll. Schnell beginnt die Verarbeitung an Deck. Der „Steert“ wird geöffnet und der Fang flutet in den Sammelbehälter. Siebe und eine Trommel trennen den Beifang von den wertvollen Krabben. Im Wattenmeer sind immer Torf und ein paar Bernsteine dabei. Sie zeugen davon, dass hier vor 1.000 Jahren einmal festes Land war. Der Torf geht außenbords, die Bernsteine werden gesammelt.

Während Kapitän Müller das Schiff führt, ist die Verarbeitung des Fangs die alleinige Aufgabe von Uwe Hoogstraat. Die Krabben werden in einem mit Diesel betriebenen Kocher in Seewasser abgekocht, anschließend werden die restlichen Fremdkörper per Hand aussortiert. Nach vier Hols kommen wir lediglich auf 180 Kilo relativ kleiner Krabben – an guten Tagen sind es bis zu zwei Tonnen. So schnell wie möglich wird der wertvolle Fang im Kühlraum unter Deck in Kisten verpackt.

Nach acht Stunden geht es zurück in Richtung Greetsiel. Dort wartet schon der Kühlaster, um den Fang in ununterbrochener Kühlkette zur Weiterverarbeitung zu transportieren. Kapi-



In Greetsiel gibt es noch 25 Fischkutter mit der Kennung GRE, die den alten Hafen regelmäßig anlaufen – das ist ostfriesischer Rekord.

tän Müller sendet derweil seinen Bericht an das BLE (Bundesministerium für Landwirtschaft und Ernährung) in Hamburg. Das dient allerdings nur statistischen Zwecken, denn für Nordseekrabben gibt es im Gegensatz zu anderen Meeresbewohnern keine Fangbeschränkungen und Quoten.

Unfallverhütung neu geregelt

Stolperunfälle, Ausrutscher und Stürze sind häufig auf den kleinen Fahrzeugen, wo sich Fanggeschirr und Verarbeitungsmaschinen an Deck befinden. Beim Umgang mit den Netzen und dem Kocher passiert es außerdem schnell, dass man sich einen Finger quetscht oder die Hand verbrüht. Dagegen muss der Unternehmer etwas tun: Während früher die Prävention an Bord über die UVV See geregelt wurde, soll der Fischer heute selbst die Gefährdungen beurteilen und dokumentieren, was er tut, um Unfälle zu vermeiden.

Die BG Verkehr unterstützt die Fischereibetriebe bei der Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben. Kapitän Johann Poppinga, Aufsichtsperson und Präventionsberater der BG Verkehr, ist regelmäßig bei den Fischern an der deutschen Nord- und Ostseeküste zu Gast. Er war selbst lange Jahre Fischer in Greetsiel und kennt die Nöte und Sorgen der ehemaligen Kollegen. Friedhelm Müller schätzt den Fischereiexperten der BG deswegen nicht nur, weil sie beide Plattdütsch sprechen, sondern auch wegen seines Fachwissens rund ums Thema Arbeitssicherheit und Fischerei.

Die BG Verkehr hat außerdem zur Unterstützung der Fischereibetriebe eine Handlungshilfe zusammengestellt (siehe SicherheitsProfi 7/2013). Weitere Infos geben die Mitarbeiter des Referats Seeschifffahrt und Fischerei: Telefon 040 3980 – 2750, E-Mail seeschifffahrt@bg-verkehr.de

Text und Fotos: Kirk Williams



Auf dem kleinen Kutter befinden sich die Sortiermaschinen und der Krabbenkocher sowie ein Kühlraum unter Deck. So können die leicht verderblichen Krabben sofort verarbeitet und gekühlt gelagert werden.



„Baumkurren“
Die bis zu zwölf Meter langen Schleppnetze werden über den Meeresboden gezogen. Im feinmaschigen „Steert“ bleibt der Fang hängen.



Der Kühl-Lkw steht schon bereit, um die Krabben zur weiteren Verarbeitung nach Cuxhaven zu bringen.



Alltag auf einem Krabbenkutter: Fanggeschirr und Verarbeitungsmaschinen befinden sich direkt an Bord.

Spezial: Arbeitssicherheit in der Fischerei

Die deutsche Fischereiflotte besteht noch aus gut 1.500 Fahrzeugen. Die Mehrzahl ist in der Kleinen Küstenfischerei tätig. In Sachen Arbeitsschutz unterstützt die BG Verkehr die Kleinbetriebe jetzt mit einer neuen Handlungshilfe.

Wie bitte??? Meinen Sie, ich hätte nichts Besseres zu tun, als am Schreibtisch über irgendwelche Gefahrenquellen nachzudenken?" Viele Fischer sind nicht gerade begeistert, wenn sie erfahren, dass auch für kleine Betriebe mit weniger als zehn Mitarbeitern die Vorschriften aus dem Arbeitsschutzrecht gelten. Aber daran führt kein Weg mehr vorbei – die grundlegenden Unternehmerpflichten sind seit vielen Jahren im Arbeitsschutzgesetz und in der Berufsgenossenschaftlichen Vorschrift BGV A1 geregelt. Die Umsetzung dieser Pflichten gestaltet sich jedoch aus der Sicht von Kleinstunternehmen der Fischerei in der Praxis schwierig. Das ist nachvollziehbar.

Aber dennoch gilt: Jeder Unternehmer muss beurteilen, welchen Gefährdungen seine Mitarbeiter bei der Arbeit ausgesetzt sind und er muss dokumentieren, also aufschreiben, welche Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Das klingt nach viel unnötigem Papierkram. Eine unbegründete Sorge, denn wenn man sich einmal an die Arbeit macht, ist der Aufwand überschaubar. Und auf der anderen Seite steht ein großer Nutzen, denn die Unfälle, die der BG Verkehr seit Jahren gemeldet werden, sprechen eine deutliche Sprache. Die Auswertung des Unfallgeschehens zeigt, dass auch die Fischer mit viel Berufspraxis gut daran tun, drei wesentliche Bausteine zur Arbeitssicherheit zu nutzen, nämlich:

- ▶ eine Gefährdungsbeurteilung aufstellen,
- ▶ die Beschäftigten unterweisen und
- ▶ die Prüffristen einhalten.

Beispiele aus dem Unfallgeschehen

Fehler beim Aussetzen des Netzes

Als ein Netz ausgesetzt wurde, verhakte es sich an der Haltevorrichtung für das Fischereigeschirr. Beim Versuch, das Netz wieder zu lösen, fasste ein Matrose in die Netzmaschen. Durch eine Bewegung der See wurde das Netzende plötzlich auf Spannung gezogen. Er konnte nicht schnell genug reagieren und die Hand lösen: ein Teil seines linken Zeigefingers wurde abgerissen.

Arbeiten an Netzen und Fanggeschirren gehörten schon immer zu den gefährlichen Arbeiten an Bord eines Fischereifahrzeuges. Regelmäßige Unterweisungen, insbesondere über gefährliche Situationen im Umgang mit dem Fischereigeschirr, haben deshalb einen großen Stellenwert.

Defekte Fischereiwinde

Beim Aussetzen des Fanggeschirrs brach an der Fischereiwinde die Schweißnaht am Festpunkt des Bremsbandes. Dadurch schlug die Bremskurbel unkontrolliert umher und traf ein Besatzungsmitglied



DIE DEUTSCHE FISCHEREIFLOTTE

Bereich	Fahrzeuge	BRZ	kW	Personal
Große Hochseefischerei				
Universalfroster	7	22.866	27.960	196
Spezialfroster (Schwarmfischfänger)	2	14.924	11.299	63
Gesamt	9	37.790	39.259	259
Kutter- und Küstenfischerei				
Baumkurrenkutter (Liste I + II)	224	10.161	42.259	513
Baumkurrenkutter (Großkutter)	6	1.882	7.600	35
Großkutter passive Fischerei (> 2m)	18	1.440	4.088	100
Großkutter Schleppnetz	72	6.721	18.165	191
Gesamt	320	20.204	72.112	839
Kleine Küstenfischerei (< 12 m Lüa)				
Gesamt	1.174	2.795	26.798	1.454
Muschelfahrzeuge	12	2.870	7.312	35
sonstige Fischereifahrzeuge (unquotierte Arten)	36	42	577	39
Gesamt Fischereiflotte	1.551	63.701	146.058	2.626

Quelle: Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Stand 31.12.2012

am Oberkörper. Er hatte Glück im Unglück, da er nicht am Kopf verletzt wurde, konnte aber wegen einer schweren Prellung des Brustkorbs wochenlang nicht arbeiten.

Der Unternehmer muss sicherstellen, dass alle Einrichtungen und Arbeitsmittel während der gesamten Nutzungsdauer in einem sicheren Zustand sind. Dafür muss eine befähigte Person die Arbeitsmittel in angemessenen Zeitabständen prüfen. Sind keine festen Prüfintervalle vorgegeben, werden sie im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung vom Unternehmer eigenverantwortlich festgelegt. Wichtig: Die Prüfnachweise müssen an Bord mitgeführt werden.

Explosion bei Malerarbeiten

Auf einem Fischereifahrzeug erhielt ein Matrose den Auftrag, die Achterpiek neu zu malen. Vor dem Malen wollte er die Flächen entfetten, wozu er eine leicht entzündliche Flüssigkeit benutzte. Er bemerkte nicht, dass sich in dem engen Raum durch die verdunstende Flüssigkeit eine explosionsfähige Atmosphäre entwickelte. Eine nicht abgeschaltete Anlage reichte für die Zündung aus. Der Mann erlitt schwerste Brandverletzungen und musste mehrfach operiert werden.

Der Umgang mit Gefahrstoffen bedarf besonderer Aufmerksamkeit. Die Beachtung und Einhaltung der Vorschriften über die Verwendung gefährlicher Arbeitsstoffe ist dabei unumgänglich. Auch hier dient die Gefährdungsbeurteilung als Grundlage, um die Arbeiten vorzubereiten, durchzuführen und zu überwachen.

Feuerzeug als Lampe

Ein Fischer wollte den Füllstand eines Kühlwasserausgleichtanks kontrollieren. Da er keine Lampe zur Hand hatte, nutzte er die offene Flamme seines Feuerzeugs als Leuchtmittel. In dem Tank befanden sich brennbare Gase, die sich durch das offene Feuer explosionsartig entzündeten. Der junge Mann, der sich über den Tank gebeugt hatte, konnte nicht mehr rechtzeitig zurückweichen. Die Flammen trafen sein Gesicht und er zog sich schlimme Verbrennungen und Verbrühungen zu.

Jeder Profi kennt die Gefahren beim Umgang mit offenem Feuer an Bord. Durch die Verwendung einer Taschenlampe hätte der Unfall vermieden werden können. Auch in diesem Fall hätte eine Gefährdungsbeurteilung zu einem sicheren Arbeitsverfahren und der Nutzung sicherer Arbeitsmittel geführt.

Die neue „Info-Map Fischerei“

Der Arbeitgeber muss die Arbeit so organisieren, dass seine Angestellten sicher tätig sein können. Dies ist nicht nur eine moralische Pflicht, sondern eine gesetzliche Vorgabe – wer sie vorsätzlich ignoriert, muss im Schadensfall mit Konsequenzen rechnen. Das „Werkzeug“ des Unternehmers ist die Gefährdungsbeurteilung und die Dokumentation der daraus abgeleiteten Maßnahmen.

Die BG Verkehr unterstützt die Fischereibetriebe mit der neu erschienenen „Info-Map Fischerei“ bei der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen. Diese Handlungshilfe ist zweiteilig aufgebaut: Im ersten Teil „Grundlegendes für den Unternehmer“ befinden sich Informationen zur gesetzlichen Vorschriftenlage und deren Umsetzung. Der zweite Teil „Fischerei“ befasst sich mit praxisbezogenen Themen und gibt konkrete Hinweise, zum Beispiel zu den Prüffristen und dem sicheren Umgang mit Fischereieinrichtungen. Kleinstbetriebe der Fischerei können die „Info-Map“ über ihre zuständigen Aufsichtspersonen oder über das Referat Seeschifffahrt und Fischerei kostenlos erhalten.

Johann Poppinga

INFORMATION

Ihr Ansprechpartner bei der BG Verkehr:
 Johann Poppinga, Referat Seeschifffahrt und Fischerei
 Telefon 040 3980-2750
 E-Mail: seeschifffahrt@bg-verkehr.de
www.bg-verkehr.de/seeschifffahrt



Gefahrstoffe sind im täglichen Schiffsbetrieb oft im Einsatz, zum Beispiel bei Reinigungsarbeiten, bei der Wasseraufbereitung, beim Entrosten oder bei Farbarbeiten. Der ungeschützte oder zu sorglose Umgang mit den Chemikalien kann zu schweren Gesundheitsschäden führen.



Giftig, ätzend, infektiös

Sicherer Umgang mit Gefahrstoffen

Wie so oft sind fundierte Kenntnisse und Sorgfalt beim Umgang mit Gefahrstoffen der beste Weg, Unfälle zu vermeiden. Dabei stehen die Vorgesetzten in der Pflicht, denn sie sind verantwortlich dafür, dass jeder, der mit Gefahrstoffen arbeitet, vorher unterwiesen wird. In diesem Artikel bringen wir eine Übersicht über die wichtigsten Verhaltensregeln für den sicheren Umgang mit Gefahrstoffen an Bord. Ein erhöhtes Gefährdungspotential besteht theoretisch beim Bunkern, der Wasseraufbereitung, bei Farb- oder Reinigungsarbeiten, Treibstoffanalysen, Betrieb und Wartung von Maschinen oder Tankreinigungsarbeiten.

Achtung: Die Gefahr, durch falschen Umgang mit Gefahrstoffen einen chronischen Gesundheitsschaden zu erleiden, ist hoch.

Krebserkrankungen können zum Beispiel schon durch einmaligen Kontakt mit einem krebserregenden Stoff ausgelöst werden. Bei wiederholter Aufnahme steigt das Risiko erheblich.

Auswahl: Grundsätzlich gilt, dass Gefahrstoffe nur dann eingesetzt werden, wenn dafür kein ungefährlicher Ersatzstoff verwendet werden kann. Die Auswahl des ungefährlichsten Stoffes ist eine gesetzliche Pflicht des Reeders. Gefahrstoffe sollten nur in notwendigen Mengen abgegeben und so sparsam wie möglich eingesetzt werden.

Anwender: Gefahrstoffe dürfen nur auf Anweisung benutzt werden und zwar ausschließlich von Personen, die vorher eine Unterweisung

BEKANNTMACHUNG

der vom 1. Oktober 2012 an geltenden Durchschnittsheuern für Seeleute in der Kauffahrtei (Abschnitt A 15 Kennzahlen 4400 - 4418 der Beitragsübersicht der Kauffahrtei)

Der Ausschuss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zur Festsetzung der seemannischen Durchschnittsheuern in der KAUFFAHRTET hat in der Sitzung am 17. Oktober 2012 neue Durchschnittsheuern für Seeleute in der Kauffahrtei (Abschnitt A 15 der Beitragsüber-

sicht) beschlossen.

Die Festsetzungen treten am 1. Oktober 2012 in Kraft.

Das Bundesversicherungsamt hat die Festsetzungen am 30.11.2012 genehmigt.

III 3 – 69330.9 – 402/2012 (Kauffahrtei)

Hamburg, den 5.12.2012, Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft



- ▶ Vor einer Pause und nach Abschluss der Arbeiten werden die Hände gründlich gewaschen. Lösungsmittel sind zur Hautreinigung ungeeignet!

Erste Hilfe nach dem Kontakt mit Gefahrstoffen

Wie erkennt man eine akute Schädigung durch Gefahrstoffe? Typische Symptome für eine schwere Vergiftung sind Atemnot oder Krämpfe. Diese Anzeichen zeigen sich je nach Substanz direkt nach dem Kontakt oder mit einer Verzögerung bis zu mehreren Stunden. Treten nach einer Tätigkeit, bei der Gefahrstoffe im Einsatz waren, Übelkeit, Schwindelgefühl, Hautrötungen oder Juckreiz auf, muss der verantwortliche Offizier umgehend informiert werden.

Nach Verschlucken

- ▶ Überprüfung der Vitalfunktionen und falls erforderlich lebensrettende Sofortmaßnahmen.
- ▶ Der Betroffene darf nichts trinken.
- ▶ Erbrechen nur auf Anweisung herbeiführen.

Nach Hautkontakt

- ▶ Stoff abspülen oder vorsichtig aufnehmen, ohne die Kontaktfläche zu vergrößern.
- ▶ Bei Augenkontakt langes Spülen mit spezieller Augenspüllösung oder mit klarem Wasser.
- ▶ Wenn möglich verschmutzte Kleidung ausziehen.

Nach Einatmen

- ▶ Den Betroffenen möglichst schnell aus der gefährlichen Atmosphäre bringen. Die Helfer sollen dabei kein unnötiges Risiko eingehen und auf den Selbstschutz achten, denn es kann Explosionsgefahr bestehen.
- ▶ Überprüfung der Vitalfunktionen und falls erforderlich lebensrettende Sofortmaßnahmen. Wichtig: Falls der Verletzte beatmet werden muss, unbedingt einen Tubus und einen Beatmungsbeutel nutzen, denn es besteht die Gefahr, dass sich der Helfer bei der Mund-zu-Mund-Beatmung selbst vergiftet!
- ▶ Verschmutzte Kleidung entfernen, damit ausgasender Gefahrstoff nicht mehr eingeatmet wird.
- ▶ Nach der Erstversorgung bringt der Helfer den Verunglückten in die stabile Seitenlage und deckt ihn zu. Anschließend wird so schnell wie möglich der Notarzt alarmiert oder funkkärztliche Beratung angefordert. (dp)

zum sicheren Umgang bekommen haben. In der Betriebsanweisung muss stehen, welche Eigenschaften ein Gefahrstoff hat und welche Schutzmaßnahmen bei der Arbeit zu treffen sind.

Arbeitsplatz: Zündquellen in der Nähe des Arbeitsplatzes sind absolut tabu: also nicht rauchen, explosionsgeschützte Geräte einsetzen, nicht gleichzeitig Heißen durchzuführen.

- ▶ Am Arbeitsplatz wird weder gegessen noch getrunken. Findet die Tätigkeit nicht im Freien statt, muss der Arbeitsplatz ausreichend belüftet werden.

Lagerung: Gefahrstoffe dürfen nur in geschlossenen Originalgebinden aufbewahrt werden. Diese sollen in den dafür vorgesehenen Betriebsräumen in den zulässigen Mengen aufbewahrt werden. Sie werden so gesichert, dass sie weder umkippen noch herunterfallen. Fässer und größere Behälter werden über Leckwannen gelagert.

- ▶ Bleiben nach der Arbeit Restmengen zurück, werden sie in den dafür vorgesehenen Behältern und Lagerräumen aufbewahrt. Niemals und unter gar keinen Umständen füllt man gesundheitsgefährdende Flüssigkeiten in Trinkgefäße, Getränkeflaschen oder Gefäße, die für die Aufbewahrung von Lebensmitteln gedacht sind!
- ▶ Zum Umfüllen eignen sich z.B. aufsetzbare Pumpen. Auf keinen Fall darf man die Umfüllschläuche mit dem Mund ansaugen.

Persönliche Schutzausrüstung und Hautschutz

- ▶ Ein zentraler Punkt für den sicheren Umgang mit Gefahrstoffen ist die Benutzung der Persönlichen Schutzausrüstung. Sie muss für den jeweiligen Zweck geeignet sein und darf keinerlei Beschädigungen aufweisen. Bei exponierten Tätigkeiten sind Schutzhandschuhe, Schutzbrille, Gesichtsschutz und Atemschutz zu tragen.

INFORMATION

Handbuch See: „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Seeschifffahrt und Fischerei“ (DIN A5-Ordner)

Für Mitgliedsunternehmen aus dem Bereich Seeschifffahrt ein Exemplar kostenlos.

Bestellung: www.bg-verkehr.de/medienkatalog
BGI 564 „Tätigkeiten mit Gefahrstoffen“

TRGS 510 „Lagerung von Gefahrstoffen in ortsbeweglichen Behältern“

Download: kompendium.bg-verkehr.de

E-Mail: medienversand@bg-verkehr.de

Richtig so!

Bilder wirken stärker als Worte. Deswegen stellen wir Ihnen hier unter dem Motto „Richtig so!“ ein paar starke Bilder für den Arbeitsschutz vor. Typische Situationen als Vorbild für den Arbeitsalltag an Bord. Diese Motive finden Sie übrigens auf den Rückseiten des Seefahrtskalenders 2013.



Der Falldämpfer gehört zum Auffanggurt

Viele Arbeiten an Bord sind mit der Gefahr eines Absturzes verbunden. Der richtige Einsatz einer geeigneten Persönlichen Schutzausrüstung (PSA) kann bei einem Absturz vor schweren oder sogar tödlichen Verletzungen schützen. Der klassische Gurt ist „out“, darf nicht mehr zum Einsatz kommen.

Nur ein moderner, kompletter und richtig angelegter Auffanggurt bietet maximalen Schutz. Mehr zu diesem Themenkomplex finden Sie im Modul A 7 „Persönliche Schutzausrüstung gegen Absturz“ des Handbuch See.

Weitere Informationen: www.bg-verkehr.de



Rauchmelder müssen regelmäßig gewartet werden

Rauchmelder sollen auch an Bord von Seeschiffen bei entstehenden Bränden frühzeitig warnen. Ihre Funktionalität und Betriebssicherheit muss regelmäßig kontrolliert werden. Handelsübliche „Testsprays“ sind das richtige Mittel, um die Funktionalität eines Rauchmelders zu überprüfen. Mehr dazu finden Sie im Modul B 9 „Sicherheit von Brandschutz- und Rettungseinrichtungen“ des Handbuch See.
Weitere Informationen: www.bg-verkehr.de



So entlastet der Seemann seinen Rücken

Unhandliche oder größere Lasten sollten mit geeigneten Transporthilfsmitteln angehoben, befördert und abgesetzt werden. Hier wird eine schwere Gasflasche mit einer Sackkarre über Deck bewegt. Die Flasche ist mit einem Tau gesichert. Auch über kürzere Strecken ist das der richtige Weg. Mehr dazu finden Sie im Modul B 12 des Handbuch See unter „Heben und Tragen“.
Weitere Informationen: www.bg-verkehr.de



Nicht nur im Urlaub: Schutz der Haut vor der Sonne

Seeleute sind bei Decksarbeiten seit eh und je starker Sonnenstrahlung ausgesetzt. Ob Fischer oder Decksmann auf einem Containerschiff: Kleidung und Sonnencreme auf den offenliegenden Hautpartien schützen vor unangenehmen Sonnenbränden und einer gefährlichen Schädigung der Haut. Mehr dazu finden Sie im Kapitel A 6 des Handbuch See unter „Hautschutz“.
Weitere Informationen: www.bg-verkehr.de



Die Spreizsicherung immer anspannen

Schenkel von Stehleitern müssen vor dem Hinaufsteigen immer soweit auseinandergeklappt werden, dass die Spreizsicherung – wie hier gezeigt – gespannt oder eingerastet ist. Das richtige Arbeiten mit Leitern verhindert Unfälle. Mehr dazu finden Sie im Modul B 3 des Handbuch See unter „Arbeiten mit Leitern“.
Weitere Informationen: www.bg-verkehr.de



Richtig gekennzeichnetes und isoliertes Werkzeug

Bei Arbeiten unter Spannung stehender Anlagen darf ausschließlich isoliertes und entsprechend gekennzeichnetes Qualitäts-Werkzeug benutzt werden. Umgekehrt sollten diese Werkzeuge nur für solche und nicht für allgemeine Arbeiten verwendet werden, um deren Schutzisolierung nicht zu beschädigen. Mehr dazu finden Sie im Modul B 4 des Handbuch See unter „Arbeiten mit Handwerkzeugen“.
Weitere Informationen: www.bg-verkehr.de

TAGUNG: ARBEITSSICHERHEIT IN WINDENERGIEANLAGEN

Windenergieanlagen auf See stellen höchste Ansprüche an den Arbeitsschutz. An den Arbeitsabläufen sind spezialisierte Unternehmen aus unterschiedlichen Bereichen beteiligt. Daher veranstalten die BG Verkehr und die BG ETEM gemeinsam am 14. und 15. März 2013 eine Fachtagung im Hafendorf Rheinsberg. Kurzentschlossene können gerne anfragen, ob es noch freie Plätze gibt. **Tel. 033931 52-3800**

Die Teilnahmegebühr beträgt 345 Euro, einschließlich Verpflegung. Für die Übernachtung sind Zimmer im Hafendorf Rheinsberg vorreserviert. Weitere Informationen und Anmeldung bei der Berufsgenossenschaftlichen Bildungsstätte Linowsee:

www.linowsee.de



Im tropischen Afrika (hier vor Douala, Kamerun) ist die Malaria-Prophylaxe unbedingt erforderlich.

Malaria bleibt gefährlich!

Zu viele Seeleute verzichten auf geeignete Schutzmaßnahmen, weil sie glauben, Malaria sei heute kein Thema mehr. Ein lebensgefährlicher Irrtum.

Anlässlich des Welt-Malariatages Ende April gingen die aktuellen Zahlen durch die Presse: 200 Millionen Menschen erkranken jährlich an einer Malaria-Infektion, 660.000 sterben daran. Am schlimmsten betroffen sind Kinder in Afrika. Wer aber glaubt, die kleine Mücke könne einen Seemann nicht erschüttern, irrt gewaltig: In der jährlichen Berufskrankheitenstatistik der BG Verkehr tauchen immer wieder Seeleute deutscher Reedereien auf, die an Malaria erkranken, bei zu spät einsetzender Behandlung daran sterben oder, wenn sie die Infektion überleben, aufgrund schwerster Schäden am zentralen Nervensystem zu dauerhaften Pflegefällen werden.

Dennoch haben viele gefährdete Reisende oder Seeleute mehr Angst vor den Vorsorgemaßnahmen als vor der tödlichen Krankheit. Gibt es dafür vernünftige Gründe? Lesen Sie hier, was unser Arbeitsmediziner Dr. Birger Neubauer von den typischen Vorurteilen hält.

Die letzten Fälle in deutschen Reedereien gab es doch lange vor dem Krieg ...

„Der letzte bedauerliche Malariafall, der mir vorgelegt wurde, liegt nur wenige Monate zurück. Der junge Seemann wurde an seinem

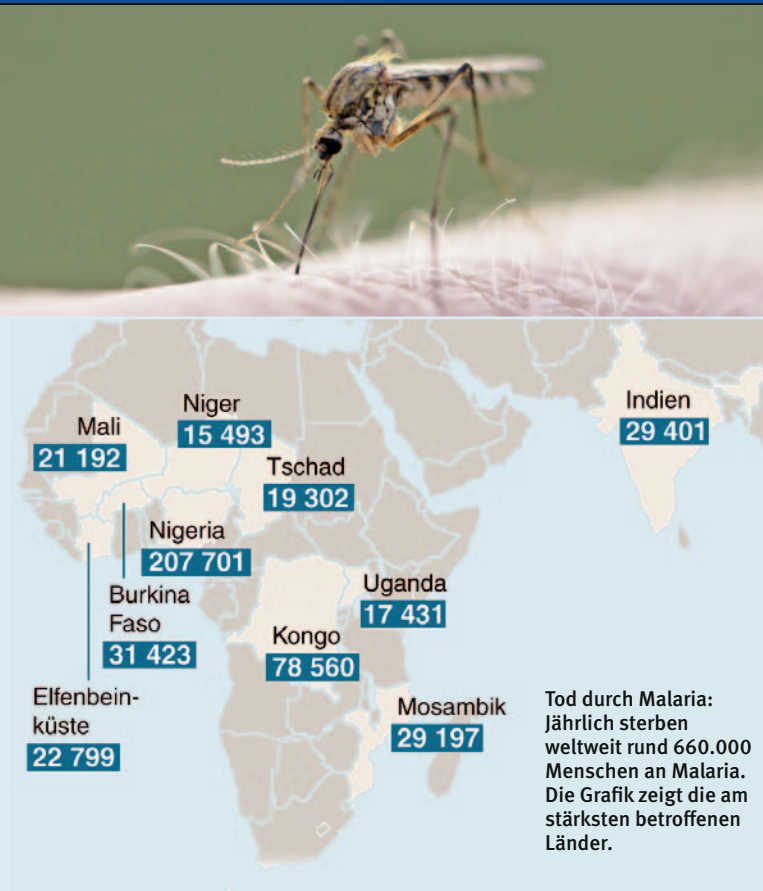
nordeuropäischen Heimatort zu spät behandelt und ist jetzt aufgrund schwerster Hirnschäden ein Pflegefall.“

Ich habe ein super Immunsystem, da werde ich mit so einem kleinen Mückenstich doch wohl alleine fertig.

„Für die kleine Stichwunde und die damit verbundene Hautreizung mag das stimmen. Die Erreger der Malaria tropica lassen sich von dem Immunsystem jedoch nicht beeindrucken. Bevor die weißen Blutkörperchen ‚gelernt‘ haben, den Malariaerreger zu bekämpfen, ist man im Regelfall schon tot.“

Ich lass' die Prophylaxe einfach weg. Falls es mich doch erwischt, gibt es Notfallmedikamente, das ist alles kein Problem.

„Auf eine medikamentöse Malariaphylaxe sollte nur dann verzichtet werden, wenn die Reederei gemeinsam mit ihrem Betriebsarzt ein Notfallkonzept erarbeitet hat, in das auch die Funkärztliche Beratungsstelle/Cuxhaven eingebunden ist. In der Regel benötigt so ein Konzept eine professionelle tropenmedizinische ‚Auffanglinie‘, die innerhalb weniger Stunden Unterstützung gewährleisten kann. Die Anfangssymp-



© dpa-Infografik [M: LA] / picture alliance; Jean-Pierre Kepsou (0); pp77 (0) / Fotolia

Ich reibe mich immer mit Teebaumöl ein und esse ganz viel Knoblauch, das überdeckt den Eigengeruch und dann kann einem nichts passieren.

„Die Schwachstelle unserer Mückenabwehr ist tatsächlich die unbedeckte Haut, und dazu zähle ich auch die Haut unter T-Shirts vom Discounter. Deren dünne Gewebe halten eine gestandene Malaria-Mücke nicht von ihrer Blutmahlzeit ab. Einen wirksamen Schutz bieten Mittel, die Insekten abweisen (Repellentien). Diese Mittel werden auf die unbedeckte Haut aufgetragen. Ein sehr guter Schutz gegen Malaria-Mücken ist z. B. für die Wirkstoffe DEET (N-N-Diethyl-m-toluamid) oder Picaridin (Icaridin) nachgewiesen. Von Selbstexperimenten mit Duftstoffen, zu denen keine Daten hinsichtlich Wirkung oder Wirkungsdauer vorliegen, rate ich dringend ab.“

Wenn man abends eine Jacke und lange Hosen anhat, ist das sicher.

„Nicht ohne Grund sind unsere Großväter in heller Khakikleidung oder weißem Takelpäckchen in den Tropen zur See gefahren. Die Mücke ‚präsentiert‘ sich nicht gern vor einem hellen Hintergrund. Auch heute schützt handelsübliche Tropenkleidung, die aufgrund ihres festen Baumwollgewebes stichdicht ist, sehr gut vor zu dringlichen Mücken. Darüber hinaus bieten diese hochwertigen Stoffe auch einen effektiven Sonnenschutz gegen UV-Strahlen. Die Malaria-Mücke ist tatsächlich dämmerungs- oder nachtaktiv. Es ist jedoch sehr wichtig, sich auch tagsüber gegen andere Mückenarten zu schützen. Tagaktive Mückenarten können andere schwere Viruserkrankungen verbreiten, z. B. das Denguefieber.“

Mosquitos – die gibt’s doch nur irgendwo im Landesinneren, wo es schmutzig und sumpfig ist, aber nicht auf einem gepflegten deutschen Schiff.

„Leider lassen sich die verschiedenen Stechmücken in tropischen Ländern nicht durch die Maßnahmen, die der ISPS-Code verlangt, vom ‚Befliegen‘ eines Schiffes abhalten. Liegt ein Schiff zum Beispiel in einem Hafen der Infektionsgebiete West- und Ostafrikas, muss man davon ausgehen, dass auch die Mücken unangemeldet den Weg an Bord finden.“

Die Mücken kommen eigentlich nur, wenn es so richtig heiß ist, bei einer leichten Brise gibt es keine Gefahr.

„Auf See und normalerweise auf Reede treten keine Mücken auf. Sobald das Schiff im Hafen oder nahe dem Ufer liegt gilt für die Mücken: ‚Open ship!‘. Dann sind lange, helle, stichfeste Kleidung und Repellentien, Insektengitter und Moskitonetze der wirkungsvollste Schutz. Die verbleibende Risikolücke muss dann mit Hilfe der medikamentösen Malaria-Prophylaxe geschlossen werden.“

(dp)

tome einer Malaria sind vielfältig, verwirrend und oft vermeintlich banal. Als Konsequenz einer bewussten Prophylaxe-Lücke müsste man an Bord beim geringsten Verdacht jede Befindlichkeitsstörung des ungeschützten Seemanns konsequent als Malaria behandeln. Ein medizinischer Laie kann diese Verantwortung nicht alleine tragen.“

Diese Tabletten zur Vorbeugung sind viel gefährlicher, als man denkt. Da gibt es schlimme Nebenwirkungen und ich habe von einem Kumpel gehört, der sogar bewusstlos wurde.

„Jede medizinische Maßnahme hat ihre Nebenwirkungen. Es werden daher immer Nutzen und Nebenwirkungen gegeneinander abgewogen. Angesichts der derzeitigen Infektionsgefahr überwiegt eindeutig der Nutzen. Die im aktuellen Malaria-Merkblatt empfohlenen Tabletten (Malarone®) werden sehr gut vertragen und wirken sehr effektiv. Das Risiko, an Nebenwirkungen zu leiden, hängt nicht mit der Einnahmedauer zusammen. Wer also zu Beginn der Einnahme keine Nebenwirkungen hat, der bekommt diese auch nicht nach mehreren Wochen. Diese Info ist für die Betroffenen wichtig, da nach dem Verlassen eines ‚Malariahafens‘ die Prophylaxe noch für eine kurze Zeit fortgesetzt werden muss.“

INFORMATION

Malaria-Merkblatt des Seeärztlichen Dienstes
www.bg-verkehr.de/service/downloads
 Malaria-Merkblatt des Auswärtigen Amtes
www.auswaertiges-amt.de/infoservice

Robert-Koch-Institut zu Tropenkrankheiten
 und Malaria
www.rki.de

Für persönliche Beratung zur Malaria-Prophylaxe wenden Sie sich bitte an Ihren Betriebsarzt.

Wer darf schweren Atemschutz tragen?

Nicht jeder ist zum Tragen von schwerem Atemschutz geeignet. Aber nach welchen Kriterien soll der Arbeitgeber entscheiden? Nach intensiven Diskussionen stellt die BG Verkehr jetzt ihren Standpunkt vor.

Der vorgeschriebene Nachweis für die Eignung von Besatzungsmitgliedern auf Seeschiffen für das Tragen von schwerem Atemschutz (Pressluftatemgeräten) ist in den letzten Monaten vielschichtig diskutiert worden. Im Mittelpunkt stand die Frage, ob für Seeleute eine arbeitsmedizinische Pflichtvorsorgeuntersuchung gemäß der Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMedVV) aufgrund der Verwendung schwerer Atemschutzgeräte der Gruppen 2 oder 3 zwingend erforderlich ist.

Grundsätzliche Festlegung durch die ArbMedVV

Tätigkeiten unter schwerem Atemschutz sind für den Träger mit erhöhten körperlichen Belastungen verbunden. Wegen des hohen Gefährdungspotentials dürfen Unternehmer nur geeignete Personen mit Tätigkeiten unter schwerem Atemschutz beauftragen. Die körperliche Eignung wird durch den Nachweis einer Tauglich-

keitsuntersuchung festgestellt. Daneben ist, gemäß der am 24. April 2013 vom Bundeskabinett verabschiedeten Fassung der ArbMedVV, bei Tätigkeiten unter schwerem Atemschutz eine zusätzliche arbeitsmedizinische Pflichtvorsorge erforderlich.

Standpunkt der BG Verkehr

Soweit Besatzungsmitglieder von Seeschiffen mit abgeschlossener Sicherheitssausbildung gemäß STCW schweren Atemschutz ausschließlich im Falle einer Brandbekämpfung zur Rettung von Personen, zur Gefahrenabwehr oder zur Eigenrettung tragen, vertritt die BG Verkehr folgenden Standpunkt:

Das Zeugnis über die Seediensttauglichkeit gemäß STCW in der aktuellen Fassung schließt die Tauglichkeit zum Tragen von schwerem Atemschutz zum Zwecke der Gefahrenabwehr mit ein, soweit dies nicht durch eine ausdrückliche Einschränkung ausgeschlossen wurde.

INTERVIEW MIT DR. BIRGER NEUBAUER

Hintergrund: Gefährdungen durch den Pressluftatmer



Dr. Birger Neubauer,
Referent für Arbeitsmedizin
bei der BG Verkehr.

Wer sollte grundsätzlich vorsichtig sein bzw. ist nicht geeignet, Arbeiten unter schwerem Atemschutz durchzuführen?

Dr. Neubauer: Grundsätzliche Bedenken gegen Tätigkeiten mit schwerem Atemschutz bestehen bei Personen, die jünger als 18 oder älter als 50 Jahre sind. Sind Vorerkrankungen des Mittelohres, des Atem- oder Herz-Kreislauf-Systems bekannt oder liegt eine unzureichende Fitness vor, zum Beispiel aufgrund starken Übergewichtes oder Erkrankungen des Bewegungsapparates, so wird eine Eignung wahrscheinlich nicht gegeben sein. Weiterhin sprechen schwerwiegende Erkrankungen des Nervensystems oder Suchtmittelkonsum gegen eine solche Tätigkeit.

Wie soll sich jemand verhalten, der Zweifel an seiner Eignung hat? Bestehen Fragen hinsichtlich bestimmter Vorerkrankungen (s. o.), familiärer gesundheitlicher Belastungen oder der persönlichen Fitness, so führt die Beratung und Untersuchung durch den Betriebsarzt eine sachgerechte Klärung herbei.

Die körperliche Belastung bei einer Tätigkeit unter schwerem Atemschutz ist hoch. Warum?

Neben der eigentlichen Tätigkeit, also zum Beispiel der Rettung oder Bergung von Personen, Reinigungs- oder Inspektionsarbeiten in einer nicht atembaren, gefährlichen Umgebung, besteht eine erhebliche körperliche Belastung durch das Atemschutzgerät und den in der Regel erforderlichen Schutzanzug. Allein das Gewicht des Schutzanzugs und der Geräte erfordern zusätzliche Muskelarbeit. Die Vollgesichtsmaske und der Lungenautomat verlangen



Die körperliche Belastung beim Tragen von Hitzeschutzanzug und Pressluftatmer ist hoch.

HINWEISE FÜR DIE PRAXIS

- ▶ Die BG Verkehr empfiehlt, wenn möglich, bei Sicherheitsübungen an Bord unter schwerem Atemschutz bei hoher körperlicher Belastung auf die Verwendung des Lungenautomaten zu verzichten oder diese auf ein Minimum zu reduzieren.
- ▶ Die BG Verkehr entwickelt ein Beratungsmodul (mehrsprachig) zur schriftlichen oder Online-Beratung. Es wird den Unternehmen zur Verfügung gestellt und kann unter der Aufsicht des zuständigen Betriebsarztes der Reederei angewendet werden.
- ▶ Sofern sich das beratene Besatzungsmitglied für ein persönliches Gespräch mit dem Betriebsarzt bzw. eine arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchung entscheidet, ist ihm diese zu ermöglichen. Erst danach darf der nächste Einsatz unter schwerem Atemschutz erfolgen.

Zusammenfassung

Das Tragen von schwerem Atemschutz ist keine Tätigkeit im Sinne der ArbMedVV und erfordert keine arbeitsmedizinische Pflichtvorsorge, wenn

1. der Atemschutz ausschließlich zur Gefahrenabwehr an Bord getragen wird,
2. der Atemschutz ausschließlich zu Ausbildungszwecken nach dem STCW-Code an zugelassenen Ausbildungsstätten getragen wird,
3. die betroffenen Seeleute mindestens an einer schriftlichen oder Online-Beratung teilgenommen haben, die ihnen die Möglichkeit eröffnet, bei Bedarf von einem Betriebsarzt untersucht zu werden.

Martin Küppers

eine vermehrte Atemarbeit der Brustkorbmuskulatur. Beim Luftholen muss zunächst ein Unterdruck erzeugt werden, damit der Lungenautomat eine Pressluftportion freigibt. Beim Ausatmen muss die Ventilscheibe des Maskenauslasses durch einen Überdruck zum Öffnen gebracht werden. Schutzanzüge, zum Beispiel gegen Hitze oder Gefahrstoffe, belasten zusätzlich, weil weniger Körperwärme abgegeben wird.

Unabhängig von den körperlichen können psychische Belastungen auftreten, zum Beispiel durch die einengende Ausrüstung und gegebenenfalls die Notfallsituation, die zum Einsatz des schweren Atemschutzes zwingt.

Worin bestehen die Risiken bei der Benutzung des schweren Atemschutzes?

Ein schwerer Atemschutz erfordert eine gute Belastbarkeit der Atmung und des Herz-Kreislauf-Systems. Abgeleitet von diesen körperlichen Anforderungen besteht daher ein erhebliches Selbstgefährdungsrisiko bei fehlender körperlicher Leistungsfähigkeit oder

Vorerkrankungen der Atem- oder Herz-Kreislauf-Organen. Eine einzige plötzliche Belastungsspitze, so wie sie jeder Einsatz unter schwerem Atemschutz darstellt, kann dazu führen, dass vorkranke Personen den körperlichen Anforderungen nicht gewachsen sind und es zum Beispiel zu Herzrhythmusstörungen, Herzinfarkt oder einem Asthma-Anfall kommen könnte.

Sind Ihnen Probleme beim Einsatz bekannt oder ist das eine rein prophylaktische Diskussion?

Firmen oder Behörden, deren Aufgaben unter anderem auch Arbeiten unter schwerem Atemschutz verlangen, haben in der Regel einen hohen Standard der arbeitsmedizinischen Betreuung und Überwachung der betroffenen Beschäftigten erreicht. Es passieren jedoch immer wieder tragische Erkrankungs- und auch Todesfälle, nicht nur im Rahmen der eigentlichen Tätigkeit oder eines Notfalleinsatzes, sondern auch beim Training mit den Atemschutzgeräten, zum Beispiel auf Trainings-Parcours der Feuerwehren.

Wohlfühlen im Büro



© Jan Jansen / Fotolia

Die meisten Beschäftigten in den Seebetrieben arbeiteten nicht an Bord, sondern im Büro. Besonders im Winter leiden viele von ihnen unter Augenbrennen, Kopfschmerzen oder Reizungen der Schleimhäute. Oft bringen schon einfache Maßnahmen eine Verbesserung.

Büros zählen zu den sogenannten Innenraumarbeitsplätzen. An diesen Arbeitsplätzen gibt es laut Definition keine Tätigkeiten mit Gefahrstoffen, wie das zum Beispiel in einem Chemielabor der Fall ist. Die Arbeitsplätze befinden sich auch nicht in einem sogenannten Lärmbereich (das wäre zum Beispiel der Maschinenraum eines Schiffs). Die beim Innenausbau verwendeten Materialien und Produkte sind in aller Regel nach der europäischen Bauproduktenrichtlinie überprüft worden, die besonders die Freisetzung giftiger Gase verhindern soll.

Sick-Building-Syndrom

Wenn man einen Zusammenhang zwischen bestimmten gesundheitlichen Beschwerden wie Augenbrennen, Kopfschmerzen, verstopfte Nase und Kratzen im Hals, Unwohlsein, Mattigkeit oder Allergien und der Arbeit in bestimmten Gebäuden oder Räumen vermutet, werden diese Symptome häufig als Sick-Building-Syndrom bezeichnet. Man vermutet dann, dass die Probleme durch chemische Stoffe verursacht werden, die in äußerst geringen Konzentrationen vorliegen können und normalerweise als unschädlich betrachtet werden.

„Meistens gibt es nicht nur eine einzige Ursache für die Probleme“, erklärt Dr. Gabriele Meyer von der Hauptabteilung Gesundheitsschutz der BG Verkehr. „Deshalb bedarf es einer umfassenden Analyse in Form eines Beratungsgesprächs und einer Besichtigung vor Ort. Diese Abklärung führen zunächst der Betriebsarzt oder die Sicherheitsfachkraft durch.“

Neben der Qualität der Atemluft sind unter anderem das Raumklima, störende Geräusche, die Beleuchtung und die Arbeitsplatzgestaltung zu berücksichtigen. Treten gesundheitliche Beeinträchtigungen zum Beispiel nach Renovierungs- oder Umbaumaßnahmen auf, kann eine professionelle Messung Klarheit bringen.

Ansprechpartner im Betrieb suchen

Wenn gesundheitliche Beschwerden in bestimmten Bereichen Ihres Betriebes auftreten, wenden Sie sich bitte an Ihre Fachkraft für Arbeitssicherheit oder Ihren Betriebsarzt. Diese werden Sie beraten und geeignete Maßnahmen veranlassen, zum Beispiel die Durchführung einer Innenraumluftmessung. **(dp)**



Besonders in der Erkältungszeit sollte man darauf achten, dass die Luft im Büro ausreichend befeuchtet ist, denn wenn die Schleimhäute austrocknen, können sich Krankheitserreger besser ausbreiten. Kommt beim Lüften im Winter Kaltluft in den Raum, reduziert sich die Luftfeuchtigkeit. Grünpflanzen können die Luftfeuchtigkeit erhöhen. Aber Achtung: Bestimmte Grünpflanzen können Allergien auslösen. Das gilt auch für den schimmeligen Belag auf der Blumenerde.

© JackF / Fotolia

Bessere Luft durch Zimmerpflanzen

Laserdrucker und Kopierer gehören zum Büroalltag. In der Vergangenheit wurde die Öffentlichkeit durch Meldungen über mögliche Gesundheitsgefahren durch Tonerstaub beim Betrieb von Laserdruckern verunsichert. Das Institut für Arbeitsschutz der DGUV hat in umfangreichen Messkampagnen festgestellt, dass Laserdrucker und -kopierer keine relevanten Mengen an Stäuben und Gasen freisetzen. Nach dem heutigen Stand der Technik sind insbesondere Geräte mit dem blauen Umweltengel als unbedenklich anzusehen. Bei sehr intensivem Betrieb oder beim gleichzeitigen Betrieb mehrerer Geräte empfiehlt es sich, diese außerhalb des Büroarbeitsraums aufzustellen.



© lightpoet / Fotolia

Kopierer und Drucker in separate Räume stellen

Wohlfühlen ist subjektiv, besonders wenn es um Wärme, frische Luft und Licht geht. Wenn sich mehrere Kollegen ein Büro teilen, müssen sie unter Umständen ein paar Kompromisse schließen. Als Diskussionsgrundlage dienen die Richtwerte:

- ▶ Raumtemperatur: mindestens 20 Grad
- ▶ Lüften: einmal pro Stunde Fenster öffnen und gut durchlüften
- ▶ Luftfeuchtigkeit: mindestens 30 Prozent

Beim Betrieb von Raumlufttechnischen Anlagen sollte regelmäßig eine Inspektion nach VDI 6022 erfolgen.

© goodluz / Fotolia



Zu warm oder zu kalt?



In frisch renovierten Räumen riecht es oft wochenlang unangenehm „nach Chemie“. Manche Menschen reagieren darauf mit Kopfschmerzen, Reizhusten oder ähnlichen Symptomen. Grundsätzlich sollten diese Räume gut durchlüftet werden. Wenn Betroffene nach einer Baumaßnahme über einen längeren Zeitraum deutliche Beschwerden haben, kann eine messtechnische Abklärung der Situation sinnvoll sein.

© lightpixel / Fotolia

Renovierte Räume gut lüften

Verletzt – obwohl kein Blut floss



© Paolese / Fotolia

In der Seeschifffahrt gibt es stark belastende Situationen: Havarien, Piratenüberfälle, Geiselnahmen oder Unfälle an Bord. Auch wenn der Körper unverletzt bleibt, kann die Seele dadurch starken Schaden nehmen. Wie geht man damit um? Und was kann der Reeder tun?

Schwere seelische Verletzungen können an verschiedensten Arbeitsplätzen an Land und im Seebetrieb auftreten. Einige der Betroffenen werden das Erlebte nicht mehr los. Sie können nicht mehr schlafen, sich nicht konzentrieren oder haben Angst, erneut in die gleiche Situation zu geraten, wenn sie weiter arbeiten. Kurz: Sie leiden noch lange unter den körperlichen und seelischen Folgen des erlebten Ereignisses. Wenn man die möglichen Auswirkungen dieser Traumatisierungen herunterspielt, statt sie innerhalb weniger Tage zielgerichtet zu behandeln, dann können sich schwerwiegende Krankheitsbilder bei den Betroffenen einstellen. In der Folge kommt es zu langen Arbeitsunfähigkeitszeiten, Schwierigkeiten bei der Wiederaufnahme der Tätigkeit, Rückzugsverhalten gegenüber Kollegen, Vermeidungsverhalten gegenüber bestimmten Tätigkeiten bis zur Tätigkeitsaufgabe oder gar Berufsunfähigkeit. Das ist menschlich hart und außerdem mit direkten nachteiligen wirtschaftlichen Folgen für die Reederei verbunden.

Vorsorge für den Ernstfall

Wohl jeder würde sich wünschen, traumatische Situationen gar nicht erst zu erleben und man kann sicher einiges dazu tun, um sie zu vermeiden. Aber ganz verhindern kann man sie weder durch technische

Schutzmaßnahmen, noch durch organisatorische Vorkehrungen oder persönliches Training. Umso wichtiger ist es, für die Vorgesetzten an Bord und den Reeder, sich mit der Frage zu befassen, was im Ernstfall zu tun ist, um schnell und zielführend zu handeln.

Unfallanzeige bei seelischem Trauma

Für die Opfer von Extremereignissen ist die Unterstützung durch Kollegen, Vorgesetzte und Familienmitglieder sehr wichtig. Dabei ist es nicht die Aufgabe des Reeders oder der Vorgesetzten an Bord zu diagnostizieren, ob ein Kollege unter den Folgen eines traumatischen Erlebnisses leidet und wie man damit umgehen sollte. Auch wenn keine sichtbare gesundheitliche Schädigung vorzuliegen scheint, erfüllt das seelische Trauma die Voraussetzungen eines Unfallgeschehens. Damit das Schiff und die Reederei entlastet werden und Fachleute den Betroffenen schnell unterstützen können, ist es wichtig, möglichst früh eine Unfallanzeige bei der BG Verkehr zu stellen. In jeder Bezirksverwaltung der BG Verkehr sind Trauma-Lotsen tätig, die bei seelischen Belastungen nach Traumatisierungen sofort die erforderlichen Schritte organisieren.

Dr. Birger Neubauer

„Anteilnahme, Verständnis und Unterstützung“

Was kann man tun, damit aus einem schlimmen Erlebnis keine Posttraumatische Belastungsstörung mit langwierigen Folgen wird? Der SicherheitsProfi sprach darüber mit Dr. Birger Neubauer.

SicherheitsProfi: Wie sollen sich Vorgesetzte und Kollegen gegenüber dem Betroffenen verhalten?

Dr. Neubauer: Für Betroffene sind Beschwichtigungsfloskeln wie „Es wird schon wieder“ oder das Fragen nach Details wenig hilfreich. Sie brauchen Anteilnahme, Verständnis und Unterstützung vom Vorgesetzten. Also: zuhören, Kontakt halten, nachfragen und bei Bedarf gemeinsam nach Lösungen für die Folgen des traumatischen Erlebnisses suchen. Mit den direkten Kollegen fällt das Reden oft leichter. Sie sollten Verständnis zeigen, zum Reden da sein und auf kollegialer Ebene ihre Hilfe anbieten.

Wann sollte die BG Verkehr informiert werden?

Die Unfallabteilungen sollten möglichst sofort nach dem Ereignis informiert werden, spätestens wenn Verhaltensauffälligkeiten zu beobachten sind oder wenn der Betroffene selbst äußert, dass er Hilfe benötigt. Die Betroffenen oder auch ihre Vorgesetzten sollten nicht zögern, frühzeitig telefonisch Kontakt mit den Unfallsachbearbeitern aufzunehmen. In den Bezirksverwaltungen der BG Verkehr gibt es Trauma-Lotsen, d.h. Mitarbeiter, die speziell geschult wurden. Die Trauma-Lotsen kennen Behandlungsmöglichkeiten und geeignete Therapeuten und stehen bei psychischen Unfallfolgen während der gesamten Erkrankungsphase als Ansprechpartner zur Verfügung. Natürlich kann man auch ein Fax oder eine Unfallanzeige schicken. Die Unfallabteilungen achten bei diesen Meldungen verstärkt darauf, ob es sich auch um traumatische Unfallfolgen handeln könnte.

Und was unternimmt die BG Verkehr, wenn sie eine Unfallanzeige erhält?

INFORMATION

TRAUMA-LOTSEN DER BG VERKEHR

In jeder Bezirksverwaltung gibt es speziell geschulte Mitarbeiter. Sie sind bei einem seelischen Trauma für Betroffene und Arbeitgeber der erste Ansprechpartner. Die komplette Liste finden Sie im Internet: www.bg-verkehr.de/versicherung/arbeits-und-wegeunfall/trauma-lotsen

Trauma-Lotsen in Hamburg

Cathleen Liebig Tel.: 040 325220-2621
cathleen.liebig@bg-verkehr.de
 Reinhold Bronsch Tel.: 040 325220-2638
reinhold.bronsch@bg-verkehr.de



Dr. Birger Neubauer,
 Referent für
 Arbeitsmedizin bei
 der BG Verkehr

In der Regel nimmt der Sachbearbeiter Kontakt mit dem Betroffenen, dem betreuenden Arzt oder dem Arbeitgeber auf. Und dann hängt das weitere Vorgehen vom Einzelfall ab.

Warum ist es wichtig, möglichst schnell zu reagieren, wenn Mitarbeiter ein traumatisches Erlebnis hatten?

Einerseits natürlich, weil die Opfer leiden – unter Schlaflosigkeit, Flash-Backs oder auch Konzentrationsstörungen. Eine frühe Behandlung beugt aber auch möglichen chronischen Gesundheitsstörungen vor. Wie bei allen anderen unfallbedingten Erkrankungen geht es vor allem darum, dass die Betroffenen möglichst schnell die richtige Unterstützung erhalten.

Wird eine psychische Erkrankung als Folge eines Arbeitsunfalls anerkannt?

Ja. Stellt sich heraus, dass die psychische Störung Folge des traumatischen Ereignisses ist, wird sie auch als Unfallfolge anerkannt.

Welche Leistungen übernimmt die BG Verkehr in so einem Fall?

Die BG Verkehr übernimmt die Behandlungskosten und nach Ablauf der Entgeltfortzahlung die Zahlung von Verletztengeld. Darüber hinaus sind die Sachbearbeiter Ansprechpartner für alle Beteiligten, also Unfallopfer, Arbeitgeber, Ärzte und Psychologen. Die Unfallsachbearbeiter klären den Behandlungsbedarf mit allen Beteiligten. Sie steuern die Behandlung und begleiten den gesamten Prozess bis zur Wiedereingliederung.

Und wie beurteilen Sie die Chancen, eine lebensbedrohliche Erfahrung ohne Spätfolgen zu überstehen?

Auch das hängt natürlich stark mit der Persönlichkeit des Betroffenen und dem konkreten Erlebnis zusammen. Grundsätzlich kann ich aber sagen, dass bei frühzeitiger professioneller Betreuung die Heilungschancen sehr gut sind.

Bitte beachten Sie die Bekanntmachung zur Genehmigung der Durchschnittsheuern in der Fischerei auf Seite 6.

Ein schreckliches Erlebnis

Wenn Mitarbeiter einen Überfall miterleben oder an einem schweren Unfall beteiligt sind, kann das Erlebte stark belasten. Aber wie geht man damit um? Was kann der Unternehmer tun? Antworten gab das Pilotseminar „Bewältigung von Extremereignissen“ der BG Verkehr.

Es ist ein Horrorszenario: Ein Kollege wird bei einem schlimmen Unfall verletzt oder gar getötet und Sie erleben alles mit. Solche Ereignisse können zu extremen seelischen Belastungen führen. Sie werden das Erlebte nicht mehr los, können nicht mehr schlafen, sich nicht konzentrieren oder haben Angst, erneut in die gleiche Situation zu geraten, wenn Sie weiterarbeiten. Oder Sie werden selbst Opfer eines schlimmen Verkehrsunfalles oder Überfalles und leiden unter den körperlichen und seelischen Folgen dieses Ereignisses.

Vorsorge für den Ernstfall

Wohl jeder würde sich wünschen, traumatische Situationen gar nicht erst zu erleben und man kann sicher einiges dazu tun, um sie zu vermeiden. Aber ganz verhindern kann man sie nicht. Umso wichtiger ist es für Arbeitgeber und Vorgesetzte, sich mit der Frage zu befassen, was im Ernstfall zu tun ist, um schnell und richtig zu handeln. Aus diesem Grund fand Anfang Februar in Bad Hersfeld zum ersten Mal das Seminar „Bewältigung von Extremereignissen“ statt. 19 Teilnehmer aus Speditionen, Bus- und Entsorgungsbetrieben, Fahrschulen und aus der Luftfahrt hatten sich für das Seminar angemeldet. Sie erzählten zu Beginn des Seminars von Ereignissen, die sie selbst oder ihre Kollegen erlebt hatten. Dazu gehörten zum Beispiel schwere Verkehrsunfälle, bei denen Personen zu Tode kamen, und Übergriffe auf Busfahrer.

Psychologie und Erfahrungsaustausch

Aus den Schilderungen der Seminarteilnehmer wurde deutlich, wie wichtig es ist, sich im Betrieb darüber zu verständigen, wie mit betroffenen Kollegen umgegangen werden kann. Aber wie macht man es richtig? Um diese Frage zu beantworten, hatte die BG Verkehr den Psychologen Klaus Dilcher eingeladen. Dilcher arbeitet seit vielen Jahren mit Menschen zusammen, die traumatische Ereignisse verarbeiten mussten. Er vermittelte den Seminarteilnehmern sehr anschaulich, wodurch ein Trauma entstehen kann, was im Gehirn dabei vorgeht und welche Symptome auftreten können.

Die Unterstützung durch Kollegen, Vorgesetzte und Familienmitglieder sei für Opfer von Extremereignissen sehr wichtig. „Wenn sich das Verhalten der Betroffenen ändert, wenn sie sich zurückziehen oder Vermeidungsstrategien entwickeln, dann sprechen Sie Ihre Kollegen oder Mitarbeiter an. Nehmen Sie die Probleme ernst. Niemand ist davor gefeit, ein Trauma zu entwickeln. Auch Männer nicht!“, appellierte der Psychologe an die Teilnehmer. Hilfreich sei auch der Rat von Kollegen mit ähnlichen Erfahrungen.

Das Seminar bot viel Raum für Gespräche und Erfahrungsaustausch. Mit Uwe Kalkreiber, Präventionsexperte der BG Verkehr, diskutierten die Teilnehmer, welche technischen, organisatorischen und persönlichen Möglichkeiten es in den Betrieben gibt, um Unfälle oder Überfälle zu vermeiden. Wertvolle Erfahrungen aus der praktischen Arbeit eines Notfallbegleiters steuerte Michael

Zuhören, nachfragen, Verständnis zeigen

Claudia Hora hat bei der BG Verkehr das sogenannte Trauma-Lotsen-System mit aufgebaut, das betroffenen Versicherten möglichst schnell und kompetent helfen soll. Ihr wurden während des Seminars viele Fragen gestellt. Ihre Antworten haben wir hier zusammengefasst.

Was sollte ein Unternehmer als Erstes tun, wenn er erfährt, dass einer seiner Mitarbeiter Opfer eines Extremereignisses geworden ist?

Wenn ein persönlicher Kontakt besteht, ist es erst einmal wichtig, beruhigend auf den Menschen, der etwas Schreckliches erlebt hat, einzuwirken. Ihn reden lassen und zuhören. Nur so kann man auch abschätzen, ob sofort etwas zu veranlassen ist.

Wie können Vorgesetzte und Kollegen damit umgehen?

Für Betroffene sind Beschwichtigungsfloskeln wie „Es wird schon wieder“ oder das Fragen nach Details wenig geeignet. Sie brauchen Anteil-

nahme, Verständnis und Unterstützung vom Vorgesetzten. Also: Zuhören, Kontakt halten, nachfragen und bei Bedarf gemeinsam nach Lösungen für die Folgen des traumatischen Erlebnisses suchen. Mit den direkten Kollegen fällt das Reden oft leichter. Sie sollten Verständnis zeigen, zum Reden da sein und auf kollegialer Ebene ihre Hilfe anbieten.

Wann sollte die BG Verkehr informiert werden? Und wie?

Die Unfallabteilungen sollten nicht nur dann informiert werden, wenn der Beschäftigte arbeitsunfähig ist, sondern möglichst sofort, wenn Verhaltensauffälligkeiten zu beobachten sind oder wenn der Betroffene selbst äußert, dass er Hilfe benötigt. Die Betroffenen oder auch ihre Vorgesetzten sollten nicht zögern, frühzeitig telefonisch Kontakt



Claudia Hora,
Trauma-Lotsin der BG
Verkehr



Michael Michalek, Seminarteilnehmer und Notfallbegleiter der Firma RegioBus Hannover, stellte während des Seminars Warnweste und Notfallrucksack vor, die bei jedem Einsatz dabei sind. Der Rucksack enthält viele nützliche Dinge für den Notfall: Ein Klemmbrett mit Lampe, um auch bei Dunkelheit Notizen machen zu können, ein Erste Hilfe-Täschchen, eine Trostbox mit Taschentüchern, Gummibärchen und Traubenzucker und ein Kuscheltier als Trost für Kinder.

Michalek von der Firma RegioBus Hannover bei. Michalek ist als Notfallbegleiter ausgebildet und wird immer dann aktiv, wenn in seiner Firma eine Notfallmeldung eingeht. Gut zu erkennen ist er dabei an seiner Warnweste mit dem Aufdruck „Notfallbegleiter Firma RegioBus Hannover“. Michalek stellte den Seminarteilnehmern seine Warnweste und den Inhalt seines Notfallrucksackes vor, der bei seinen Einsätzen immer dabei ist.

Unfallanzeige stellen

Lebhafte Gespräche gab es rund um die Frage, woran man erkennt, ob Kollegen unter den Folgen eines traumatischen Erlebnisses leiden und wie man damit umgehen kann. Hier waren Klaus Dilcher und Claudia Hora, Trauma-Lotsin der BG Verkehr, gefragt. „Wichtig ist es,

möglichst früh eine Unfallanzeige bei der BG Verkehr zu stellen“, riet Claudia Hora. „In jeder Bezirksverwaltung der BG Verkehr sind Trauma-Lotsen tätig, die bei psychischen Belastungen nach Traumatisierungen sofort die erforderliche Behandlung organisieren.“ Die Einschätzung der Teilnehmer und das Feedbackgespräch der Referenten am Ende des Pilotseminars waren einhellig: In vielen Unternehmen fehlt es an einer intensiven Auseinandersetzung mit diesem Thema. Das Seminar wird deshalb im Herbst erneut angeboten.

Constanze Duismann

Die Namen und Kontaktdaten der Trauma-Lotsen bei der BG Verkehr finden Sie im Internet unter www.bg-verkehr.de/Versicherung/Arbeits- und Wegeunfall

mit unseren Trauma-Lotsen aufnehmen. Das sind Mitarbeiter in den Bezirksverwaltungen der BG Verkehr, die speziell geschult wurden. Unsere Trauma-Lotsen kennen Behandlungsmöglichkeiten und geeignete Therapeuten und stehen bei psychischen Unfallfolgen während der gesamten Erkrankungsphase als Ansprechpartner zur Verfügung. Natürlich kann man auch ein Fax oder eine Unfallanzeige schicken. Wir achten bei diesen Meldungen verstärkt darauf, ob es sich auch um traumatische Unfallfolgen handeln könnte.

Was macht die BG Verkehr, wenn sie eine Unfallanzeige erhält?

Das kommt sehr auf den Einzelfall an: In der Regel nehmen wir Kontakt mit dem Betroffenen, dem Arzt oder dem Arbeitgeber auf.

Warum ist es wichtig, möglichst schnell zu reagieren, wenn Mitarbeiter ein traumatisches Erlebnis hatten?

Einerseits natürlich, weil die Opfer leiden – unter Schlaflosigkeit, Flash-Backs oder auch Konzentrationsstörungen. Eine frühe Behand-

lung beugt aber auch einer möglichen Chronifizierung vor. Wie bei allen anderen unfallbedingten Erkrankungen geht es uns vor allem darum, dass die Betroffenen möglichst schnell die richtige Behandlung erhalten.

Wird eine psychische Erkrankung als Folge eines Arbeitsunfalls anerkannt?

Ja. Stellt sich heraus, dass die psychische Störung Folge des traumatischen Ereignisses ist, wird sie auch als Unfallfolge anerkannt.

Was leistet die BG Verkehr?

Die BG Verkehr übernimmt die Behandlungskosten und nach Ablauf der Entgeltfortzahlung die Zahlung von Verletztengeld. Darüber hinaus sind wir Ansprechpartner für alle Beteiligten, also Unfallopfer, Arbeitgeber, Ärzte und Psychologen. Wir klären den Behandlungsbedarf mit allen Beteiligten, steuern die Behandlung und begleiten den gesamten Prozess bis zur Wiedereingliederung.



Die Seele braucht Zeit

Der Psychologe Klaus Dilcher erklärt, warum Symptome wie Erinnerungslücken und Vermeidungsverhalten nach einem traumatischen Ereignis normal sind und wann Betroffene professionelle Hilfe in Anspruch nehmen sollten.

Herr Dilcher, was ist eine Posttraumatische Belastungsstörung?

Darunter versteht man eine Reaktion auf ein erlebtes Ereignis mit außergewöhnlicher Bedrohung. Traumatische Erlebnisse beinhalten eine drohende oder tatsächliche Gefahr. Sie wird entweder selbst erlebt oder bezieht sich auf eine andere Person. Beim Erleben reagieren die Betroffenen mit intensiver Angst, Furcht oder Entsetzen. Beispiele für traumatische Ereignisse können Verkehrsunfälle, Arbeitsunfälle, Überfälle, sexuelle und körperliche Gewalt sein. Personen, die so etwas erleben, zeigen anschließend häufig Symptome wie ungewolltes, lebhaftes Wiedererleben, sie haben Probleme mit der Erinnerung an das Ereignis, zeigen Vermeidungsverhalten, Gefühlstauglichkeit oder sind übererregt. Das ist alles normal und ein Zeichen dafür, dass das Erlebte verarbeitet wird.

Bei manchen Personen kommt dieser Prozess aber zum Stillstand. Sie haben längerfristig Beschwerden, die stark belasten oder einschränken. Wenn diese Symptome mindestens einen Monat anhalten, spricht man von einer Posttraumatischen Belastungsstörung.

Wie erkennt man, dass ein Mensch darunter leidet?

Obwohl jeder Mensch auf seine individuelle Art und Weise auf ein traumatisches Ereignis reagiert, gibt es typische Beschwerden und Probleme, die häufig vorkommen. Dazu gehören:

1. ungewolltes, belastendes Wiedererleben
2. Vermeidung von Gefühlen, Gedanken, Gesprächen, Personen, Situationen, Orten, Körperempfindungen, welche an das Trauma erinnern oder Schwierigkeiten, sich an Einzelheiten des Traumas zu erinnern

3. Interesseverlust, Gefühlstauglichkeit und Entfremdung

4. Übererregung in Form von Schlafstörungen, Konzentrationsstörungen, gesteigerter Reizbarkeit und Ärger, übermäßige Wachsamkeit und übertriebene Schreckhaftigkeit.

Wenn eine Person nach einem Trauma längere Zeit stark unter diesen Beschwerden leidet und keine Besserung eintritt, besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass eine Posttraumatische Belastungsstörung vorliegt.

Betroffenen fällt das Sprechen über das Ereignis und ihre Beschwerden oft schwer. Deshalb können plötzliche und beobachtbare Veränderungen im Verhalten Hinweise darauf sein. Dazu gehören zum Beispiel erhöhte Schreckhaftigkeit, Vermeidungsverhalten, Sicherheitsmaßnahmen und Rückzugstendenzen. Es ist aber wichtig zu wissen, dass es neben der Posttraumatischen Belastungsstörung auch zu anderen Traumafolgen kommen kann wie zum Beispiel Depression, Phobien und Panikanfälle, Alkohol-, Drogen- und Medikamentenkonsum oder zwischenmenschliche Probleme.

Ist den Betroffenen das Problem selbst bewusst?

Ja und nein. Die Beschwerden werden von den Betroffenen als sehr belastend und häufig bewusst erlebt. Es kommt aber auch oft vor, dass die Symptome nicht bewusst mit dem traumatischen Ereignis in Verbindung gebracht werden. Das kann – auch unbewusst – mit Vermeidung oder Scham in Verbindung stehen. Es gibt aber auch Symptome, die den Betroffenen nicht unmittelbar bewusst sind. Das nennt man dissoziatives Erleben. In solchen Phasen sind die Betroffenen der Meinung, dass sie noch voll funktionsfähig sind.

Wer sie gut kennt, bemerkt aber, dass sie das belastende Ereignis sozusagen abgespalten haben und versuchen, sich eher mechanisch wie früher zu verhalten. So als wäre nichts geschehen.

Kann man auch lange nach einem schrecklichen Erlebnis noch eine Störung entwickeln?

Anzeichen für eine Posttraumatische Belastungsstörung treten meistens schon in den ersten Stunden oder Tagen nach dem Ereignis auf. Bei manchen Betroffenen beginnen sie aber auch erst nach einer zeitlichen Verzögerung von einigen Wochen, Monaten oder sogar Jahren. Aber das ist eher sehr selten und wird meist durch Situationen ausgelöst, die sehr stark an das Trauma erinnern.

Kann man sich gegen ein Trauma wappnen?

Die meisten Menschen erleben in den ersten Tagen und Wochen nach einem belastenden Ereignis Reaktionen wie ungewolltes Wiedererleben, Schreckhaftigkeit, Interesselosigkeit, Schlaf- und Konzentrationsprobleme. In den meisten Fällen erholen sie sich zunehmend und werden immer besser mit dem Erlebten fertig. Zur Unterstützung der Selbstheilungskräfte kann man aber einiges tun:

- ▶ sich bewusst machen, dass diese starken Reaktionen auf das extreme, bedrohliche Ereignis normal und verständlich sind
- ▶ gut für sich sorgen – dazu gehören auch Schlaf und Ernährung – und den Alltag schrittweise zurückerobern
- ▶ Unterstützung von anderen annehmen und einfordern
- ▶ mit einer vertrauten Person über das Trauma sprechen oder schreiben – und zwar in einem Umfang, der einem gut tut.

Bleibt der Erholungsprozess aus oder liegen auch nach drei bis vier Wochen noch Symptome vor, ist es allerdings sinnvoll, professionelle Hilfe in Form einer Psychotherapie in Anspruch zu nehmen.

Woran erkenne ich, dass ich etwas tun muss?

Wenn die Beschwerden innerhalb des ersten Monats sehr stark beeinträchtigen – so dass zum Beispiel Arbeitsunfähigkeit besteht – und nicht schwächer werden, sollte eine psychotherapeutische Behandlung durchgeführt werden. Dabei gilt: Je früher sie beginnt, umso besser sind die Heilungschancen. Die BG Verkehr vermittelt in solchen Fällen zum Beispiel zügig eine Behandlung.

Nehmen wir an, ein Kollege hat eine Belastungsstörung, will aber partout nicht darüber reden. Was dann? Was kann ich tun, wenn sich der Betroffene ablehnend verhält?

Man kann natürlich niemanden zum Reden zwingen. Und tatsächlich fällt es Betroffenen aufgrund der Beschwerden oft schwer, darüber zu sprechen. Zunächst ist es deshalb wichtig, Unterstützung und Mitgefühl deutlich zu machen und die Bereitschaft zum Zuhören zu signalisieren. Wenn der- oder diejenige sich in der Lage fühlt, über die Erfahrungen zu sprechen, können Sie einfach aufmerksam zuhören. Fragen Sie, womit Sie unterstützen können. Ebenso sollte ein „Stopp“ akzeptiert werden. Ein mehrfaches wohlwollendes Nachfragen in den ersten Wochen ist aber gut, das wird von Betroffenen im Nachhinein bestätigt. (uk)



Klaus Dilcher (49) ist leitender Psychologe und psychologischer Psychotherapeut an der Klinik am Waldschlößchen in Dresden, einer Fachklinik für Psychosomatische Medizin und Zentrum für Psychotherapie. Sein Fachgebiet ist die Behandlung von Menschen mit Traumatisierungen nach Arbeitsunfällen.

TRAUMA-LOTSEN DER BG VERKEHR: KOMPETENTE INFOS UND RASCHE HILFE

Für Arbeitgeber und Vorgesetzte ist es wichtig, sich mit der Frage zu befassen, was im Ernstfall zu tun ist, um schnell und richtig zu handeln. Zögern Sie deshalb nicht, frühzeitig telefonisch Kontakt mit der BG Verkehr aufzunehmen. Besonders geschulte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Unfallabteilungen der Bezirksver-

waltungen geben gern auch telefonisch Auskunft über geeignete Therapeuten und Behandlungsmöglichkeiten. Wenden Sie sich bei Bedarf direkt an die Trauma-Lotsen in der zuständigen Bezirksverwaltung. Oder senden Sie eine Unfallanzeige – per Fax, per Brief oder online über das Extranet *BGdirekt*.

Ort/Ansprechpartner	Telefon	E-Mail	Ort/Ansprechpartner	Telefon	E-Mail
Berlin			Hannover		
Sybille Windhausen	030 25997-161	sybille.windhausen@bg-verkehr.de	Frank Erbse	0511 3995-76	frank.erbse@bg-verkehr.de
Anna-Lena Westphal	030 25997-166	anna-lena.westphal@bg-verkehr.de	Thomas Kraatz	0511 3995-721	thomas.kraatz@bg-verkehr.de
Dresden			Sebastian Nath	0511 3995-728	Sebastian.Nath@bg-verkehr.de
Claudia Hora	351 4236-718	claudia.hora@bg-verkehr.de	Astrid Vogel	0511 3995-719	astrid.vogel@bg-verkehr.de
Annette Wasewitz	0351 4236-820	annette.wasewitz@bg-verkehr.de	Wiesbaden		
Hamburg			Ralf Anandel	0611 9413-206	ralf.andel@bg-verkehr.de
Cathleen Liebig	040 325220-2621	cathleen.liebig@bg-verkehr.de	Steffen Traupel	0611 9413-259	steffen.traupel@bg-verkehr.de
Reinhold Bronsch	040 325220-2638	reinhold.bronsch@bg-verkehr.de	Wuppertal		
München			Marion Götzte	0202 3895-271	marion.goetze@bg-verkehr.de
Cornelia Brenninger	089 62302-133	cornelia.brenninger@bg-verkehr.de	Ellen Teichmann	0202 3895-238	ellen.teichmann@bg-verkehr.de
Doris Ulbrich	089 62302-134	doris.ulbrich@bg-verkehr.de	Andreas Küllmar	0202 3895-274	andreas.kuellmar@bg-verkehr.de



Denk
an mich
Dein Rücken

Die neue Kampagne: Rückengesundheit

Das richtige Maß an Belastung hält den Rücken gesund. Mit dieser Botschaft wendet sich die neue Präventionskampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ an Arbeitgeber und Versicherte.

Mehr als zwei Drittel der Deutschen leiden früher oder später unter Rückenbeschwerden. Oft treten die Schmerzen nur vorübergehend auf, bei vielen Berufstätigen sind sie aber ein Dauerzustand. Rückenschmerzen müssen nicht immer gleich Schlimmes bedeuten. „Aber sie sind Warnzeichen dafür, dass man vielleicht das richtige Maß an Belastung überschritten hat“, sagt Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention bei der BG Verkehr. „Das ist selten bereits mit konkreten Schäden verbunden. Aber wie alle Warnzeichen darf man sie nicht ignorieren, sondern muss ihren Ursachen auf den Grund gehen, denn dauernde Schmerzen sind ein Zeichen dafür, dass man sich körperlich oder seelisch überfordert hat.“

Rückengerechtes Arbeiten

Körperliche und seelische Belastungen bei der Arbeit sind keine Seltenheit. Dennoch wird der Zusammenhang zwischen Belastungen der Mitarbeiter und Rückenschmerzen in vielen Betrieben nicht ausreichend analysiert. Dass es Spielraum für Verbesserungen gibt, zeigen Daten zu den Arbeitsbedingungen in Deutschland: Fast jeder Vierte bewegt schwere Lasten im Beruf, jeder Siebte nimmt häufig eine Zwangshaltung bei der Arbeit ein. Auch Bewegungsmangel, pausenloses Stehen und Sitzen sowie psychischer Stress sind weit verbreitet und schaden dem Rücken.

Um die Versicherten zu motivieren, sich gesundheitsbewusster zu verhalten,

„Wenn unser Rücken sprechen könnte, würde er sich häufiger zu Wort melden.“

Ergreifen Sie die Initiative – jetzt!

Liebe Unternehmerinnen und Unternehmer, Rückenschmerzen gehen alle an – Beschäftigte und Arbeitgeber!

Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden es Ihnen danken, dass Sie sich in dieser Sache engagieren. Und auch Sie profitieren davon, wenn es in Ihrem Unternehmen ein verbessertes Betriebsklima mit weniger krankheitsbedingten Ausfällen gibt.

Wir beraten Sie gern dazu, was Sie konkret für Ihre Belegschaft tun können. Auch Ihre Betriebsärztin beziehungsweise Ihr Betriebsarzt sowie die Fachkraft für Arbeitssicherheit in Ihrem Betrieb unterstützen Sie dabei.

Nutzen Sie die zahlreichen Möglichkeiten und Angebote der Kampagne* „Denk an mich. Dein Rücken“, wie zum Beispiel

Dein Rücken, wie zum Beispiel

- ▶ Poster, Broschüre für Beschäftigte
- ▶ Tipps für Unternehmen zur Gestaltung von Gesundheitstagen, Workshops u. v. m.
- ▶ entlehbare Veranstaltungsmodule
- ▶ Filmclips
- ▶ Hilfen zur Gefährdungsbeurteilung
- ▶ Unterweisungsmaterialien
- ▶ zahlreiche Tipps

Informieren Sie sich unter www.deinruecken.de

* Eine gemeinsame Kampagne der Berufsgenossenschaften, der Unfallkassen, der landwirtschaftlichen Sozialversicherung und der Knappschaft.

Produktionsausfall und Ausfall an Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftszweigen für die Diagnosegruppe Muskel-Skelett-Erkrankungen (MSE) im Jahr 2010 *

	AU-Tage	Produktionsausfall	Ausfall an Bruttowertschöpfung
	Mio.	Mrd. Euro	Mrd. Euro
Land-, Fortwirtschaft, Fischerei	0,8	0,04	0,06
Produzierendes Gewerbe	30,4	3,89	6,03
Baugewerbe	8,2	0,75	0,90
Handel, Gastgewerbe, Verkehr	27,6	2,27	3,03
Finanzierung, Vermietung, Unternehmensdienstleister	13,7	21,28	3,44
Öffentliche und private Dienstleistungen	37,9	3,38	4,19

* Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit

setzt die Rücken-Kampagne der Gesetzlichen Unfallversicherung vor allem auf Aufklärung. „Interessant ist, dass bessere Arbeitsbedingungen häufig Hand in Hand mit Produktivitäts- und Effizienzgewinnen gehen“, sagt Dr. Rolf Ellegast vom Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA). So untersuchten die IFA-Forscher an einem Flughafen die Auswirkungen von Vakuumhebehilfen in der Gepäckabfertigung. Obwohl sich zeigte, dass beim Einsatz der Hebehilfen etwas weniger Gepäckstücke gehandhabt werden können, überzeugte die Reduktion der Wirbelsäulenbelastungen um durchschnittlich 75 Prozent Beschäftigte und Arbeitgeber. Heute möchte dort niemand mehr auf den Einsatz der Hebehilfen verzichten.

Verbreitet ist auch die Befürchtung, dass solche Verbesserungen hohe Kosten verursachen – eine Befürchtung, die nicht zwingend ist und die Ellegast entkräften kann: „Häufig kann man bereits mit relativ geringem Aufwand große Wirkungen erzielen.“ Das Wichtigste ist, so der Experte, „sich zunächst einen Überblick über die Belastungen im Unternehmen zu verschaffen. Der Einstieg ist immer die Gefährdungsbeurteilung zu Muskel-Skelett-Belas-

tungen. Darüber kann man Belastungsschwerpunkte identifizieren, die man dann zusammen mit den Beschäftigten und gegebenenfalls mit Hilfe von Fachleuten angehen sollte.“

Neben der Fachkraft für Arbeitssicherheit und dem Betriebsarzt unterstützt auch die BG Verkehr ihre Mitgliedsunternehmen im Rahmen von „Denk an mich. Dein Rücken“. Unsere Präventionsexperten werden mit entsprechenden Informationen auf die Betriebe zugehen und wir werden im SicherheitsProfi regelmäßig über die Thematik berichten. (dp)

ONLINE-UMFRAGE

Im Rahmen der Kampagne haben Sie noch bis Ende Februar Gelegenheit, an einer Online-Umfrage zu Rückenschmerzen teilzunehmen und mit etwas Glück eine Wetterstation zu gewinnen. <https://befragungen.dguv.de/>
 Kennwort für Unternehmer: BG-Verkehr-UN
 Kennwort für Beschäftigte: BG-Verkehr-MA

Michael Rachow erinnert sich genau, als kleiner Junge war er fasziniert von dem Maschinenraum eines Massengutfrachters. Heute ist er Professor an der Hochschule Wismar und lehrt Schiffsbetriebstechnik. 2011 wurde er bei der BG Verkehr zum Vorsitzenden der Vertreterversammlung auf Versichertenseite gewählt.



Professor an Bord

Herr Professor Rachow, was fasziniert Sie an Schiffen?

Das Schiff ist wie eine Kleinstadt, mit allem was dazugehört, vom Kraftwerk über das Wasserwerk bis hin zum Klärwerk sind alle Anlagen an Bord vorhanden, das ist eine interessante Kombination. Sicherlich haben Sie erwartet, dass ich von fernen Reisezielen schwärme, da will ich Sie auch nicht ganz enttäuschen, das gehört in der Seefahrt unbedingt dazu.

Und was macht ein Professor in der Selbstverwaltung der BG Verkehr?

Das ist – wie man so sagt – eine lange Geschichte. Seeleute können sich ja eigentlich nur einbringen, wenn sie an Land sind und nicht mehr zur See fahren. Nach meiner Zeit in der aktiven Seefahrt habe ich mich 1991 in der Selbstverwaltung der damaligen See-BG engagiert und bin nach meiner Berufung in Warnemünde dageblieben. Ich halte es für wichtig mich für die Belange der Versicherten zu engagieren und mein Wissen in die Arbeit bei der BG einzubringen. Andererseits kann ich neue Entwicklungen im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz gleich in die Lehre transportieren.

Sie lehren im Bereich Schiffsbetriebstechnik. Wie wichtig ist während des Studiums die Praxis?

Ohne den Bezug zur Praxis ist das Studium gar nicht möglich. Um meinen eigenen Bezug zur Praxis zu erhalten, fahre ich selbst auch im Abstand von vier bis fünf Jahren in den Semesterferien zur See.

Was halten Sie vom Maritimen Simulationszentrum Warnemünde?

Ich halte den Einsatz von Simulatoren in der Ausbildung für äußerst sinnvoll. Nicht nur Studenten werden im Zentrum in Warnemünde ausgebildet, auch „Alte Hasen“ trainieren das richtige Verhalten in kritischen Betriebssituationen. Das Besondere an dem Zentrum ist die Möglichkeit, die drei am Seeverkehr beteiligten Komponenten Schiffsführung, Schiffsmaschine und Verkehrsleitung zu vernetzen und in gemeinsamen Szenarien zu koppeln. Die Simulatoren werden

auch in der Weiterbildung von Kapitänen, Schiffsoffizieren und Mitarbeitern der Verkehrszentralen der Wasser- und Schifffahrtsämter eingesetzt. Damit ist das Simulationszentrum weltweit einzigartig.

Welches Sicherheitsthema ist für Sie derzeit besonders wichtig?

Besonders am Herzen liegt mir die Reduzierung schwerer und tödlicher Unfälle. Wichtig erscheint mir derzeit aber auch der Umbruch in der Sicherheitsphilosophie. Immer mehr branchenspezifische Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften werden außer Kraft gesetzt und die Inhalte in allgemeinen Rechtsnormen geregelt. Wir müssen diese Regelungen dann für den speziellen Anwendungsfall umsetzen. Diese neue Herangehensweise an die Sicherheit einschließlich der Beurteilung der mit der Tätigkeit einhergehenden Gefährdung muss sich etablieren. Hier ist noch einiges an Aufklärungsarbeit notwendig.

ZUR PERSON

Der 1958 geborene Michael Rachow wurde nicht nur in einer Hafenstadt geboren, er ist auch der Sohn eines Kapitäns. Kein Wunder also, dass ihn Schiffe faszinieren. Rachow lernte Schiffsbetriebstechniker und absolvierte anschließend ein Studium der Schiffsbetriebstechnik. Dem folgte die Promotion und 1994 der Ruf an die Hochschule Wismar. Natürlich hat auch eines von Michael Rachows Hobbys mit Wasser zu tun – er liebt das Windsurfen.

Sie fahren diese Woche zu Vorlesungen nach Indonesien. Was steckt dahinter?

Die Hochschule Wismar hat einen gemeinsamen Studiengang mit einer indonesischen Universität in Surabaya, in dem ich im Block Vorlesungen halten werde. Die Absolventen des Studienganges „Marine Engineering“ erhalten eine kombinierte Ausbildung in Schiffbau und Schiffsmaschinenbetrieb. Als deutsche Partner sind wir für den Schiffsmaschinenbetrieb zuständig.



Sie suchen eine aktuelle Unterweisungskarte für Ihre Branche, brauchen eine neue Unfallverhütungsvorschrift oder wollen Ihre Aushänge aktualisieren? Im Medienkatalog der BG Verkehr finden Sie Publikationen, Plakate, Flyer, DVDs und vieles mehr. Mitgliedsbetriebe erhalten viele Artikel zu Sonderkonditionen. Schauen Sie doch mal rein!
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Unser Medienkatalog



Aushänge und Plakate

Wer ist Betriebsarzt, Ersthelfer oder Sicherheitsbeauftragter im Betrieb? Mit unseren Aushängen erfüllen Sie Ihre Informationspflicht. Und vielleicht gefällt Ihnen ja auch eines unserer Poster.



Filme

Es geht auch ohne Papier: Unsere Filme zum Arbeitsschutz kommen bei den Beschäftigten gut an.

Aktionsmedien und Flyer

Hier werden einzelne Aspekte des Arbeitsschutzes auf den Punkt gebracht, zum Beispiel der Sicherheitsgurt für Taxifahrer, Lärmschutz für Müllwerker oder der Schutz vor UV-Strahlung für Seeleute.



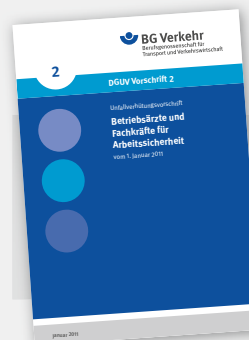
Unterweisungskarten

Praktisch und übersichtlich fassen die Karten zusammen, wie man sich in kritischen Situationen richtig verhält. Unterschiedliche Themen für alle Branchen.



Broschüren und Handlungshilfen

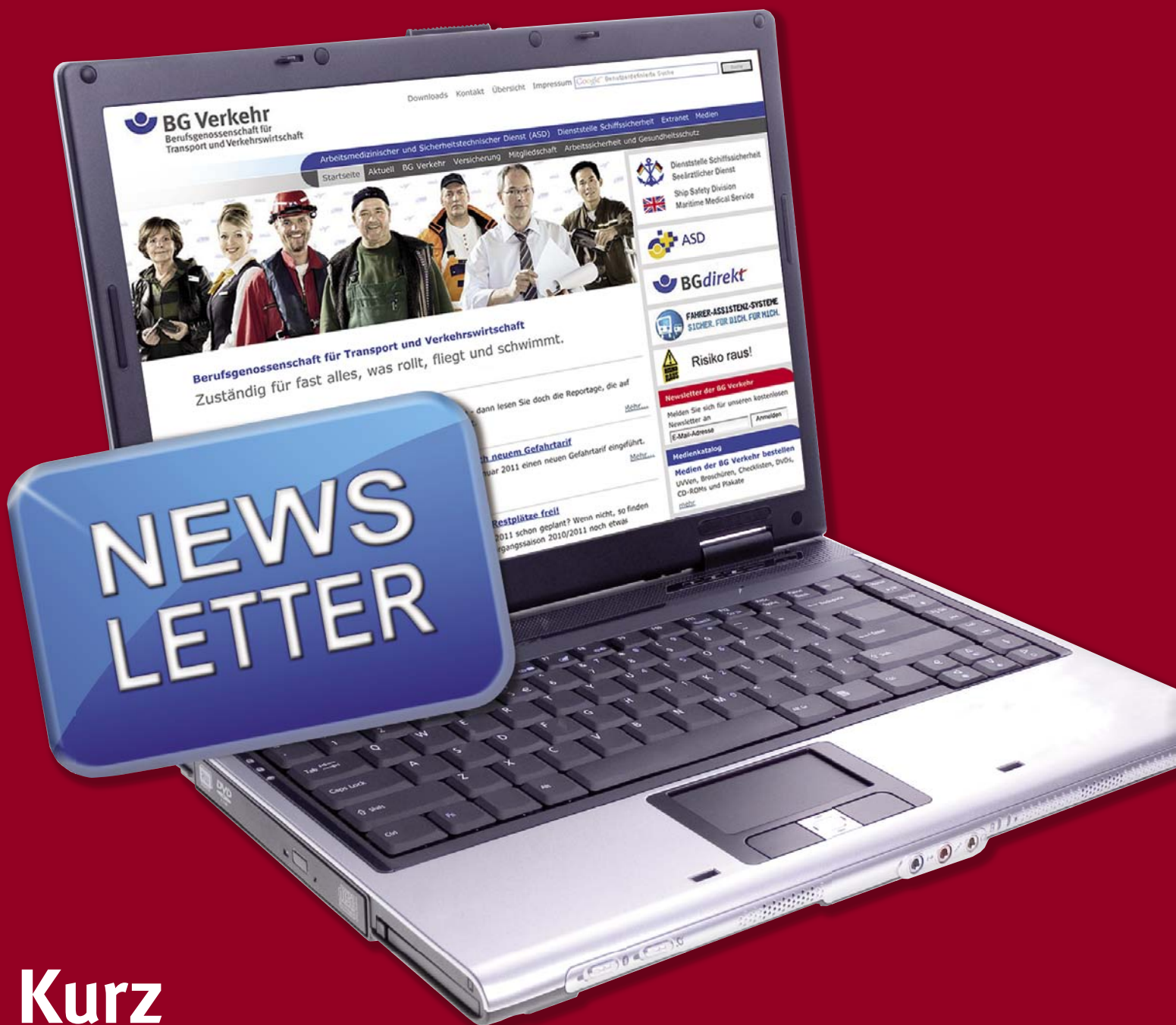
Grundsätze und Informationen der BG zu Einzelthemen: Sicherheits-Check für Binnenschiffe, Fahrzeuginstandhaltung, Wechselbehälter und, und, und ...



Unfallverhütungsvorschriften

Hier gibt es die Grundsätze der Prävention (BGV A1), die DGUV Vorschrift 2 „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ und weitere UVVen.

Der Newsletter der BG Verkehr



**Kurz
Knapp
Kompakt**

Erhalten Sie Nachrichten gern per E-Mail? Die BG Verkehr informiert mit einem Newsletter über aktuelle Themen, Kampagnen und Aktionen der Verkehrsbranche. Sie erhalten Einblick in das Unfallgeschehen der BG Verkehr und erfahren mehr über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Brauchen Sie Zusatzinformationen? Mit einem Klick finden Sie passendes Hintergrundmaterial.

© fotolia / Fotoman73

 Hier geht's zu Ihrer Sicherheit: www.bg-verkehr.de