

SicherheitsProfi

Das Magazin der BG Verkehr

www.bg-verkehr.de

2 | 2016

UNFALLBERICHT
Es hat schon seinen Sinn

Seite 16



BERATUNGS- UND PRÜFDIENST
Gegen Schwarzarbeit

Seite 26



REPORTAGE

Über den Dächern von Nürnberg

Seite 10



„Uns war es wichtig, dass sich zukünftig die Inhalte der Website an mobile Endgeräte anpassen.“

Sabine Kudzielka
Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Liebe Leserinnen und Leser,

ist Ihnen bewusst, wie wichtig für unsere mobile Kommunikation die große Anzahl an Funkstandorten und deren einwandfreier Betrieb ist? Mehr dazu erfahren Sie in der Reportage in dieser Ausgabe, bei der wir Mitarbeiter der Deutschen Funkturm auf einen der Arbeitsplätze hoch über den Dächern von Nürnberg begleiten. 27.000 dieser Anlagen betreibt die Deutsche Funkturm in Deutschland. Dass wir aus diesem Unternehmen berichten, ist übrigens sichtbarer Ausdruck unserer Fusion mit der Unfallkasse Post und Telekom. Die Deutsche Funkturm gehört seit Januar zu den Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr und ich bin beeindruckt, welche Arbeit dort in luftiger Höhe geleistet wird und welche umfangreichen Sicherungsmaßnahmen dazu gehören.

Es gibt noch einen weiteren Artikel in dieser Ausgabe, der ein sichtbares Ergebnis unserer Fusion ist. Die neue Website unserer BG Verkehr ist online! Sie führt die Informationen der früheren BG Verkehr und Unfallkasse Post und Telekom unter einer Adresse zusammen. Auf den Seiten 28 und 29 informieren wir Sie über die wichtigsten Änderungen und Verbesserungen. Bei der Aktualisierung lag mir besonders am Herzen, die Anwenderfreundlichkeit zu erhöhen. Das haben wir hoffentlich mit der übersichtlichen Menüführung, einer guten Suchfunktion und einer verbesserten Kontaktaufnahme erreicht. Für die bei uns versicherten Branchen, die sich durch einen hohen Grad an Mobilität auszeichnen, erschien es mir außerdem wichtig, dass sich die Inhalte an mobile Endgeräte anpassen – auch das haben wir umgesetzt.

Das Informationsangebot im Internet werden wir weiter ausbauen und optimieren, um Sie vor allem über aktuelle Themen auf dem Laufenden zu halten. Dazu gehört, dass wir zukünftig die Bekanntmachungen im Internet aktuell als amtliche Mitteilung veröffentlichten können. Aber auch bei den Brancheninformationen wird die Aktualität erhöht. Ein Beispiel dafür ist der Luftverkehr. In den vergangenen Wochen wurde in der Öffentlichkeit viel über das Thema Kabinenluft berichtet. Zu einigen wichtigen Fragen stellen wir deshalb im Internet Hintergrundinfos zur Verfügung. Natürlich informieren wir darüber auch in dieser Ausgabe des SicherheitsProfi: Unser Präventionsleiter Dr. Hedtmann gibt auf Seite neun Auskunft über den aktuellen Stand bei der BG Verkehr.

Herzliche Grüße

Ihre

IMPRESSUM

Herausgeber:
Berufsgenossenschaft
Verkehrswirtschaft Post-Logistik
Telekommunikation
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka, Vorsitzende der
Geschäftsführung

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Dorothee Pehlke, Renate Bantz, Ute Krohne
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: PHOENIX PRINT GmbH, Würzburg

Der SicherheitsProfi
erscheint acht Mal 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
E-Mail: info@bg-verkehr.de
mitglieder@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de
Internet: www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffsicherheit
Brandstwierte 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
E-Mail: schiffsicherheit@bg-verkehr.de
Internet: www.deutsche-flagge.de

**ASD Arbeitsmedizinischer und
Sicherheitstechnischer Dienst
der BG Verkehr**
Tel.: 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
Internet: www.asd-bg-verkehr.de

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

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

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

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

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

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

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

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

Sparte Post, Postbank, Telekom
Europaplatz 2
72072 Tübingen
Tel.: 07071 933-0
E-Mail: tuebingen@bg-verkehr.de

HÖHENANGST

ist für die Steiger der Deutschen Funkturm kein Thema. Auf Dächern, Masten und Türmen kontrollieren sie rund 27.000 Funkstandorte in ganz Deutschland. Von einem Einsatz über den Dächern Nürnbergs berichtet unsere Reportage ab Seite 10



UNFALLBERICHT

Seite 16



GDA PSYCHE

Seite 18



ROLLBEHÄLTER

Seite 20

KURZMELDUNGEN

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Aktuelle Unfallmeldungen der BG Verkehr

GESUND UND SICHER

Wieder mehr Tote im Verkehr
 Unfallstatistik für 2015

Kabinenluft in Verkehrsflugzeugen
 Interview mit Dr. Jörg Hedtmann zu „Fume Events“

REPORTAGE

Über den Dächern von Nürnberg
 Unterwegs mit einem Betriebsmanager der Deutschen Funkturm

GESUND UND SICHER

Unfallbericht
 Es hat schon seinen Sinn

Arbeit und Psyche
 Interview mit der Arbeitspsychologin Dr. Eva Winkler

Rollbehälter
 Hinweise zur sicheren Handhabung

SEE & SICHERHEIT

4 **Klartext reden** 22
 5 Fachkräfte für Arbeitssicherheit trafen sich erstmalig zum Erfahrungsaustausch

DER FAHRENSMANN

8 **Auf die Verbindung kommt es an** 24
 9 Sicherer Umgang mit Drähten und Tauwerk
Meldungen 25

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

10 **Gegen Schwarzarbeit** 26
 Beratungs- und Prüfdienst im Einsatz

VERMISCHTES/RUBRIKEN

16 **Editorial / Impressum** 2
Website unter die Lupe genommen 28
 18 **Nachbestellung SicherheitsProfi / Neu im Netz / Neu: Tage wie dieser** 30
 20 **Sie fragen – wir antworten** 30
Vorschau / Testen Sie Ihr Wissen / Unser Gesundheitstipp 31

Sommerreifen getestet

GTÜ: Mängel bei Pneus aus China

Ist ein teurer Reifen ein besserer Reifen? Die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ) wollte es genau wissen und testete 14 Sommerreifen. Klarer Sieger mit der Wertung „sehr empfehlenswert“ ist ein Reifen, der mit 390 Euro im oberen Preissegment liegt. Er zeigte den kürzesten Bremsweg auf nasser Fahrbahn. Auch auf den Plätzen zwei bis vier landeten eher teurere Reifen zwischen 370 bis 410 Euro. Die Reifen auf den vorderen Rängen schnit-



Für gute Noten sorgte beim Test ein kurzer Bremsweg auf nasser Fahrbahn.

ten vor allem bei der Griffigkeit und Fahrstabilität ab.

Als eine echte Gefahr bei Nässe erwiesen sich laut GTÜ drei Pneus aus chinesischer Produktion. Zwar kosten die Billigreifen im Vergleich zu den Premium-Reifen nur rund die Hälfte. Wer beim Reifenkauf

jedoch meint, sparen zu müssen, setzt bewusst auf volles Risiko, warnen die GTÜ-Experten. Für eine Vollbremsung aus Tempo 100 benötigte ein Reifen mit ganzen 66,9 Metern bis zum Stillstand viel zu lange.

+ Weitere Testergebnisse: www.gtue.de

ADAC entwickelt neues Crashtestverfahren

Unfallkonstellationen sind näher an der Realität

Laut ADAC zeigen die Knautschzonen vieler Autos bei Unfällen, die vom Standard-Crash-



Beim Crashtest prallen zwei Fahrzeuge seitlich versetzt zusammen.

test abweichen, große Schwächen. Durch eine verbesserte Karosseriekonstruktion könnten zum Beispiel bei Streifenfällen oder frontalen Baumunfällen die Insassen besser geschützt werden.

Mit einem neu entwickelten Crashtestverfahren lassen sich laut ADAC bei Frontalzusammenstößen zweier Pkw deutlich realitätsnähere Unfallkonstellationen abbilden. Der Club empfiehlt aufgrund der Testergebnisse eine Nachbesserung des bestehenden Standard-Crashtests nach EuroNCAP.

Im Gegensatz zum Standard-Crashtest fährt das Fahrzeug beim neu definierten Frontalcrash des ADAC nicht mit Tempo 64 gegen eine am Betonblock montierte Barriere,

sondern mit 50 km/h gegen einen gleichschnellen Barrierewagen. Die Barriere, an der ein Aluminiumkörper mit Wabenstruktur angebracht ist, simuliert einen rund 1,4 Tonnen schweren Wagen der unteren Mittelklasse. Das Auto wird beim Zusammenstoß seitlich versetzt, mit einer Überdeckung von fünfzig Prozent, getroffen. Nach dem Crash gibt der Abdruck auf dem Aluminiumblock Aufschluss darüber, wie es um die Sicherheit der Fahrzeuginsassen steht. Dank eines neuartigen digitalen Bewertungssystems wird auch erkannt, wie sicher die Konstruktion der Fahrzeugfront für den Unfallgegner ist.

+ Weitere Infos: www.adac.de

Johannes Röhr und AMÖ ausgezeichnet

Neue Ehrenritter der Kinder-Unfallhilfe

Der Bundesverband Möbelspedition und Logistik e.V. und sein Vizepräsident, der Unternehmer Johannes Röhr, sind neue Ehrenritter des Vereins Kinder-Unfallhilfe. „Damit wir möglichst viele Unfallverhütungsprojekte fördern können, brauchen wir zahlreiche helfende Hände. Die AMÖ und ihr Vizepräsident Johannes Röhr sind schon seit der Vereinsgründung unsere Wegbegleiter und engagieren sich seitdem nachhaltig gemeinsam mit uns für die Sicherheit unserer Kinder im Straßenverkehr“, erklärte Dr. Jan Zeibig, Geschäfts-

führer der Aktion Kinder-Unfallhilfe. Die AMÖ unterstützt den Verein als Fördermitglied mit regelmäßigen Spenden. Auch Johannes Röhr ist ein langjähriger Förderer des Vereins und initiierte zahlreiche Spendenaktionen. Der Verein Kinder-Unfallhilfe e.V. zeichnet seit sechs Jahren Persönlichkeiten, Unternehmen oder Institutionen aus, die sich in besonderer Weise für die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen einsetzen.

+ www.kinder-unfallhilfe-online.de



Dorothee Bär (BMVI), Johannes Röhr, Dierk Hochgesang und Gert Hebert (AMÖ) sowie Adalbert Wandt von der Aktion Kinder-Unfallhilfe (v.l.n.r.)

Tag der Logistik 2016

Am 21. April 2016 laden Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistik-Dienstleistung die Öffentlichkeit wieder ein, Einblicke in die Vielfalt logistischer Aufgaben zu nehmen. Neben Unternehmen sind auch Logistikinstitute mit ihren Forschungsprojekten und Bildungseinrichtungen dabei. Der Tag der Logistik steht unter dem Motto „Logistik macht's möglich“. Alle Veranstaltungen sind kostenlos zugänglich, bei einigen ist eine Anmeldung erforderlich. Bundesweit nimmt eine Vielzahl von Betrieben an der



Aktion teil. Die Termine und Themen, mit denen die Veranstalter an dem Aktionstag teilnehmen, sind im Internet auf der Aktions-Homepage abrufbar.

www.tag-der-logistik.de

Fahrtüchtigkeit im Alter

Bill Mockridge macht mit bei der Aktion Schulterblick des DVR



Bill Mockridge während seines freiwilligen Gesundheits-Checks in der Arztpraxis.

Viele ältere Fahrer setzen sich nur ungern mit dem Thema Fahrtüchtigkeit auseinander. Das zeigt eine forsa-Umfrage aus dem Jahr 2015: Bisher hat nur jeder fünfte Autofahrer (19 Prozent) über 65 Jahre schon einmal mit dem Hausarzt über die eigene Fahrtüchtigkeit gesprochen.

Der Schauspieler und Kabarettist Bill Mockridge setzt sich deshalb für eine Aktion des Deutschen Verkehrssicherheitsra-

tes ein: Der 68-jährige nahm in einer Arztpraxis an einem freiwilligen Gesundheitscheck teil, bei dem seine Fahrtüchtigkeit auf Herz und Nieren geprüft wurde. „Ich will so lange wie möglich selbst am Steuer sitzen. Und natürlich auch sicher unterwegs sein“, erklärt Bill Mockridge während seines freiwilligen Checks.

Der Check ist schnell und unkompliziert durchgeführt. Der Arzt untersucht dafür Augen und Ohren, Reaktionsgeschwindigkeit, Beweglichkeit sowie Herz, Leber und Nervensystem. Wichtig ist es zudem, zu besprechen, ob Medikamente eingenommen werden, die sich auf die Verkehrssicherheit auswirken könnten. Bill Mockridge erhielt nach seinem freiwilligen Check Bestnoten: „Er ist topfit!“, bescheinigte ihm Facharzt für Allgemeinmedizin Dr. Michael Feld.

www.dvr.de Infos zum freiwilligen Gesundheits-Check und Online-Selbsttest unter www.dvr.de

AKTUELLE UNFALLMELDUNGEN

Werkstatt

Sturz von der Leiter

An einem Abrollbehälter sollte eine Abgleitrolle getauscht werden. Der Behälter befand sich bereits in der Werkstatt und war mit dem Boden nach oben aufgestellt. Ein Mitarbeiter der Firma stellte eine beidseitig begehbare Stehleiter auf und stieg mit einem Vorschlaghammer auf die Leiter, um vor dem Tausch der Rolle die Aufnahmepunkte zu richten. Er befand sich zu diesem Zeitpunkt allein in der Werkstatt. Oben auf der Leiter stellte er sich beidseitig auf die Leiterschellen und holte mit dem Oberkörper kräftig Schwung. Der Schlag mit dem Hammer ging ins Leere – dadurch verlor der Mann das Gleichgewicht und stürzte aus ca. 2,5 Meter Höhe auf den harten Betonboden. Mit schweren Knochenbrüchen lag er noch etwa eine Stunde in der Halle, bis er von einem Mitarbeiter bemerkt wurde. Eine Gefährdungsbeurteilung für den Arbeitsplatz Werkstatt gab es in dem Betrieb nicht.

Radlader

Sturz aus der Gitterbox

Am Unfalltag sollten zwei Kollegen den Betriebshof aufräumen, auf dem Blechsrott herumlag. Um sich die Arbeit leichter zu machen, sammelten sie den Schrott



© Photosmurf/Fotolia

zunächst in einer Gitterbox. Dann stieg er eine Kollege in die Box hinein und der Radladerfahrer nahm sie mit den Gabelzinken auf. Er fuhr langsam an den für den Müll vorgesehenen Abrollbehälter heran. Als er die Box auf etwa zwei Meter Höhe anhub, verlor sein Kollege oben das Gleichgewicht und stürzte zu Boden. Die Box fiel hinterher und traf ihn mit voller Wucht am Rücken. Beide Mitarbeiter hatten regelmäßig Unterweisungen zum bestimmungsgemäßen Einsatz des Radladers erhalten. Bei der Unfalluntersuchung durch die Polizei wurde beim Verunglückten ein Atemalkohol von 2,2 Promille festgestellt.

Neu erschienen

Information für Mitgliedsunternehmen

Für neu versicherte Unternehmen gibt die BG Verkehr eine Broschüre mit den wichtigsten Informationen zur Versicherung heraus. Sie enthält Hinweise zur Übernahme der Haftung sowie zu den Aufgaben und Leistungen. Ein Adressverzeichnis und Auszüge aus der Satzung ergänzen die Inhalte. Die Broschüre mit dem Titel „Leitfaden für Ihre Versicherung bei der BG Verkehr“ steht im Internet als PDF-Datei zum Herunterladen zur Verfügung.

Jugend-Arbeitsschutz-Preis

Wettbewerb läuft bis 31. Juni

Noch bis zum 31. Juni können Jugendliche und junge Erwachsene am Wettbewerb um den diesjährigen Deutschen Jugend-Arbeitsschutz-Preis (JAZ) teilnehmen. Gefragt sind innovative und kreative Ideen zur Verbesserung der Arbeitssicherheit und des betrieblichen Gesundheitsschut-

zes im eigenen Unternehmen.

Alle Gewinnerinnen und Gewinner werden zur Preisverleihung zur Arbeitsschutz Aktuell nach Hamburg eingeladen. Für die ersten drei Platzierungen vergibt die Jury ein Preisgeld in Höhe von insgesamt 6.000



Euro. Die Patenschaft für den Wettbewerb übernimmt in diesem Jahr die mehrfache Paralympics-Gewinnerin und Leistungsschwimmerin Kirsten Bruhn.

+ Weitere Infos und Teilnahmeformular: www.jugend-arbeitsschutz-preis.de

BG Verkehr: Seit 25 Jahren am Standort Dresden

Bezirksverwaltung nahm im Januar 1991 ihre Arbeit auf

Nach dem Einigungsvertrag vom 31. August 1990 wurde das System der gesetzlichen Unfallversicherung der Bundesrepublik Deutschland zum 1. Januar 1991 auf das Gebiet der fünf neuen Bundesländer übertragen. Beim Aufbau der regionalen Strukturen der Berufsgenossenschaften entwickelte sich Dresden mit der DGUV

Akademie zu einem wichtigen Standort der gesetzlichen Unfallversicherung. Die BG Verkehr entschloss sich ebenfalls, zu ihren Wurzeln zurückzukehren und die bis 1945 bestehende Bezirksverwaltung in Dresden wieder aufzubauen. Der Start war schwierig und begann im Januar 1991 in zwei Mietwohnungen ohne Zentralheizung, Telefon und PC. Dort nahmen in Crash-Kursen ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Unterstützung der anderen

Bezirksverwaltungen den Geschäftsbetrieb auf. Diese Zeiten hat die Bezirksverwaltung jedoch längst hinter sich gelassen. Sie zog im Sommer 1997 in ein saniertes Gebäude in der Hofmühlenstraße und arbeitet heute als moderne Verwaltung mit einer hoch qualifizierten und motivierten Belegschaft für die Unternehmer und Versicherten in den Bundesländern Sachsen, Thüringen und für Teile des Landes Sachsen-Anhalt.

Tower-Simulation in der DASA

Besucher erhalten realitätsnahen Einblick in die Arbeit der Fluglotsen

Tower-Lotsen steuern im Schichtdienst den Flugverkehr am und rund um den Flughafen. Unterstützt von komplexen Systemen geben sie Flughöhe und Flugroute vor, erteilen die Starterlaubnis sowie die Freigabe zur Landung und sorgen für die Einhaltung der Sicherheitsabstände. Mit direktem Sichtkontakt, Radarüberwachung, unzähligen Monitoren sowie Funkverbindung mit den Piloten und Bodenverkehrsmitarbeitern sind sie gemeinsam im Team für alle Flug- und Boden-Bewegungen verantwortlich.

Bei der DASA Arbeitswelt Ausstellung in Dortmund erhalten die Besucher in einer Simulation am Beispiel des Dortmunder Flughafens eine Ahnung von der komplexen Arbeitswelt der Fluglotsen. Eine Simulation, wie sie dort präsentiert wird, ist



Besucher erhalten auf der großen Projektionsfläche eine Vorstellung davon, wie komplex die Arbeit der Fluglotsen ist.

Teil der Präventionsmaßnahmen im Training und um Unfällen vorzubeugen. Der realitätsnahe Einblick in die Arbeit der Lotsen, der sich auf rund 120 qm Ausstellungsfläche bietet, ist einmalig in Europa. Der Tower-Simulator in der DASA Arbeitswelt Ausstellung ist die einzig öffentlich zugängliche Einrichtung dieser Art.

Die DASA zeigt ihre Tower-Simulation auf einer 180-Grad-Projektionsfläche mit fünf

Laser-Beamern auf einer Rundwand mit einem Durchmesser von knapp sieben Metern und einer Höhe von über vier Metern. Die Simulation erlaubt Abflüge und Landungen. Selbst Wettergott spielen ist möglich. Die neue Attraktion ergänzt das Themenspektrum „Arbeit am Bildschirm“ und die direkt benachbarte Simulation des Airbus A 320.

+ www.dasa-dortmund.de

Informationen zum Zika-Virus

Zika-Viren werden vorwiegend durch den Stich von tagaktiven Stechmücken auf den Menschen übertragen. Eine Verbreitung ist derzeit in Mittelamerika, Teilen Südamerikas, den pazifischen Inseln in Ozeanien, Cap Verde sowie sporadisch in Regionen Südostasiens bekannt. Die BG Verkehr



© tacio/Fotolia

Stechmücken können Zika-Viren übertragen.

empfiehlt vor allem Schwangeren bei beruflich veranlassten Reisen, wie zum Beispiel in Unternehmen der Luftfahrt oder Seeschifffahrt, in jedem Falle rechtzeitig mit dem zuständigen Betriebsarzt Kontakt aufzunehmen. Kinder und immungeschwächte Personen sowie Schwangere sollten vor Reiseantritt in diese Gebiete den Rat eines Reise- bzw. Tropenmediziners einholen.

Die BG Verkehr hat zur Verbreitung, zum Krankheitsbild und zur Vorbeugung ein Informationsblatt zusammengestellt. Weiter Infos findet man zudem auf der Homepage des Robert Koch Instituts.

+ www.bg-verkehr.de und www.rki.de

Medikamente am Arbeitsplatz

Neues Themenheft erschienen

Der Medikamentenkonsum und damit die Gefahr des Missbrauchs und der Abhängigkeit nehmen zu. Auch gesunde Menschen nehmen immer häufiger Medikamente zur Leistungssteigerung und Verbesserung der Befindlichkeit ein. Aber unabhängig davon, ob die Medikamente vom Arzt oder selbst verordnet wurden: Arzneimittel haben neben Wirkungen auch Nebenwirkungen, und sie treten in Wechselwirkung mit anderen Präparaten. Sie können die Arbeits-, Leistungs- und Fahrfähigkeit beeinträchtigen.

Die Gefahren, die mit einer Medikamenteneinnahme verbunden sind, betreffen zwangsläufig auch die Arbeitswelt. In

einem neuen Themenheft, das die Unfallkasse Post und Telekom kurz vor ihrer Fusion mit der BG Verkehr herausgegeben hat, finden Sie Informationen zu Risiken und Nebenwirkungen von Medikamenten, zu Medikamentenmissbrauch und Doping am Arbeitsplatz. Es werden Alternativen zu selbst verordneten Medikamenten aufgezeigt und Auffälligkeiten im Zusammenhang mit Medikamentenmissbrauch. Neben Tipps und Hinweisen zum verantwortungsvollen Umgang mit Medikamenten, sind ein Selbsttest, Checklisten und Adressen von Beratungsstellen enthalten.

+ www.bg-verkehr.de
Themenheft Medikamente



© McPHOTO/Picture Alliance

Mit Medikamenten sollte man verantwortungsvoll umgehen, denn sie haben nicht nur Wirkungen, sondern auch Nebenwirkungen.



DR. JÖRG HEDTMANN

PRÄVENTION AKTUELL

Bevormundung

Die Technik macht's möglich. Mein Kühlschrank piept, damit ich die Tür zumache, mein Geschirrspüler erinnert mich akustisch ans Ausräumen und mein Auto empfiehlt mir ebenfalls durch Lichter und Töne, jetzt eine Pause einzulegen. Das mag man als lästig oder als hilfreich empfinden. Ein Hauch von Bevormundung liegt dabei jedoch in der Luft, denn meine Haushaltsgeräte wollen mir sagen, was ich als Nächstes tun soll. Manche Erinnerungen sind aber absolut sinnvoll und können Leben retten. Wenn man gerade dabei ist, aus dem Lkw auszusteigen, um den Anhänger anzukuppeln, und ein Signal erinnert daran, die häufig vergessene Feststellbremse einzulegen, dann kann man auch nicht vom eigenen Fahrzeug überrollt werden – vorausgesetzt man nimmt das Signal wirklich ernst. Dafür müssen wir uns aber überlegen, ob wir wirklich an jeden Handgriff mit nervigem Gepiepse erinnert werden wollen. Eigenverantwortung schützt vor Bevormundung. Aber bei Gefahr hege ich keine Vorurteile gegen dezente Erinnerungen. Bei Bedarf auch gerne weniger dezente. Dafür bin ich aber auch bereit, auf das Schließen meiner Kühlschranktür selbst aufzupassen. Obwohl – den Hinweis auf die Pause beim Autofahren, den nehme ich ernst.

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention



© Marc Köpplmann/Picture Alliance

Wieder mehr Tote im Verkehr

Das Statistische Bundesamt hat die Unfallzahlen für das Jahr 2015 veröffentlicht. 3.475 Menschen starben im vergangenen Jahr auf deutschen Straßen, das sind fast 100 Tote mehr als im Vorjahr 2014. Damit stieg die Zahl der Verkehrstoten das zweite Jahr in Folge an.

Wie das Statistische Bundesamt nach vorläufigen Ergebnissen für 2015 mitteilt, starben auf den Straßen Deutschlands 98 Menschen mehr als im Vorjahr. Gegenüber dem Jahr 2014 beträgt der Anstieg 2,9 Prozent. Im Jahr 2013 war mit 3.339 Unfalldtoden der niedrigste Stand seit 1950 erreicht worden. Die Zahl der Personen, die schwer oder leicht verletzt wurden, erhöhte sich 2015 gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Prozent auf etwa 393.700.

Die Gesamtzahl der Unfälle, die von der Polizei aufgenommen wurden, lag bei rund 2,50 Millionen (+ 4,2 Prozent). Dabei stieg die Zahl der Unfälle mit ausschließlich Sachschaden um 4,6 Prozent auf 2,20 Millionen, die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 1,1 Prozent auf rund 305.900 an. „Die Zahlen sind ein Alarmzeichen“, kommentiert Dr. Walter Eichendorf, Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR). „Wir müssen den Schalter umlegen. Nach wie vor werden täglich neun Menschen auf unseren Straßen getötet, rund 1.000 verletzt. Die Entwicklung zeigt, dass stetig sinkende Unfallzahlen kein Selbstläufer sind, sondern kontinuierliche und große Anstrengungen notwendig sind.“

Mehr Unfälle bei mildem Winter

Ein wesentlicher Grund für den Anstieg der Verkehrsunfälle ist das milde Winterwetter, denn dann wird mehr und oft auch schneller gefahren. Außerdem sind mehr Fußgänger und Zweiradfahrer unterwegs. Sie sind bei Unfällen besonders gefährdet und dadurch steigt die Schwere der Unfälle in der Statistik.

Gemäß einer Analyse der Bundesanstalt für Straßenwesen verdoppelt sich die Wahrscheinlichkeit, dass bei einem Unfall Personen zu Tode kommen, wenn der Fahrer Alkohol getrunken hat. Die BG Verkehr bekennt sich zu der Forderung, dass die Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss unterbleiben muss. Dabei unterstützt sie die Ansicht des DVR: Wer trinkt fährt nicht – wer fährt trinkt nicht. Bei der Kommunikation dieses Ziels kommt den Berufskraftfahrern als Multiplikatoren eine besondere Verantwortung zu. Zur professionellen Berufsausübung gehört die Einhaltung eines bestimmten „Ehrenkodexes“. Dazu zählen besonders der Verzicht auf Alkohol und Drogen am Steuer sowie der verantwortungsvolle Umgang mit Medikamenten. (dp)

DATEN UND FAKTEN ZUR VERKEHRSSICHERHEIT, BEZOGEN AUF 2014

- ▶ Pro Tag sind neun Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen, weitere 1.067 wurden verletzt
- ▶ Pro Tag musste die Polizei 6.583 Unfälle aufnehmen
- ▶ Alle 13 Sekunden passierte ein polizeilich erfasster Straßenverkehrsunfall
- ▶ Alle 80 Sekunden verunglückte ein Verkehrsteilnehmer
- ▶ Alle 2,4 Minuten verunglückte ein Pkw-Insasse
- ▶ Alle 7,8 Minuten verunglückte ein 18- bis 25-Jähriger
- ▶ Alle 7,8 Minuten wurde ein Verkehrsteilnehmer schwer verletzt
- ▶ Alle 18 Minuten verunglückte ein Kind unter 15 Jahren
- ▶ Alle 156 Minuten starb ein Mensch
- ▶ Alle 5,6 Stunden wurde ein Pkw-Insasse getötet
- ▶ Alle 18 Stunden kam ein 18- bis 25-Jähriger ums Leben
- ▶ Alle 15 Stunden starb ein Motorradfahrer
- ▶ Alle 17 Stunden wurde ein Fußgänger getötet
- ▶ Alle 22 Stunden verlor ein Fahrradfahrer sein Leben
- ▶ Alle 33 Stunden starb ein Mensch bei einem Alkoholunfall

Quelle: DVR

Die Suche wird fortgesetzt

Im Zusammenhang mit so genannten Fume Events an Bord von Flugzeugen gibt es viele offene Fragen. Zum Stand berichtet der Präventionsleiter der BG Verkehr, Dr. Jörg Hedtmann.

Herr Dr. Hedtmann, viele Airlinemitarbeiter sind verunsichert. Warum ist es so schwierig, den Vorgängen bei Fume Events auf den Grund zu gehen?

Wir sind natürlich in Sorge. Wir können uns zwar bestimmte akute Symptome auf übelriechende oder reizende Substanzen, die im Rahmen von Fehlfunktionen in den Flugzeuginnenraum gelangen können, erklären. Schadstoffe in gefährdenden Konzentrationen, die dauerhaft krank machen können, konnten jedoch bislang wissenschaftlich nicht nachgewiesen werden. Die beschriebenen Krankheitsbilder sind außerdem so unspezifisch oder variabel, dass sie keine klaren Rückschlüsse auf eine auslösende Substanz zulassen.

Könnten Lösungsmittel für die Erkrankungen verantwortlich sein?

Wir kennen ja mittlerweile aus eigener oder der Erkenntnis Dritter verschiedene verdächtige Substanzen, darunter auch Lösungsmittel. Mit Frau Dr. Heutelbeck von der Universitätsmedizin in Göttingen, die auf der Grundlage eigener Untersuchungen entsprechende Aussagen dazu gemacht hat, stehen wir in Kontakt. Abschließend bewertbar sind die Hinweise bisher aber noch nicht, weil uns die genauen Ergebnisse nicht zur Verfügung stehen. Außerdem konnte eine dazu „passende“ hohe Exposition im Flugzeug bislang noch nicht nachgewiesen werden und ist auf Grund fehlender technischer Voraussetzungen auch nicht plausibel. Wir wollen die Ergebnisse nicht kleinreden, aber Luftmessungen zeigen die uns genannten Verbindungen höchstens in geringen Spuren, wie sie in vergleichbarer Konzentration auch in Fahrzeugen oder Büroräumen vorkommen können. Die moderne Analysetechnik ermöglicht eben den Nachweis schon sehr geringer Schadstoffmengen.

Was hat die BG Verkehr bisher unternommen?

Das 2013 mit unserer Beteiligung entwickelte medizinische Standardverfahren bei Fume-Events war sicher ein wichtiger Schritt. Auf unser Betreiben wurde danach vom Institut für Arbeitsschutz eine Analyse-methode für Tricresylphosphat (TCP) entwickelt, einschließlich Probenahmeverfahren zu Luft- und Wischproben. In einem weiteren Schritt untersuchte das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin Urinproben auf TCP und andere Organophosphate. Auch eine anonymisierte Auswertung der Unfallanzeigen durch das Bundesinstitut für Risikobewertung liegt vor und Prof. Dr. Thümler haben wir mit einem neurologischen Gutachten zur wissenschaftlichen Fallstudie des britischen Piloten Richard M. Westgate beauftragt. Die zwei von uns durchgeführten Branchenkonzferenzen waren ebenfalls wichtig, um die verschiedenen Behörden und Organisationen, die sich in Deutschland mit den Fragen befassen, an einen Tisch zu bringen. Das Standardverfahren wird derzeit mit Unterstützung der Behörden, Verbände und Unternehmen weiter verfeinert und befindet sich beim Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft in der Abstimmung. Wir

bauen ja selber keine Flugzeuge und wir haben auch keine Zuständigkeit für Bau und Ausrüstung in diesem Bereich. Aber wir stehen mit Herstellern und Betreibern in laufendem Kontakt.

Wie wird die BG Verkehr weiter vorgehen?

Wir müssen natürlich weitersuchen, ob es für dieses Phänomen wirklich nachvollziehbare Zusammenhänge gibt. Nicht nur in Deutschland, auch international befassen sich Wissenschaftler und Ärzte mit dem Thema. In Deutschland verspreche ich mir viel von der Einführung eines einvernehmlichen Standardverfahrens, dabei wird sich die BG Verkehr weiterhin engagieren. Denn nur das wird es uns ermöglichen, eine Basis für verwertbare wissenschaftliche Studien zu schaffen. Diese Studien sind auf vergleichbare Situationen, Voraussetzungen oder Expositionen angewiesen.

Eine Frage noch zu den Leistungen. Der BG Verkehr wird vorgeworfen, Unfälle und Erkrankungen nach Fume Events nicht anzuerkennen. Was ist da dran?

Das ist definitiv nicht richtig. In den letzten drei Jahren sind bei uns rund 1.200 Unfallmeldungen eingegangen, da wir ausdrücklich darum gebeten haben, über jedes Geruchsereignis informiert zu werden. In rund 90 Prozent dieser Fälle lag deshalb auch keine oder allenfalls nur eine kurze Arbeitsunfähigkeit von wenigen Tagen vor, in rund 65 Prozent haben wir Leistungen erbracht, größtenteils Arzthonorare und Laborkosten. Einige Betroffene haben aber auch längerfristig Beschwerden geäußert. Wir können in diesen Fällen aber nicht seriös auf die Ursache schließen, weil es bisher keine wissenschaftliche Erklärung dafür gibt, ob und welche Einwirkungen in einem relevanten Zusammenhang damit stehen. Die Heilbehandlung geht deshalb in die Hände der Krankenversicherung über. Die Versicherten werden also nicht alleingelassen.

Sie beschäftigen sich ja zwangsläufig sehr intensiv mit dem Problem. Steigen Sie eigentlich noch ohne Bedenken in ein Flugzeug?

Ich bin bei meinen Reisen häufig auf das Flugzeug angewiesen. Alle unsere Untersuchungen und Erkenntnisse haben bislang nichts zutage gefördert, was mich diesbezüglich beunruhigen würde.



Dr. med. Jörg Hedtmann (56) ist Arbeits- und Flugmediziner. Nach einer militärischen Laufbahn als Fliegerarzt wechselte er zur BG Verkehr und baute dort das Referat Arbeits- und Verkehrsmedizin auf, bevor er 2006 den Geschäftsbereich Prävention der BG Verkehr übernahm. Er war langjährig Mitglied des Vorstandes und Vizepräsident der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrtmedizin.



Der Mobilfunkmarkt wächst immer weiter – und damit auch der Bedarf an Sendeanlagen. Die Deutsche Funkturm, eine Tochtergesellschaft der Deutschen Telekom, plant, realisiert und vermarktet die Funkstandorte. Wir haben einen Betriebsmanager beim Einsatz in Nürnberg begleitet.



Über den Dächern von Nürnberg



Die Karabinerhaken werden in die Rückenöse des Gurtzeuges eingeklinkt. Dieser Karabiner ist mit einem Falldämpferseil verbunden, das sehr leicht ist und für kurze Auffangstrecken und geringe Fangstöße sorgt. Gesichert wird an den blau markierten Anschlagpunkten.

Heftige Regenschauer prasseln gegen die milchig-trüben Scheiben. Rolf Gross beginnt, sich in 40 Metern Höhe in der Kanzel des Funkstandortes über Nürnbergs Altstadt umzuziehen. Der mit Gore-Tex-Membran ausgestattete Arbeitsoverall und spezielle Unterwäsche schützen den Betriebsmanager der Deutschen Funkturm vor nasskaltem Wetter. Darüber kommt ein spezielles Gurtzeug für Steiger, das im Gegensatz zu herkömmlichem Bergsteiger-Equipment deutlich mehr Sicherungselemente enthält. „Deshalb reden wir bei unserem Job auch ganz bewusst nicht vom Klettern, sondern vom Steigen“, erklärt der 35-Jährige und deutet auf die Halte-, Brust- und Rückenösen des Gurtzeuges. Der extrabreite Haltegurt hat die Aufgabe, in der Halteposition die Kräfte auf eine möglichst breite Fläche zu verteilen, um Einschnidungen im Lendenbereich zu vermeiden. Natürlich hat er auch Schutz- und Wärmefunktionen im Lendenbereich.

Immer mindestens zu zweit

Für Rolf Gross ist es längst Alltag, das Gurtzeug korrekt anzulegen und vom Kollegen überprüfen zu lassen. Heute übernimmt diese Aufgabe Jens Manthey, der als Aufsichtsperson der BG Verkehr am Standort Regensburg Betriebe der ehemaligen Unfallkasse Post Telekom betreut. Gemeinsam werden die beiden gleich auf das Dach der Funkturmkanzel klettern, um die verschiedenen Antennenträger zu begutachten. „Die Vier-Augen-Kontrolle des Gurtzeuges und das korrekte Einklinken und Verschrauben des Fangkarabiners sind nur zwei Argumente dafür, warum wir bei der Deutschen Funkturm niemals allein einen Funkstandort besteigen“, sagt Gross, „allerdings bedeutet mindestens zu zweit nicht, dass ich mit jedem steige!“ Denn Betriebsmanager mit Außendienst ist ein Job für Spezialisten: Schwindelfreiheit sowie die gesundheitliche Höhentauglichkeit sind wesentliche Voraussetzungen, die ein Arbeitsmediziner alle ein bis drei Jahre attestiert. Außerdem erforderlich ist der Abschluss einer speziellen Sicherheitsschulung (sogenanntes ASiR-Seminar, ASiR = Absturzsicherungs- und Rettungsmaßnahmen), und die Teilnahme an betrieblichen Unterweisungen. Körperliche Fitness ist ein Muss in diesem Beruf, macht ihn aber nicht zu einem männlichen Privi-



leg. Bereits acht Kolleginnen arbeiten bundesweit im Bereich der Technik und besitzen alle Qualifikationen als Steigerin. Gross und Manthey klettern nacheinander durch eine kaum schulterbreite Luke hinaus auf das technikbewehrte Dach der Kanzel. Reflexartig klinken beide Männer ihre am Gurtzeug befestigten Sicherungsseile an den Anschlagpunkten der Kanzelkonstruktion ein. Diese Punkte sind gleichmäßig rund um den Turmaufbau verteilt und gut sichtbar blau markiert, was bedeutet „geprüft und zugelassen“. Erst jetzt betreten Gross und Manthey das Kanzeldach, das nur mit Gitterrosten bedeckt ist und keine Randabsicherung hat. Hoch über den Dächern beginnt Gross gut gesichert und völlig entspannt, die Schadensmeldung des Standortes unter Beachtung arbeitsschutztechnischer Vorgaben abzuarbeiten.

Begutachtung des Standortes

Alle Funkstandorte der Deutschen Funkturm brauchen eine regelmäßige Begutachtung, bei der zum Beispiel auch die Aufzugsanlagen kontrolliert werden. Mögliche Schäden werden durch Fachfirmen beseitigt.



Rolf Gross auf der Turmkanzel. Höhenangst war für ihn noch nie ein Thema. Um körperlich in Form zu bleiben, geht der begeisterte Kraftsportler jeden Tag vor Arbeitsbeginn für 60 Minuten ins Fitness-Studio.



Die Funknetzbetreiber verantworten ihre funktechnischen Anlagen. Gross als ausgebildeter Kommunikationselektroniker mit langjähriger Erfahrung als Betreuer moderner Funk-Systemtechnik kennt sich aufgrund seiner Ausbildung auch mit diesen Systemen aus. Heute überprüft Gross abgeschlossene Arbeiten einer Umbaumaßnahme sowie die mit einem Steigschutz versehene Leiter. Eher eine Routinetätigkeit. Das ist rasch erledigt. Zu guter Letzt klinkt er sein Gurtzeug in die Sicherungsschiene ein und steigt testweise zügig hinauf zur Mastspitze.

Ganz Nordbayern als Einsatzort

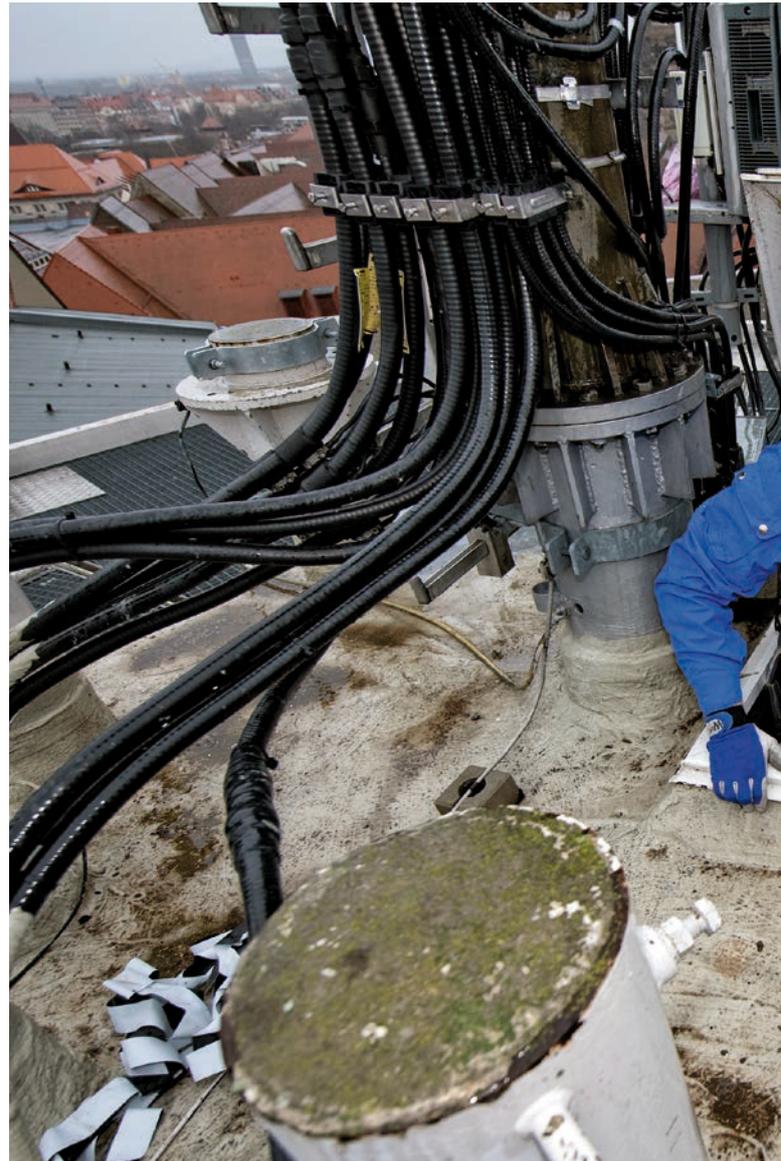
Die Deutsche Funkturm vermarktet und betreibt seit ihrer Gründung 2002 circa 27.000 Funkstandorte. Allein vom Nürnberger Standort aus haben Gross und zwei Kollegen 2.584 Funkstandorte in ganz Nordbayern unter ihrer Kontrolle. Angefangen vom „Nürnberger Ei“, dem 1977 erbauten und mit 292 Metern dritthöchsten Fernsehturm Deutschlands, über herkömmliche Masten auf Hausdächern, freistehende oder abgespannte Stahlgittermasten bis hin zu Sonderkonstruktionen.

Funkstandorte sind heutzutage besonders wegen der immer kleinzelligeren Netze wichtiger denn je. Ebenso deren ausfallsicherer Betrieb. „Wir rüsten alle Funkstandorte baulich so aus, dass sie sämtliche technischen Anforderungen unserer Funkkunden nachhaltig erfüllen“, bekräftigt Gross.

Und was ist mit der Strahlung?

Alle Funkstandorte erfüllen die gesetzlichen Anforderungen. Sind Servicearbeiten im direkten Strahlungsfeld einer Antennenanlage nötig, wird sie für diese Zeit abgeschaltet, denn Sicherheit und Gesundheit der Angestellten haben stets absoluten Vorrang. „Wie ernst die Deutsche Funkturm ihre Fürsorgepflicht nimmt, zeigt sich auch daran, dass es seit 1986 in Nordbayern keine nennenswerten Unfälle oder Personenschäden mehr gegeben hat“, ergänzt Jens Manthey.

Der Wind bläst inzwischen wieder kräftiger und peitscht den Regen auf Gesichter, Brillengläser und Kameralinsen. Gross und Manthey beenden zügig die Inspektion und schälen sich in der





Sicherheit vom Feinsten: Auf diesem Flachdach gibt es für die Techniker breite Wege aus rutschsicheren und dämpfenden Gummimatten, stabile Trittleitern mit Handläufen und sauber verlegte Laufgitter und bei Bedarf auch eine Beleuchtung.



Jeder Zugang zum Betriebsraum eines DFMG-Standortes hat eigene Schlüssel. Je nach Standort können zudem Voranmeldungen oder die Einschaltung von Sicherheitspersonal nötig sein.

Turmkanzel aus Gurtzeug und Overall. Rasch verstauen sie die nassen Sachen in großen Seemannsäcken und versperren sorgfältig den Zugang für die Anlage.

Ein beispielhafter Dachzugang

Jeder Standort der Deutschen Funkturm ist ein Unikat. Auf dem mit mächtigen Lüftungsanlagen vollgepflasterten Dach eines Gewerbezentrums führen breite Wege aus rutschsicheren und dämpfenden Gummimatten im Zickzack über das Flachdach. Sie sind zur Kante hin abgezäunt und werden in der Dämmerung beleuchtet. Stabile Trittleitern mit Handläufen und sauber verlegte Laufgitter vervollständigen das Bild des Vorzeigedaches. Aus einem abluftgekühlten Container schlängeln sich mächtige Kabelstränge zu hoch aufragenden Antennenträgern. Unter anderem auf Wunsch der Deutschen Funkturm hat der Eigentümer diesen sicherheitstechnisch beispielhaften Zugang gelegt.

Jeder Funkturm ist baulich und technisch einmalig – nicht nur deshalb sind Außentermine wie heute für Rolf Gross das „Sahnehäubchen“ seiner abwechslungsreichen Arbeit. Ganz gleich, bei welchem Wetter.

Fotos: Heinz E. Studt / Text: Studt, DFMG

Etwa 50 Außeneinsätze pro Jahr nimmt Gross wahr. Den größten Teil seiner Aufgaben erledigt der Betriebsmanager allerdings mit Computer und Telefon an seinem Schreibtisch in der Regionalvertretung der Deutschen Funkturm in Nürnberg.

Es hat schon seinen Sinn

Der Sinn von Vorschriften erschließt sich mitunter erst, wenn jemand mit gebrochenen Knochen im Krankenhaus liegt. Das ist ein hoher Preis für eine einfache Einsicht.



Lassen Sie es nicht aus Bequemlichkeit zu einem Unfall kommen! Es gibt zwei Vorschriften, die verhindern sollen, dass ein Fahrzeug technisch nicht mehr sicher ist und damit zur Unfallursache wird. Diese Vorschriften legen fest, was, wann und in welchem Abstand geprüft werden muss:

1. Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) bestimmt die Fristen für die verkehrstechnische Sicherheitsprüfung. Bei dieser Prüfung kontrolliert ein externer Sachverständiger vor allem Fahrgestell, Fahrwerk, Lenkung, Reifen, Räder und Bremsanlage.
2. Die Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge (DGUV Vorschrift 70) der BG Verkehr setzt fest, dass mindestens einmal jährlich eine betriebsinterne Prüfung stattfindet. Dabei kontrolliert eine zur Prüfung befähigte Person, ob sich das Fahrzeug in Hinblick auf Verkehrs- und Arbeitssicherheit in einwandfreiem Zustand befindet.

In der Praxis stellen die Aufsichtspersonen der BG Verkehr immer wieder fest, dass man sich im Unternehmen auf die verkehrstechnische Sicherheitsprüfung verlässt und glaubt, damit sei auch in Sachen Arbeitssicherheit alles erledigt. Unser Fallbeispiel zeigt, dass die Realität leider anders aussieht.

Sturz vom Tankfahrzeug

Der Fahrer Hartmut Meier* ist froh, dass an der Entladestelle kein anderes Fahrzeug in Sicht ist, denn so wird er schnell fertig sein. Meier ist ein „alter Hase“, er kennt die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten von Tankfahrzeugen und auch die Gefahren. Neben der Handhabung der Tankanlage, verschiedener Schläuche, Schlauchkupplungssysteme und Ladegüter ist vor allen Dingen der Absturz vom Fahrzeugaufbau als Gefährdung zu nennen. Dass der Fahrer dabei an Ladestellen oft allein arbeitet, stellt ein zusätzliches Risiko dar. Aber Meier weiß, was er zu tun hat und ist seit zwei Jahrzehnten unfallfrei im Dienst.

VERANTWORTUNG FÜR DIE SICHERHEIT

Der Unternehmer veranlasst die Prüfung der Fahrzeuge durch eine befähigte Person. Die Prüfung wird nach Bedarf, jedoch mindestens einmal jährlich durchgeführt. Hierbei werden unter anderem die Absturzsicherung und die Steigleiter einer gründlichen Sicht- und Funktionsprüfung unterzogen. Bei hohen Beanspruchungen muss das Prüfintervall verkürzt werden.

Der Fahrer prüft Funktion und Zustand des Aufstiegs und des Geländers arbeitstäglich zum Beispiel im Rahmen der Abfahrtskontrolle. Entdeckt er dabei Mängel oder Beschädigungen, meldet er sie unverzüglich und informiert Kollegen darüber, wenn ein Fahrerwechsel ansteht.

Heute fährt er ein Tanksattelfahrzeug und hat den Auftrag, die vorab gesammelte Flüssigkeit an einer Entladestelle abzulassen. Sein Fahrzeug ist dazu ausgestattet, möglichst viele Handlungen vom Boden aus durchzuführen. Das vereinfacht die Arbeit und reduziert die Absturzgefahr des Fahrers. Der Fahrzeugaufbau ist mit einem Aufstieg und einem klappbaren Geländer ausgerüstet, wie in der UVV „Fahrzeuge“ vorgeschrieben. Das Geländer macht einen soliden Eindruck und ist mit einer dreiteiligen Absturzsicherung aus Handlauf, Knieleiste und Fußleiste versehen. Die Knieleiste besteht aus einem kunststoffummanteltem Stahldrahtseil von fünf Millimeter Durchmesser, daran gibt es nichts auszusetzen.

* Name von der Redaktion geändert



© k.rahm/Fotolia

WEITERE INFORMATIONEN

- ▶ UVV Fahrzeuge, DGUV Vorschrift 70, bisher: BGV D29, abrufbar im Kompendium Arbeitsschutz
- ▶ Prüfung von Fahrzeugen durch befähigte Personen/ Sachkundige, DGUV Grundsatz 314-003 (bisher BGG/GUV-G 916)

www.bg-verkehr.de

rostet und durchgeschlissen war (siehe Fotos). Offenbar hatte Hartmut Meier sich in gebückter oder kniender Haltung auf dem Laufsteg befunden und das Seil mit seinem Körpergewicht belastet. Als das vermeintlich schützende Seil plötzlich durchbrach, stürzte er unter dem Handlauf hindurch ab.

Verschleißteile im Auge behalten

Das Stahlseil war durch einen geschlossenen Kunststoffmantel gegen Korrosion geschützt. Einen Schaden durch Witterungseinfluss vermutet man also zunächst nicht. Beim näheren Hinsehen zeigten sich jedoch braune Verfärbungen des Seiles von etwa zehn Zentimeter Länge im Bereich der Seilführungsösen. Mittig dieser verfärbten Bereiche war der Kunststoffmantel an der Unterseite durchgeschlissen: Wasser war durch Kapillarwirkung unter den Kunststoffmantel und in das Seil eingedrungen. Die Ummantelung aus Kunststoff hatte Schaden genommen, weil sich durch Vibration und Bewegung während der Fahrt die Seilführungsösen und das Seil langsam aufgerieben hatten.

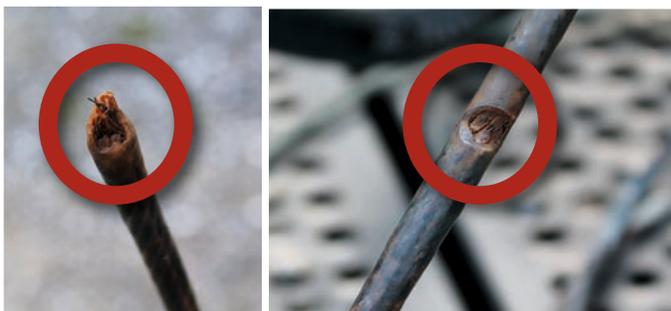
Die braunen Verfärbungen am Seil waren also durch Korrosion entstanden. Dieser Schaden hätte rechtzeitig beseitigt werden können, wäre er erkannt worden. Dazu ist jedoch eine eingehende Betrachtung durch einen Fachmann erforderlich. Von diesen „befähigten Personen“ muss jedes Fahrzeug regelmäßig geprüft werden. Der Unternehmer trägt die Verantwortung dafür, die Intervalle zwischen den Prüfungen nicht zu lang werden zu lassen. Deswegen legt die Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ fest, dass der normalerweise ausreichende Abstand von einem Jahr zwischen zwei Prüfungen bei besonders schädigenden Einflüssen verkürzt werden muss. Nur so ist gewährleistet, dass Sicherheitseinrichtungen immer funktionstüchtig bleiben.

Allerdings gilt für Unternehmer wie für Fahrer, dass sie die Fahrzeuge auch während des Betriebs zwischen den Prüfungen aufmerksam im Auge behalten (siehe Kasten links). Nur so entdeckt man rechtzeitig die Anzeichen einer beginnenden Schädigung und kann umgehend Abhilfe schaffen.

Fazit

Oft wird verkannt, dass die Prüfung nach StVO nicht den arbeitssicheren Zustand des Fahrzeugs umfasst. Dazu muss eine Prüfung nach § 57 UVV Fahrzeuge zusätzlich beauftragt werden. Dabei handelt es sich nicht um eine Doppelregelung, die zusätzliche Kosten ohne Nutzen verursacht, sondern es wird eine Lücke in der Betriebsorganisation geschlossen. Wie unser Unfallbeispiel zeigt – es hat schon seinen Sinn!

Ulrich Schulz



1. Bruchstelle des Stahldrahtseiles: Bei diesem ausreichend starken Seil war der Bruch nur wegen einer unbemerkten Vorschädigung möglich.

2. Beschädigte Ummantelung: Das Seil ist korrodiert und angescheuert. Bei genauem Hinsehen waren die braunen Verfärbungen im Bereich der Seilführungsösen erkennbar.

Als 15 Minuten später das nächste Fahrzeug zur Entladestelle kommt, liegt Meier bewusstlos in einer Blutlache auf dem Boden. Er stürzte aus mehr als zwei Metern Höhe und hat schwere Kopfverletzungen. Dank der schnellen Reaktion des neu eingetroffenen Fahrers ist der Notarzt noch rechtzeitig zur Stelle. Meier wird bei dem Sturz schwer verletzt.

Was war passiert?

Bei der Unfalluntersuchung wurde festgestellt, dass das Stahldrahtseil, das als Knieleiste angebracht war, offenbar unter Belastung gebrochen war. Der Bruch eines Seiles ist bei ausreichender Dimensionierung nur durch eine Vorschädigung möglich. So zeigte sich auch in diesem Fall, dass das Seil an der Bruchstelle stark ver-

Arbeit und Psyche

Weil psychische Belastungen Menschen krank machen können, ist jeder Arbeitgeber gesetzlich verpflichtet, belastende Faktoren zu ermitteln und Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Wir fragten unsere Arbeitspsychologin, wie man das am besten macht.

Frau Dr. Winkler, psychische Belastungen sind heute in aller Munde. Ist das nur ein Modethema oder was steckt dahinter?

Wie fast alles im Leben hat auch die Berufstätigkeit zwei Seiten: Arbeit ist eine wichtige Voraussetzung für unsere psychische Gesundheit. Sie verleiht Menschen einen Sinn, gibt ihnen Struktur, regelmäßigen sozialen Austausch. Im besten Fall kann man bei der Arbeit Fähigkeiten und Kompetenzen weiterentwickeln. In den letzten Jahren werden aber auch die krankmachenden Aspekte von Arbeit immer deutlicher. Bei den Branchen der BG Verkehr steht neben ungünstigen Arbeitszeiten und Zeitdruck auch die vergleichsweise geringe Autonomie der Mitarbeiter im Fokus. Alle Einflüsse, die potenziell Auswirkungen auf die psychische Gesundheit der Beschäftigten haben, bezeichnet man als „psychische Belastungen“.

Und Führungskräfte sollen sich deswegen vermehrt um die Psyche ihrer Angestellten kümmern?

Nein, das sollen sie definitiv nicht! Der Unternehmer soll die Tätigkeiten in seinem Betrieb nach Merkmalen untersuchen, die potentiell gesundheitsschädlich sind. Das macht er sowieso im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung. Zum Beispiel: Wie belastend ist Nachtarbeit, gibt es Besonderheiten in der Zusammensetzung der Belegschaft, die berücksichtigt werden sollten, was tun bei traumatischen Erfahrungen? Danach müssen die Fragen beantwortet werden: Welche Maßnahmen ergreifen wir, um Belastungen zu reduzieren? Führen die Veränderungen zu einer Reduzierung der Belastungen? Und damit ist die Pflicht erfüllt. Ich kann nicht oft genug wiederholen: Der Arbeitgeber trägt die Verantwortung für die Gestaltung der Arbeitsbedingungen, aber er hat keinerlei therapeutische Funktion.



Dr. Eva Winkler ist Psychologin mit Schwerpunkt Arbeits- und Organisationspsychologie. Sie befasst sich bei der BG Verkehr mit dem Themenschwerpunkt arbeitsbedingte psychische Gesundheitsgefahren und Ressourcen.
E-Mail: arbeitspsychologie@bg-verkehr.de

Sie beraten Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr über das richtige Vorgehen?

Unsere Unternehmen werden zunächst von den Aufsichtspersonen beraten. Im Rahmen des Arbeitsprogramms Psyche der GDA informieren sie bis 2018 verstärkt über die gesetzliche Verpflichtung, auch psychische Belastungen bei der Gefährdungsbeurteilung zu berücksichtigen. Ich werde oft gefragt, wenn es darum geht, mit welchem Instrument man die Situation erfassen kann. Wir haben dazu je nach Größe des Unternehmens klare Empfehlungen (siehe Kasten). Damit ist ein Betrieb in der Lage, die bestehende Gefährdungsbeurteilung hinsichtlich psychischer Belastungen gemäß der geltenden Normen zu ergänzen und wo erforderlich Maßnahmen abzuleiten. Zusätzliche Kosten für einen externen Experten müssen hier nicht entstehen.

Wo besteht im Rahmen der Arbeitsgestaltung Ihrer Erfahrung nach besonderer Handlungsbedarf?

ERFASSUNG PSYCHISCHER BELASTUNGEN

Es gibt unterschiedlichste Möglichkeiten, psychische Belastungen zu messen. Dem Unternehmer steht es frei, welches Instrument er dafür nutzt (Fragebogen, Experten-Interview, Workshop etc.). Aus der fachlichen Sicht empfiehlt die BG Verkehr derzeit drei Instrumente zur Erfassung psychischer Belastungen.

- ▶ Für Unternehmer den Schnelltest zur Abschätzung des Handlungsbedarfs: INQA – Handlungshilfe für Führungskräfte, „Kein Stress mit dem Stress“: www.inqa.de
- ▶ Für Betriebe mit mehr als fünfzig Beschäftigten: Fragebogen

der Unfallversicherung Bund und Bahn zur Erfassung psychischer Belastungsfaktoren: **Bestellung über die jeweilige Regionalabteilung Prävention der BG Verkehr**

- ▶ Für Betriebe/Betriebsteile mit weniger als fünfzig Beschäftigten: DGUV Information 206-007 „So geht’s mit Ideentreffen“: www.dguv.de

Einen weiteren Artikel zum Thema Psychische Belastungen finden Sie bei uns im Internet: www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi

Schwergewicht auf Rollen

Rollbehälter sind ein äußerst nützliches Transportmittel und haben sich im Arbeitsalltag jahrzehntelang bewährt. Einziger Nachteil: Haben sie zu viel Schwung, kommt es leicht zu Fußverletzungen. Ein paar Regeln helfen, damit eine sichere Handhabung gelingt.



Die Behälter lassen sich bei Bedarf platzsparend zusammenfallen.



Auf der Ladefläche werden sie gegen Wegrollen gesichert.

Der Rollbehälter ist eines der meistverwendeten Transportmittel im Bereich der Kurier-, Express- und Postdienste. Anzutreffen ist er aber auch in Frachtzentren, die im ganzen Land verteilt sind. Seit Ende der 70er-Jahre wird der Behälter beispielsweise bei der Deutschen Post genutzt. Schon damals erkannte man die Vorteile eines Flurförderzeugs, das im Handverzug innerhalb eines Gebäudes schnell von A nach B transportiert werden kann. Außerdem lassen sich Fahrzeuge zeitsparend be- und entladen, ohne dass weitere Transportgeräte erforderlich sind.

Typische Unfallsituationen

Beim Ausladen im Frachtzentrum zog Herr Bellmann* einen halbvollen Rollbehälter. Auf einer Strecke mit leichtem Gefälle wurde der Behälter allmählich schneller und stieß ihm von hinten in die linke Ferse. Oder: Frau Kahnert* war am Unfalltag mit dem Abtragen von Paketen beschäftigt. Sie arbeitete unter großem Zeitdruck. Als sie einen leeren Rollbehälter holte, fuhr das Laufrad über ihren linken Fuß. Oder: Herr Preuss*

* Name von der Redaktion geändert

zog einen Rollbehälter in Richtung Lkw. Als er anhalten wollte, bremste der Wagen nicht rechtzeitig und fuhr im von hinten in die Ferse. Das sind zum Glück keine lebensbedrohlichen Situationen, aber dennoch haben sie unangenehme Konsequenzen. Auch wenn die Beschäftigten mit Schutzschuhen arbeiten: „Quetschungen und Prellungen sind beim falschen Umgang mit Rollbehältern häufig die Folge“, sagt Dr. Kerstin Einsiedler, Arbeitsmedizinerin bei der BG Verkehr.

Einfache Regeln zur Vermeidung von Unfällen

Rollbehälter im Handverzug:

- ▶ Die Länge der Transportwege und die Häufigkeit des Transports reduzieren.
- ▶ Die maximale Neigung der Verkehrswege von sechs Prozent nicht überschreiten, beispielsweise beim Entladen aus Fahrzeugen über Schrägrampen und Ladebrücken.
- ▶ Beschaffenheit der Rollen und Lenkeinrichtungen kontrollieren.
- ▶ Auf trittsichere und ebene Verkehrswege achten.
- ▶ Leere Rollbehälter nur im ausgeklappten Zustand verziehen.

DAS HILFT DER MUSKULATUR

Der häufige Umgang mit Lasten kann zu Verspannungen führen. Diese Übungen helfen, die Muskulatur zu lockern.

Schulterkreisen Stehen Sie aufrecht und ziehen Sie eine Schulter hoch. Führen Sie die Schulter locker in einer kreisenden Bewegung nach hinten und nach unten (ca. 30 Sekunden).



Nackenzieher Den Kopf langsam zur rechten Schulter neigen, dabei die Schulter nicht hochziehen und den Kopf nicht drehen. Den linken Arm sanft nach unten schieben und die Handfläche in Richtung Boden zeigen lassen; etwa 15 Sekunden halten. Dabei ruhig und gleichmäßig atmen. Dann die Seite wechseln. Das dehnt die Halsmuskulatur.





Der Mitarbeiter trägt korrekte PSA und hält den Körper beim Ziehen aufrecht – so schont er seinen Rücken.

- ▶ Sicherheitsschuhe mit erhöhtem Fersenschutz tragen.
- ▶ Schutzhandschuhe anziehen.
- ▶ Zuggriff (soweit verfügbar) verwenden, nicht an Rahmenteilen ziehen.

Die Be- und Entladung von Fahrzeugen mit Rollbehältern richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten. Am einfachsten ist das niveaugleiche Be- und Entladen über Ladebrücken vom Gebäude oder von der Laderampe ins Fahrzeug oder umgekehrt. Bei größeren Höhenunterschieden kann eine stationäre Hebebühne helfen.

Eine riskante Situation entsteht beim Be- oder Entladen eines Lkw, falls sich ein Rollbehälter unkontrolliert in Bewegung setzt und abstürzt. Deshalb ist es unerlässlich, dass die Behälter technisch in Ordnung sind: Feststellvorrichtungen, aber auch Einrichtungen zur Ladungssicherung müssen einwandfrei funktionieren. Auch wenn am Fahrzeug wenig Platz ist, dürfen sich Beschäftigte nicht im Absturzbereich aufhalten.

Wenn die halbe Tonne rollt

Das hohe zulässige Gesamtgewicht von etwa 750 Kilogramm bei ei-

nem ungefähren Eigengewicht von circa 160 Kilo bedeutet eine Herausforderung für das Personal. Nicht jeder voll beladene Rollbehälter wiegt 750 Kilogramm, aber das Gewicht von 500 Kilogramm (eine halbe Tonne) erreichen die meisten. Das Anfahren, den vollen Behälter aus dem Stand in Bewegung zu bringen, beziehungsweise das Losreißen eines voll beladenen Rollbehälters erfordern erhöhte Kräfte.

Sobald die halbe Tonne endlich rollt, besteht die Kunst des Personals darin, die Bewegungen des Rollbehälters zu steuern, zu kontrollieren und bei Bedarf punktgenau abzubremesen. Die beste Voraussetzung für einen reibungs- und gefahrlosen Betrieb ist die sorgfältige Vorbereitung: Die Beschäftigten sollten am Rollbehälter eine gründliche Unterweisung erhalten und durch praktische Übungen lernen, welche Funktionen der Behälter bietet und welche Gefahren beim Umgang bestehen.

Dieser Artikel von Manfred Liebers erschien erstmalig in der Zeitschrift BG Kontakt der ehemaligen Unfallkasse Post Telekom und wurde von Detlef Kieper für den SicherheitsProfi überarbeitet.

Brustdehner Arme

seitlich nach hinten führen, dabei zeigen die Handflächen zur Decke. Spüren Sie die Dehnung? Dann halten Sie diese Position 15 bis 20 Sekunden lang. Achten Sie darauf, nicht ins Hohlkreuz zu geraten.



WEITERE INFORMATIONEN

Weitere Informationen enthält die DGUV Information 208-034 (bisher BGI/GUV-I 8607) „Handverzug von Flurförderzeugen“. Physische Belastungen und Beanspruchungen. Kostenloser Download im Kompendium Arbeitsschutz der BG Verkehr. www.bg-verkehr.de

Klartext reden

Sie mögen ein Seminar, in dem konkrete Probleme aus dem Betriebsalltag zur Sprache kommen? Sie wollen sich mit Kollegen austauschen und aus praktischen Beispielen lernen? Sie möchten Fachvorträge zu relevanten Themen der BG Verkehr hören? Dann sind Sie bei unserer neuen Seminarreihe „Erfahrungsaustausch für die Fachkräfte für Arbeitssicherheit aus See-Betrieben“ genau richtig.

Die Aufsichtspersonen der BG Verkehr überblicken die aktuellen Vorschriften, das Unfallgeschehen und thematische Schwerpunkte aus Anfragen von Betrieben oder Beratungsgesprächen. Aber wenn es um die betriebliche Praxis geht, sind die Seminarteilnehmer klar im Vorteil. Erfahrene Fachkräfte für Arbeitssicherheit können den Hintergrund einer bestimmten Arbeitsweise genau einordnen und wissen, welchen Anforderungen sich Seeleute an Bord stellen müssen. So gesehen liegt es auf der Hand: Belehrungen braucht eigentlich niemand – Austausch ist erforderlich!

Das Konzept

Mit der Einladung zum Seminar fragen wir ab, wofür sich die Teilnehmer besonders interessieren. Die Idee, ein Thema mit praktischen Beispielen selbst vorzustellen, kam gleich beim ersten Mal sehr gut an: Vorgeschlagen wurde z.B. die Gefährdungsbeurteilung, deren Abgrenzung zum ISM, die Organisation von Unterweisungen, Gefahrstoffe an Bord und die Zusammenarbeit mit Fremdfirmen. Von den Referenten der BG Verkehr wünschte man sich einen Vortrag über Methoden zur Beurteilung der psychischen Belastungen und Infos zur neuen Betriebssicherheitsverordnung. Ansonsten traten die BG-Referenten mehr als Moderatoren auf, die offene Fragen formulierten und die Ergebnisse zusammenführten. Dazu hier ein kurzer Überblick.

Betreten enger Räume

Der Aufenthalt in abgeschlossenen Räumen ist gefährlich, weil unter bestimmten Umständen Sauerstoffmangel oder giftige Stoffe auftreten. Die Verfahren zum sicheren Betreten solcher Räume sind allen bekannt. Spannend wird es, wenn Fachleute sich über Details austauschen:

- ▶ Welche Qualifikation ist erforderlich, um einen solchen Raum „freizumessen“? – Letztlich legt der Arbeitgeber in eigener Verantwortung diese Qualifikation fest. Es gehört schon einiges dazu, eine Messung durchzuführen, von der das Leben anderer Menschen abhängen kann. Passende Schulungen bieten z.B. Hersteller von Messgeräten an. Die beauftragten Personen legen übrigens selbst Wert auf eine angemessene Qualifikation, um der Verantwortung gerecht werden zu können.
- ▶ Welche Messgeräte werden eingesetzt, wie wird deren Funktionstüchtigkeit überprüft? – Dazu wird ein Prüfgas eingesetzt, auf das die Sensoren ansprechen. Anders sieht es mit der Kalibrierung von Messgeräten aus. Diese ist viel aufwändiger, so dass spezielle Einrichtungen und eine besondere Ausbildung erforderlich sind. Meist wird das einer Fachfirma übertragen.



Seeleute mögen es, wenn eine Diskussion zu einem konkreten Ergebnis führt – auch in dieser Hinsicht war das Seminar ein voller Erfolg.

- ▶ Für welchen Zeitraum kann ein enger Raum freigegeben werden? – Das hängt von vielen Faktoren ab. Der Zeitraum muss so kurz gewählt werden, dass die sichere Einhaltung der Grenzwerte einschließlich fachkundig festgelegter Sicherheitszuschläge gewährleistet ist. Außerdem werden begleitende Messungen durchgeführt.
- ▶ Welche Verantwortlichkeiten bestehen, wenn der Mitarbeiter einer Fremdfirma den Raum betreten muss? – Grundsätzlich ändert sich der Ablauf nicht. Allerdings sollte das vollständige Freigabeverfahren unter Benennung aller dazugehörigen Festlegungen abgestimmt werden. Es gelten die üblichen Grundsätze für die Zusammenarbeit von Firmen.
- ▶ Unter welchen Bedingungen muss das Betreten eines gefährlichen Raums untersagt werden, so dass eine Begehung nur mit Hilfe von Spezialkräften in einem Hafen möglich ist? – Das Betreten enger Räume ist tabu, wenn die erforderliche Messtechnik nicht verfügbar ist oder man in benachbarten Räumen ebenfalls mit gefährlichen Stoffen rechnen muss.

Beinahe von selbst kommt das Gespräch auf einen tragischen Unfall, bei dem drei Seeleute in einem Laderaum erstickt sind. Einige Ladungen können der Luft Sauerstoff entziehen: Nicht jeder weiß, dass auch Schnittholz diese gefährliche Eigenschaft entwickeln kann. Aber nicht nur Lade- und Bunkerräume sind gefährlich, sondern zum Beispiel auch die Kettenkästen von Ankerketten.

Prüfung von Arbeitsmitteln

Auch hier sind allen Teilnehmern die Rechtsgrundlagen bestens bekannt. Wichtige Fragen kommen aber aus der Praxis:

- ▶ Welche Verantwortung tragen die mit der Prüfung beauftragten



Die „Seafarer Study“ untersucht, welchen Belastungen das Personal auf Feedern ausgesetzt ist. Erste Ergebnisse wurden auf dem Seminar vorgestellt.

Mitarbeiter, falls es doch einmal zu einem Unfall kommt? Mitarbeiter sind verunsichert und tun sich schwer damit, Prüfungen von Arbeitsmitteln zu übernehmen.

- ▶ Der Prüfer soll Kenntnisse aus einer zeitnahen beruflichen Tätigkeit einbringen, was bedeutet das genau? Welche Befähigung braucht man, um elektrische Betriebsmittel zu prüfen? Welche Prüfungen können nicht mit Eigenmitteln im Bordbetrieb durchgeführt werden? – Die Koordination der Prüfintervalle stellt in der weltweiten Seefahrt oft eine große Herausforderung dar, die mit hohen Kosten verbunden ist. Das betrifft zum Beispiel Absseilgeräte, schwere Atemschutzgeräte, aber auch technische Arbeitsmittel.

Gefahrstoffe an Bord

Viele der Betriebsstoffe auf einem Schiff werden als Gefahrstoff eingestuft: Wie können die Anforderungen des Gefahrstoffrechts umgesetzt und wechselnden Besatzungen vermittelt werden? – Für unterschiedliche Reinigungsmittel müssen zum Beispiel unterschiedliche Schutzhandschuhe verwendet werden. Außerdem bleibt die Schutzwirkung nur für begrenzte Zeit erhalten. Ähnlich sieht es mit Atemschutzfiltern aus, bei denen Durchbruchzeiten zu beachten sind.

Ein Teilnehmer berichtet, dass eine neue „Autobatterie“ an Bord gegeben werden sollte. Der Hersteller hatte den schweren Blei-Säure-Akku mit zwei ausklappbaren Handgriffen ausgestattet. Ein Griff versagte genau in dem Moment, als der Akku an Bord gereicht wurde. Die Batterie fiel ungünstig einige Meter tief, der Akku platzte und die Säure spritzte meterhoch an die Wand. Zum Glück war in diesem Moment die annehmende Person noch nicht zur Stelle.

Wie werden Persönliche Schutzausrüstungen aufbewahrt und gepflegt? Wie können Gefahrstoffe an Bord fachgerecht gelagert werden? – Oft müssen lange Wege in Kauf genommen werden, um Lacke und Lösungsmittel im Farbenstore unterbringen zu können. Im Alltag an Bord muss man konsequent darauf achten, dass an einzelnen Arbeitsplätzen keine gefährliche Vorratslagerung entsteht. Einige Reedereien setzen spezielle Gefahrstoffschränke ein, die auch in Landbetrieben verbreitet sind. Die Erfahrungen sind aber unterschiedlich. Bei wechselnden Besatzungen ist gute Organisation und Begleitung erforderlich, damit Gefahrstoffschränke bestimmungsgemäß benutzt werden.

Psychische Belastungen

Wer zur See fährt, weiß, dass psychische Belastungen ein ernstes Thema sind. Die monatelange Trennung von Freunden und Familie, lange Hochleistungsphasen mit eingeschränkten Erholungsmöglichkeiten und auch belastende Erlebnisse sind im Bordalltag nicht selten. Trotzdem tun sich Sicherheitsfachkräfte, Betriebsärzte und Reedereien schwer, diese Belastungen zu beurteilen und Maßnahmen daraus abzuleiten. Darum sind auch alle dabei, als die Arbeitspsychologin der BG Verkehr, Dr. Eva Winkler, eine praktische Methode zur Beurteilung der psychischen Belastungen vorstellt. Und wieder entwickelt sich ein Erfahrungsaustausch, bei dem Geben und Nehmen im Gleichgewicht stehen. Die Seminarteilnehmer nennen die betrieblichen Probleme gern beim Namen und schätzen es, wenn zum Schluss ein konkretes Ergebnis vorliegt.

Ein gutes Seminar lebt davon, dass die Teilnehmer sich einbringen, auf andere eingehen, sich angenommen fühlen und gemeinsam die Diskussion mit Leben füllen. Unser Fazit: Dankeschön, wie haben viel zusammen gelernt!

Johann Poppinga

Auf die Verbindung kommt es an Sicherheit – an Bord und an Land.

Der Umgang mit Drähten und Tauwerk – sei es bei Schleusungsvorgängen oder beim Festmachen – gehört zum Alltag in der Binnenschifffahrt. Immer wieder ereignen sich dabei schwere Unfälle, bis hin zu Verlust von Gliedmaßen oder schweren Gesichtsverletzungen. Wichtig sind deshalb eine gute Einarbeitung und regelmäßige Unterweisungen.

Neulinge in der Binnenschifffahrt stehen immer wieder vor neuen Aufgaben und sind oft ganz eifrig dabei, ohne sich der Gefahren bewusst zu sein. Und das kann gefährlich werden. Wer kennt schon die Gefahren und vor allen Dingen die Kräfte, die sich beim Reißen eines Drahtes entwickeln? Oder die Kräfte, die beim „rackwerden“ eines Drahtes auf die Arme einwirken, wenn sie sich zwischen Poller und Seil befinden? Und viel mehr noch die Kräfte, die bei einer sich zuziehenden Schlinge auf das Bein wirken; sie sind kaum vorher abzuschätzen. Wenn man die Erfahrung macht, ist es zu spät. Eine umfassende Einweisung und regelmäßige Unterweisungen sind deshalb besonders bei Anfängern wichtig. Nie mit den Fingern zwischen Tau und Poller greifen, nie in eine am

Boden liegende Schlinge treten! Das sind nur einige der wichtigen Grundsätze, die beim Festmachen von jedem zu beachten sind. Hier kommt es nicht nur auf die Theorie an, sondern der Schiffsjunge oder das -mädchen müssen die richtigen Ausführungen üben, ggf. unterstützt und korrigiert werden, bis die einzelnen Elemente der Tätigkeiten sitzen. Dabei geht es nicht nur um den eigentlichen Umgang mit dem Tauwerk direkt am Poller, sondern wichtig sind auch Informationen zum richtigen Stand beim Festmachen, zu den Handschuhen und zur Form des Belegens.

Aber auch die „alten Hasen“ sind gefährdet. Für sie ist das Festmachen zwar Routine, aber auch daraus können Gefahren erwachsen. Routinetätigkeiten erscheinen uns im Alltag selbstverständlich. Was wir täglich machen, erfordert nicht mehr so viel Konzentration. Dadurch kann es schnell zu Unachtsamkeiten kommen oder es schleichen sich Fehler ein – mit fatalen Folgen! Meist geht alles gut, aber immer wieder kommt es doch zu einem schweren Unfall. Wichtig ist es deshalb, sich die Gefahren bewusst zu machen und beim Festmachen aufmerksam zu bleiben.



Vor dem Festmachen

Die richtige Arbeitsausführung beginnt schon vor dem Festmachen. Bereits jetzt kommt es auf die Persönliche Schutzausrüstung an: Rettungsweste, Schutzschuhe und geeignete Schutzhandschuhe in der richtigen Größe. Ohne sie geht es nicht. Komplett damit ausgestattet, wird zuerst der Arbeitsbereich kontrolliert: Verhedderte und verschlungene Tauen sind tabu, sie müssen geordnet bereitliegen. Wichtig sind auch ein ausreichend bemessener Standplatz und Bewegungsfläche, auch wenn später mit dem Reibholz umgegangen wird.

Aber nicht nur an Bord muss alles in Ordnung sein. Wichtig ist auch eine Sichtkontrolle der Festmachereinrichtungen an Land oder in der Schleuse. Wenn Sie Poller mit tiefen Riefen oder stark verbogene Festmacheringe sehen, melden Sie das der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). Und wenn das Festmachen aufgrund baulicher Mängel nicht gefahrlos möglich ist, lassen Sie sich einen anderen Liegeplatz zuweisen.

Halten Sie das erforderliche Material, z. B. Festmacheseile, Außenbordtreppe usw., bereit, dann sparen Sie sich später Unterbrechungen und Störungen und können sich immer ganz auf den Festmachevorgang konzentrieren.

Beim Festmachen

Blickkontakt oder Kontakt über Funk zwischen Schiffsführer und Festmacher verhindern unerwartete Situationen, die zur Gefahr werden können. Kommunizieren Sie deshalb miteinander!

Das Geländer schützt auch beim Festmachen gegen Stürze über Bord. Manchmal ist es aber auch hinderlich. Deshalb darf ein Teilbereich des Geländers gelegt werden, aber selbstverständlich nur, wenn und solange dies erforderlich ist.

Anlegeseile müssen ausreichend lang für die vorgegebene Anlegestelle sein. Steigen Sie erst dann vom Schiff an Land über, um die Festmacheseile an Land zu bedienen, wenn dies gefahrlos möglich ist. Bei alten Festmachereinrichtungen an Land (z. B. Haltekreuze) besonders umsichtig festmachen, um Einzelkräfte auf diese Einrichtungen zu reduzieren. Und nochmals: „Fahren Sie nie in die Drähte.“

Nach dem Festmachen

Achtlos liegen gelassene Seile können leicht zu Stolperfallen werden. Schießen Sie deshalb nicht benötigte Seile nach dem Festmachen auf, um Stolpergefahren zu vermeiden. Verwenden Sie dazu nach Möglichkeit die Seilkörbe, die Trommeln der Seilwinden oder andere sichere Ablagen.

Ablegereife

Kontrollieren Sie die Seile regelmäßig. Wenn Seile beschädigt oder verschlissen sind, müssen sie aus dem Verkehr gezogen und der weiteren Benutzung entzogen werden, man spricht dann von Ablegereife. Mögliche Beschädigungen, die zur Ablegereife von Seilen führen, sind:

Bei Stahldrahtseilen

- ▶ Knicke (Quetschungen)
- ▶ Kinken (Rostschäden)
- ▶ Bruch einer gesamten Litze (herausgetretene oder beschädigte Seele)
- ▶ Starke Abnutzung der Seilendverbindung
- ▶ Sichtbare Drahtbrüche



Bei Chemiefaserseilen

- ▶ Mechanische Beschädigungen (Bruch einer gesamten Litze)
- ▶ Starker Verschleiß oder Auflockerungen
- ▶ Garnbrüche in einer Anzahl von über 10 % aller Garne
- ▶ Herausfallen von Fasermehl beim Aufdrehen des Seiles
- ▶ Einfluss von Säuren oder Laugen
- ▶ Verbrennen, Verschmoren oder Verspröden durch Hitze- einwirkungen.

WEITERE INFORMATIONEN

DGUV Information 214-006 „Persönliche Schutzausrüstungen (PSA) in der Binnenschifffahrt“

DGUV Information 214-012 „Festmachen von Binnenschiffen“.

Die BG Verkehr erarbeitet derzeit einen Flyer und eine Unterweisungskarte zum Thema.

MELDUNGEN

Sitzung des Präventionsfachausschusses Binnenschifffahrt

Der neu konstituierte Präventionsfachausschuss Binnenschifffahrt tagte zu seiner Frühjahrssitzung am 8. März in Hamm. Auf der Tagesordnung standen u.a. Beratungen zur Ermittlung der Zahl und Qualifikation von Sicherheitsbeauftragten in Binnenschifffahrts-Betrieben, Maßnahmen zur Verhü-

tung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren in der Binnenschifffahrt. Weiter wurden die Mitglieder über den Stand des Projektes zur Verhütung von Unfällen beim Umgang mit Tauwerk und Drähten informiert.



Gegen Schwarzarbeit

Mitarbeiter einstellen, ohne Sozialversicherungsbeiträge zu bezahlen? Für die große Mehrheit unserer Mitgliedsunternehmen kommt so etwas nicht in Frage. Aber es gibt leider auch andere. Und dagegen unternehmen wir etwas.

Über das Ausmaß von Schwarzarbeit in unseren Mitgliedsunternehmen existieren naturgemäß keine belastbaren Zahlen. Fakt ist, dass es sie gibt und zwar in einer Größenordnung, die man nicht mehr als Peanuts abtun kann: „Durch die intensive Zusammenarbeit mit dem Zollamt konnten alleine im Jahre 2015 mehrere hunderttausend Euro an Beitrag von Unternehmen nachgefordert werden“, berichtet Edmund Bock, der als Betriebsprüfer bei der BG Verkehr angestellt ist. „Diese Unternehmen hatten die Arbeitsentgelte ihrer Arbeitnehmer nicht oder nicht in der vollen Höhe gemeldet. Und zwar nicht aus Versehen, sondern vorsätzlich. Dadurch verschafft sich ein Betrieb zu Lasten der Solidargemeinschaft immense Vorteile: In einem Fall kam es durch die enge Zusammenarbeit mit dem Zoll zu einer Beitragsnachforderung von knapp 150.000 Euro!“

Finanzkontrolle Schwarzarbeit

Wenn es um Ermittlungen gegen Schwarzarbeit geht, arbeiten das Hauptzollamt und das Referat Beratung und Prüfung der BG Verkehr eng zusammen. Dazu sind die Berufsgenossenschaften als Träger

der Unfallversicherung durch das Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz verpflichtet. In der Praxis wird von dem gesetzlich vorgesehenen Informationsaustausch mit der Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) reger Gebrauch gemacht. „Wir unterstützen zum Beispiel bei der Prüfung der Lohnabrechnungen“, beschreibt Edmund Bock die Tätigkeit. „Entdecke ich, dass Arbeitnehmer nicht oder nicht zutreffend gemeldet wurden, gehen wir der Sache auf den Grund.“

Versicherungsschutz auch für Schwarzarbeiter?

Verunglückt ein Mitarbeiter, der nicht in der Sozialversicherung gemeldet ist, erhält er dennoch in vollem Umfang die Leistungen der gesetzlichen Unfallversicherung. Was im ersten Moment überraschend klingt, leuchtet im zweiten ein: Schließlich wissen die Beschäftigten nicht immer darüber Bescheid, was der Chef wem meldet. Fehlverhalten der Geschäftsführung darf aber nicht auf Kosten des Betroffenen gehen. Also übernimmt die BG Verkehr wie sonst auch die Kosten der Heilbehandlung, Hilfsmittel oder Rehamaßnahmen. Allerdings ist der Fall damit nicht immer abgeschlossen: Die Regressabteilung der BG Verkehr kann alle entstehenden Kos-

BÜNDNIS GEGEN SCHWARZARBEIT

Das Bundesministerium der Finanzen, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die Spitzenverbände des Speditions-, Transport- und Logistikgewerbes der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., der Bundesverband Möbelspedition (AMÖ) e.V., der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) e.V. sowie die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) schließen sich zu einem branchenbezogenen Aktionsbündnis gegen Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung zusammen. Sie sind gemeinsam der Auffassung, dass

- ▶ die Schwarzarbeit in Deutschland in vielen Branchen ein alarmierendes Niveau erreicht hat, durch das gesetzestreue Betriebe und Arbeitnehmer auch im Speditions-, Transport- und Logistikgewerbe geschädigt werden und nicht weiter hinnehmbare Einnahmeausfälle bei den Sozialversicherungsträgern und dem Fiskus verursacht werden,
- ▶ durch die Schwarzarbeit viele Arbeiter ihren Arbeitsplatz verloren haben, weil Speditions-, Transport- und Logistikbetriebe, die sich an Recht und Gesetz halten, gegenüber der ille-

galen Konkurrenz keine faire Chance im Wettbewerb mehr haben.

Unsere Ziele:

- ▶ Schaffung eines allgemeinen Bewusstseins für die negativen Folgen von Schwarzarbeit und illegaler Beschäftigung,
- ▶ fairer Wettbewerb unter gleichen Bedingungen statt ruinöse Preiskonkurrenz durch illegale Praktiken,
- ▶ ordnungsgemäße Entrichtung der Steuern und der Beiträge zur Sozialversicherung durch alle Unternehmen des Speditions-, Transport- und Logistikgewerbes,
- ▶ konsequenter Gesetzesvollzug gegenüber Arbeitgebern, Arbeitnehmern und Auftraggebern bei der Bekämpfung der gewerbmäßigen Schwarzarbeit und illegalen Beschäftigung,
- ▶ Einhaltung gesetzlich vorgegebener sozialer Standards und Arbeitsbedingungen

*Zitiert aus dem Flyer „Schwarzarbeit. Nicht mit mir!“,
hrsg. vom Bündnis gegen Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung*

ten bei dem Unternehmer einfordern, der die Schwarzarbeit in Auftrag gegeben hat.

Gefahrtarif richtig anwenden

Auch wenn wir die Aufdeckung von Schwarzarbeit in diesem Artikel an erster Stelle nennen – das Hauptgeschäft der Betriebsprüfer sieht anders aus. „Im Alltag geht es oft um die richtige Zuordnung der Gefahrtarifstellen“, sagt Bock. „Wenn wir Anhaltspunkte dafür haben, dass Arbeitsentgelte nicht zur richtigen Gefahrtarifstelle gemeldet wurden, suchen wir das Unternehmen auf, um eine Klärung herbeizuführen.“

Probleme bei der richtigen Zuordnung der Belegschaft auf die unterschiedlichen Gefahrtarifstellen haben häufig damit zu tun, dass es seit 2011 nicht mehr die kaufmännischen Gefahrtarifstellen für sogenannte Hilfstätigkeiten gibt. Werden die kaufmännischen Angestellten mit ihrem vergleichsweise geringen Unfallrisiko korrekt in die technischen Gefahrtarifstellen integriert, führt das zu einer Absenkung der einzelnen Gefahrklasse. „Das ist also ein Vorteil für den Unternehmer“, erklärt Bock. „In der Praxis ordnen Unternehmen die Arbeitsentgelte ihrer kaufmännisch Beschäftigten aber oft einfach der Gefahrtarifstelle zu, deren Gefahrklasse ihnen am niedrigsten erscheint.“

Gutschriften im fünfstelligen Bereich

Lohnt sich der Prüfaufwand denn überhaupt für die BG Verkehr? „Auf jeden Fall“, antwortet Edmund Bock. „Wir fordern jährlich Beiträge von mehreren Millionen Euro nach. Das kommt allen Mitgliedsunternehmen zugute, denn diese Größenordnung spielt bei der Beitragsberechnung schon eine Rolle.“ Heißt also: Wenn alle fair sind und korrekt melden, entlastet das die Solidargemeinschaft.

Die Prüfungen fallen für manche Firmen aber auch ausgesprochen positiv aus: Entdecken die Betriebsprüfer, dass zum Nachteil des Unternehmens Fehler gemacht wurden, werden sie schnellstens korrigiert und die Betriebe erhalten eine Gutschrift – oft geht es um mehrere zehntausend Euro!

Beratung auf Wunsch

Prüfen und beraten gehören zusammen: Die Außenmitarbeiter besuchen unsere Unternehmen gerne vor Ort und prüfen auf Wunsch die Angaben für den Entgeltnachweis und die Veranlagung zu den Gefahrtarifstellen. Bei Unklarheiten oder Widersprüchen erfolgt direkt eine Klärung. Zum Angebot gehört

- ▶ die Ermittlung der tatsächlichen Betriebsverhältnisse,
- ▶ die Veranlagung zu den Gefahrtarifstellen,
- ▶ die Zuordnung des meldepflichtigen Entgelts zu den Gefahrtarifstellen,
- ▶ die Umstellung auf den neuen elektronischen Entgeltnachweis, der den bisherigen Datenbaustein Unfallversicherung des Lohnprogramms ab 2017 ablöst,
- ▶ die Beratung zu allen Fragen rund um die gesetzliche Unfallversicherung.

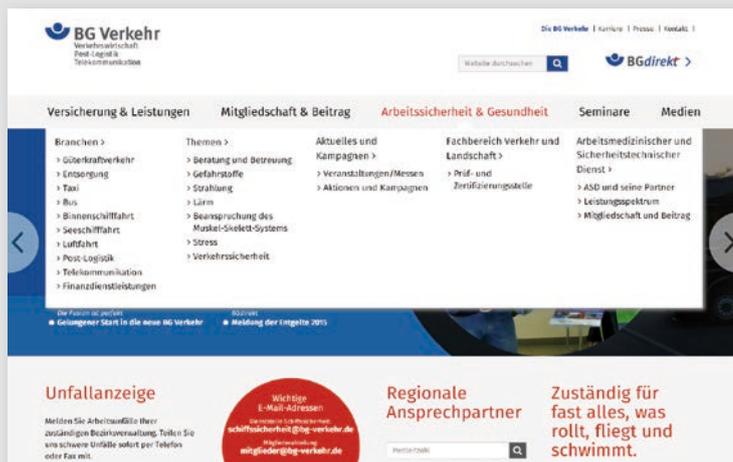
Fazit

Jede Prüfung durch die Berufsgenossenschaft stellt einen Eingriff in die betrieblichen Abläufe eines Unternehmens dar. Aber die Beitragsnachforderungen entlasten die Solidargemeinschaft erheblich und sorgen für mehr Gerechtigkeit. Unser Service: Wir prüfen nicht nur, sondern stehen unseren Mitgliedsunternehmen als kostenlose Berater in allen Fragen zur gesetzlichen Unfallversicherung zur Seite.

(dp)

Website unter die Lupe genommen

Modernes Design, übersichtliche Struktur und weiterentwickelte Funktionen: Mit der Überarbeitung des Internetauftritts hat sich auf www.bg-verkehr.de vieles verändert. Werfen Sie mit uns einen Blick auf die wichtigsten Neuerungen.



Neue Funktionen

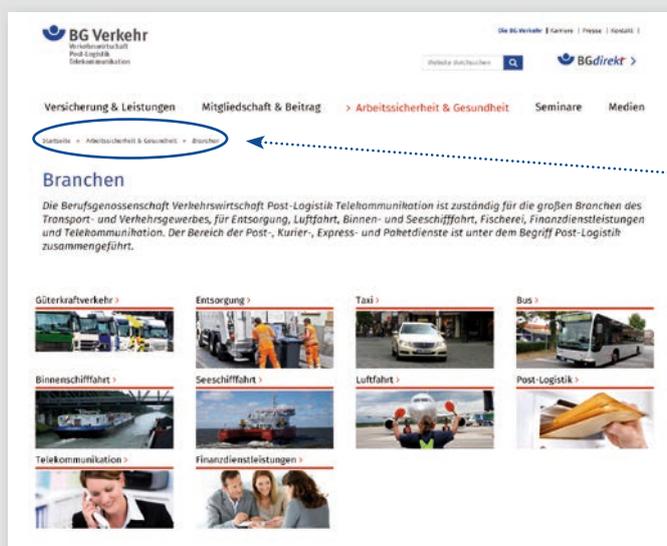
Welche Inhalte sich hinter der Navigation verbergen, macht das neue Ausklapp-Menü sichtbar. Fährt man (in der Desktop-Ansicht) mit der Maus über die einzelnen Begriffe in der Navigation, klappt sich eine Übersicht über die Unterbereiche bis zur dritten Ebene aus. So können Sie nun direkt von der Startseite aus mit nur einem Klick tiefer in ein Thema einsteigen.

Auch die Suchfunktion wurde optimiert. Sie liefert nicht nur eine schnelle und genaue Trefferübersicht, sondern zeigt Ihnen schon beim Eingeben des Suchbegriffs die Ergebnisvorschläge an.

Bewährte Branchenseiten

Neben Informationen zu allgemeinen Themen wie Lärm oder Verkehrssicherheit stellt die neue Website unter dem Menüpunkt „Arbeitssicherheit und Gesundheit“ branchenspezifisches Wissen mit bewährten Praxistipps in den Vordergrund. Die Branchenseiten wurden aktualisiert und gestrafft.

Für Unternehmen der Sparte Post, Postbank, Telekom wurden die neuen Bereiche „Post-Logistik“, „Finanzdienstleistungen“ und „Telekommunikation“ eingerichtet.



Brotkrumennavigation

Damit Sie jederzeit wissen, wo Sie sich gerade auf der Website befinden, haben wir für jede Seite eine „Brotkrumennavigation“ eingerichtet. Sie bildet den Pfad ab, den der Nutzer bis zur aktuellen Seite zurückgelegt hat.



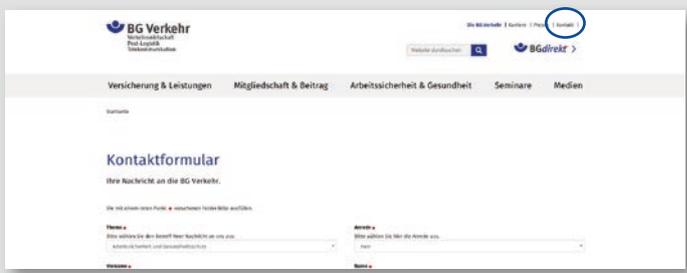
Am auffälligsten ist wohl die frische Optik. Die Website nutzt den Platz auf dem Bildschirm voll aus, legt viel Wert auf Lesbarkeit und macht damit einen großen Sprung in Sachen barrierefreie Gestaltung. Dank des neuen Responsive Designs ist der Webauftritt jetzt auch für alle gängigen Endgeräte anwenderfreundlich bedienbar: Unabhängig davon, ob Sie mit PC oder Laptop, mit Smartphone oder Tablet im Internet unterwegs sind, passt sich die Website automatisch an und erscheint immer im optimalen Format.

Wir über uns

Wer ist die BG Verkehr und welche Aufgaben hat sie? Der Menüpunkt „Die BG Verkehr“ fasst den gesetzlichen Auftrag der Berufsgenossenschaft zusammen und gibt eine Übersicht über die Gremien der Selbstverwaltung. Zudem können Sie hier die Kontaktdaten der Hauptverwaltung sowie die Adressen der Bezirksverwaltungen und Regionalabteilungen Prävention mitsamt den Außenstellen abrufen. Auch alle öffentlichen Bekanntmachungen haben innerhalb des Menüpunktes ab sofort ihren festen Platz. Der Veranstaltungskalender rundet das Informationsangebot ab.



Kontaktformular



Verbesserte Kontaktaufnahme

Sollten Sie die Kontaktdaten Ihrer persönlichen Ansprechpartner bei der BG Verkehr einmal nicht zur Hand haben, können Sie uns über das neue Online-Formular anschreiben. Sie wählen vorab das Thema aus und Ihre Nachricht wird direkt in die passende Abteilung weitergeleitet.

Neu ist auch die Suche nach der zuständigen Bezirksverwaltung bzw. Regionalabteilung Prävention. Geben Sie in die Suchmaske einfach die Postleitzahl Ihres Unternehmens ein und Sie werden auf die jeweilige Standortseite mit den dazugehörigen Kontaktangaben weitergeleitet. Ergänzend oder anstelle der Postleitzahl-Suchfunktion halten einige Seiten spezielle Kontaktinformationen beispielsweise für Seefahrtsunternehmen oder für Unternehmen der Sparte Post, Postbank, Telekom bereit. So finden Sie schnell den richtigen Ansprechpartner.

PLZ-Suche



SicherheitsProfi

SicherheitsProfi
Das Magazin der BG Verkehr

2 | 2016

Kostenlose Ausgaben des SicherheitsProfi bestellen Sie per Fax: 040 3980-1040 oder per E-Mail: mediensversand@bg-verkehr.de



NEU IM NETZ



Stress am Arbeitsplatz? psyGA hilft!

Projekt zur Förderung der psychischen Gesundheit

Vielen Beschäftigten fällt das Abschalten vom Job immer schwerer. Termin- und Zeitdruck oder lange Arbeitszeiten können Stress auslösen. Wird der Stress zum Dauerzustand, schlägt sich das auf die Gesundheit nieder. Das Projekt Psychische Gesundheit in der Arbeitswelt (psyGA) möchte Unternehmen und Organisationen für das Thema sensibilisieren. Gefördert wird psyGA vom Bundesministeri-

um für Arbeit und Soziales. Auf der Website stehen konkrete Informationen, praxisnahe Materialien und Handlungshilfen zum Bestellen und Herunterladen bereit. Besonders beliebt ist der psyGA-Praxisordner, der bereits für verschiedene Branchen angepasst wurde und umfangreiche Checklisten und gelungene Beispiele aus der Praxis enthält.

+ www.psyga.info

TAGE WIE DIESER ...

28. April

Seit 1984 internationaler Aktionstag für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz, eingeführt von der International Labour Organization.



Sie fragen – wir antworten

? Mein Mitarbeiter hatte einen schlimmen Unfall und ist nun in der Reha. Wie erfahre ich, wie lange er ausfällt?

! Der beste Weg ist der vertrauensvolle Kontakt zu Ihrem Mitarbeiter! Die BG Verkehr und der behandelnde Arzt dürfen Ihnen aus Gründen des Datenschutzes keine Auskunft über die Diagnose und die vermutliche Dauer der Abwesenheit geben – es sei denn, der Arbeitnehmer ist ausdrücklich damit einverstanden. Das heißt, als Chef erhalten Sie vorläufig nur die Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung des Arztes. Immerhin seit dem 1. Januar 2016 auch dann noch, wenn Ihr Mitarbeiter nach sechswöchiger Abwesenheit keinen Anspruch mehr auf die Weiterzahlung des Entgeltes hat.

Der Mitarbeiter muss Ihnen seine Arbeitsunfähigkeit und deren voraussichtli-



© muta/fotolia

che Dauer unverzüglich anzeigen, und zwar so lange, wie die Entgeltfortzahlungspflicht des Arbeitgebers besteht (in der Regel also für sechs Wochen). Danach ergibt sich eine entsprechende Informationspflicht aus dem Arbeitsvertrag. Ist ein Mitarbeiter langfristig arbeitsunfähig, muss er

dies also nachweisen, damit sich der Arbeitgeber darauf einstellen kann. Problem: In der Praxis stellen Ärzte oft Folgebescheinigungen von jeweils nur zwei Wochen aus – auch wenn wie bei einem Fersenbeinbruch allen Beteiligten klar ist, dass der Patient monatelang ausfällt!

Im Interesse aller sollten Sie deswegen bei einer längeren Abwesenheit des Mitarbeiters frühzeitig das Gespräch suchen. So kann man wenigstens einen Teil der vielen drängenden Fragen direkt angehen: Muss kurzfristig eine Vertretung eingestellt werden, ist eine Arbeitsbelastungs-erprobung sinnvoll oder eine Umgestaltung des Arbeitsplatzes? Unser Reha-Berater unterstützt Sie gerne und wird auch bereit sein, an einem klärenden Gespräch mit dem Arbeitnehmer teilzunehmen. Außerdem wird geprüft, ob und in welchem Umfang mit Leistungen der BG Verkehr für besondere Maßnahmen zu rechnen ist.

Ihr nächster SicherheitsProfi: 29.4.2016

REPORTAGE

**Unterwegs mit einem
Tankschiff auf dem Main**

IFAT 2016

Die BG Verkehr ist dabei



© MTS Tankschiffahrt / Messe München



Testen Sie Ihr Wissen

Leider gibt es oft Unfälle mit sehr schweren Folgen, weil ein Lkw oder Anhänger nicht korrekt abgestellt wird und weggrollt. Wissen Sie, wie Sie das Fahrzeug richtig sichern?



© balipadma

1. **Die Feststellbremse braucht man nur zu betätigen, wenn**
 - A ein Gefälle von mehr als zehn Prozent besteht.
 - B beim Verlassen des Führerhauses ein Warnton zu hören ist.
 - C Die Feststellbremse wird immer eingelegt.

2. **Wann werden beim Abstellen des Fahrzeugs Unterlegkeile benutzt?**
 - A Wenn der Lkw beladen ist.
 - B Das entscheidet der Fahrer je nach Situation.
 - C Das Fahrzeug wird immer mit Unterlegkeilen gesichert.

3. **In welcher Situation legt man Unterlegkeile in beiden Richtungen an?**
 - A Wenn die Ladefläche mit Gabelstaplern befahren wird.
 - B Unterlegkeile werden immer nur in Abrollrichtung verwendet.
 - C Um einen abgekuppelten Anhänger zu sichern.

Unser Gesundheits-Tipp: Blutdruck senken

Bluthochdruck ist eine sehr weit verbreitete Erkrankung, die sich aber ausgezeichnet behandeln lässt. Normalerweise macht sich ein erhöhter Blutdruck nicht bemerkbar, er kann aber langfristig

Herz und Blutgefäße schädigen. Deswegen sollte man regelmäßig messen lassen, ob noch alles im grünen Bereich ist. Manchmal reicht es bei erhöhten Werten schon aus, auf eine ausgewogene Le-

bensweise mit viel Sport zu achten. In anderen Fällen wird der Arzt blutdrucksenkende Medikamente verordnen, mit denen sich der Blutdruck meist gut „einstellen“ lässt.



Kennen Sie schon unseren Newsletter?

Ein Klick und Sie wissen mehr:

Wir bieten kompakte Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, aktuelle Nachrichten aus der Verkehrsbranche, Termine und interessante Links zu Hintergrundmaterial.

© Romolo Tavani/Fotolia



Anmeldung: www.bg-verkehr.de