

SicherheitsProfi

POST | POSTBANK | TELEKOM

Das Magazin der  BG Verkehr

komm**mit**mensch | 8

Gute Zusammenarbeit motiviert

Gehirntraining Konzentration üben | 14

Reportage Von Beruf Festmacher | 16



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

Impressum

Herausgeber:

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

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka, Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:

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

Gestaltung/Herstellung:

mdsCreative GmbH
Alte Jakobstraße 105, 10969 Berlin

Druckerei und Verlag:

apm alpha print medien AG
Kleyerstraße 3, 64295 Darmstadt

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

Basketball spielen im Rollstuhl? Das ist doch kein richtiger Sport, denken da viele, und bestimmt eine eher deprimierende Veranstaltung. Wer schon einmal zugeschaut hat, sieht das völlig anders. Blitzschnell, geschickt und voller Lebensfreude sind

diese Sportler – ein Anblick, der motiviert und vor allem denjenigen Mut macht, die nach einem Unfall glauben, nun sei alles vorbei. Darum unterstützen wir die Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball, die im Sommer in Hamburg stattfindet.

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

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

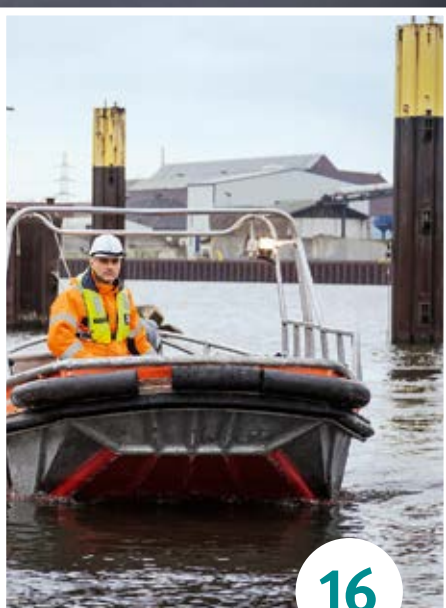
Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr



22

© Fotolia/gumpapa



16

© Christoph Papsch/BG Verkehr



28

© IMSSP

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	
Unfallmeldungen	4
Meldungen	
Infos, Nachrichten und Neuigkeiten	13

Sicher & gesund

Kampagne kommmitmensch	
Das Handlungsfeld Führung	8
Lithiumbatterien und -zellen	
Infos zu Transport und Lagerung	10

Besser fahren durch Gehirnjogging	
Kognitives Training im Alltag	14
Reportage: Von Beruf Festmacher	
Zu Gast bei der Vertäugesellschaft Festma in Bremen	16
Automatische Feststellbremse	
BG Verkehr fordert technische Lösung	22
Den Notfall managen	
Neue Planungshilfe für Betriebe	24
Medikamente am Steuer	
Wie steht es mit der Fahrtüchtigkeit?	26

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen	
	27
Rollstuhlbasketball	
Weltmeisterschaft in Hamburg	28

Service

Prävention aktuell	
Dr. Jörg Hedtmann zum Thema Verantwortung	30
Kontaktübersicht	
So erreichen Sie die BG Verkehr	31
Editorial/Impressum	
	2



© IFA

Schwingungsbelastung messen

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

Eine der wichtigsten Schutzmaßnahmen sind schwingungsdämpfende Fahrersitze. „Selbst geprüfte Fahrersitze, die auf die Fahrzeugeigenschaften abgestimmt sind, können die Belastung allerdings nicht verringern, wenn ihr Federdämpfersystem falsch eingestellt ist“, sagt Christian Freitag, Leiter des Referates „Vibration“ vom Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA). Und auch die Fahrweise kann großen Einfluss auf die Vibrationsbelastung haben. Jede Fahrbahnebenheit, die nicht umfahren wird, sorgt für zusätzliche Schwingungsbelastung.

Das IFA hat nun ein einfaches Gerät entwickelt, mit dem man auf einen Blick erkennen kann, ob die Schwingungsbelastung zu hoch ist. Es besteht aus einer Messscheibe auf dem Fahrersitz und einem einfach zu montierenden Display, das die Vibrationsbelastung veranschaulicht: Ein Balken am rechten Displayrand signalisiert über seine Farbe – grün, gelb, rot – ob die Schwingungsbelastung eine kritische Höhe erreicht. Fahrer haben damit die Möglichkeit, Schwingungen zu sehen, zu bewerten und aktiv zu verändern.

Interessierte Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr können das Anzeigergerät über ihre zuständige Regionalabteilung ausleihen. Bei Fragen zu Schwingungsbelastungen wenden Sie sich bitte per E-Mail an die Experten der BG Verkehr.

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



© Via Storia/DGUV

NAPO ist wieder unterwegs

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

✚ www.napofilm.net

Neue Leiternorm

Die häufigste Unfallursache beim Einsatz von Leitern ist mangelnde Standfestigkeit. Die Anfang des Jahres in Kraft getretene überarbeitete Leiternorm DIN EN 131 soll dafür sorgen, dass die Gefahrenquelle bereits bei der Herstellung minimiert wird. Die wichtigste Änderung betrifft tragbare Anlegeleitern mit einer Länge von über drei Metern. Diese müssen in Zukunft eine größere Standbreite aufweisen. Ältere Modelle sollten im Zweifel mit einer Traverse nachgerüstet werden.

Weniger Verkehrstote im Jahr 2017



© photographee.eu

Nach Schätzungen des Statistischen Bundesamtes ist die Zahl der Verkehrstoten 2017 im Vergleich zum Vorjahr rückläufig. Man geht dort von einem Rückgang um ein Prozent auf rund 3.170 Verkehrstote aus. Bei den Verletzten sei im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr eine Abnahme um zwei Prozent auf rund 390.000 zu erwarten.

Weil menschliches Versagen mit 90 Prozent Unfallursache Nummer eins ist, nimmt der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) an, dass Automatisierung ein großes Potenzial zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hat. So könnten Fahrerassistenzsysteme Gefährdungen durch Leistungsschwankungen und Emotionen des Fahrers mindern. Bis 2020 ist nach Schätzungen des VDI eine Reduzierung der Verkehrstoten um bis zu 730 Personen durch eine zunehmende Automatisierung im Straßenverkehr möglich.

+ www.vdi.de

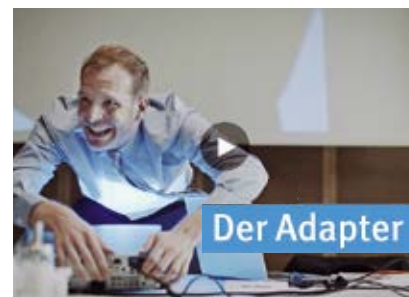
#Finger vom Handy

Ablenkung ist eine der Hauptursachen für Unfälle. Mit #FingervomHandy wollen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat auf die Gefahr durch die Benutzung von Smartphones im Straßenverkehr aufmerksam machen. Zu der Aktion gibt es einen emotionalen Kinospot und viele Inhalte zum Teilen in den sozialen Medien. Unterstützt wird #FingervomHandy unter anderem vom YouTuber Oguz Yilmaz und Rapper Kay One.

+ www.runtervomgas.de

komm **mit** mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.



Lästern ist so gestern

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

+ www.kommmitmensch.de

Auf dem Fahrrad immer mit Helm

Die Fahrradsaison hat angefangen und spätestens jetzt sollten sich Radler einen guten Helm zulegen. Für diesen wirksamen Schutz muss man gar nicht tief in die Tasche greifen, wie der ADAC getestet hat. Wichtig ist, dass der Helm vor dem Kauf anprobiert wird. Auf Verpackung und Helmschale müssen das Produktions- und Verfallsdatum angegeben sein. Von Ladenhütern sollte man die Finger lassen. Tauschen Sie den Helm nach

einem Sturz unbedingt aus, auch wenn keine äußeren Schäden sichtbar sind. Selbst beim kleinsten Riss ist ein Helm nicht mehr sicher. Achten Sie auch auf Reflektoren und zusätzlich ein LED-Rücklicht sowie auf die Belastbarkeit von Riemen und Schloss. Bei geschlossenem Kinnriemen darf sich der Helm nicht nach hinten abstreifen lassen.

+ www.adac.de

Da steckt Logistik drin

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



TAG DER LOGISTIK

+ www.tag-der-logistik.de

Verkehrsgerichtstag fordert höhere Bußgelder

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

Branchenkonferenz KEP



© Thinkstock/jieab/iStock

Schlagworte wie Elektroantrieb, Zustellroboter und Drohneneinsatz in der Kurier-, Express- und Post-Branche (KEP) zeigen: Die Zustellung „auf der letzten Meile“ ist im Wandel. Die Innovationen werden sich auf die Arbeit der Beschäftigten auswirken. Bieten sie Chancen zur Reduzierung von Belastungen und Gefährdungen? Kann das Unfallrisiko gesenkt werden? Mit diesen Fragen beschäftigt sich die Branchenkonferenz KEP „Auslieferung auf der letzten Meile im Wandel – Chancen für den Arbeitsschutz?“ am 14. Juni 2018 bei der BG Verkehr in Hamburg. Anmeldung und Infos auf der Homepage der BG Verkehr.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 18929148



© Fotolia/Gina Sanders

Tempobegrenzung wie in Frankreich?

Weil die Unfallzahlen hoch sind, wird Frankreich ab dem 1. Juli auf Landstraßen, bei denen es zwischen den beiden Fahrrichtungen keine trennenden Elemente wie Leitplanken gibt, die Höchstgeschwindigkeit von bislang 90 km/h auf 80 km/h senken. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) macht sich für eine entsprechende Regelung in Deutschland stark. „Auch in Deutschland kommen die meisten Verkehrsteilnehmer bei Unfällen auf Landstraßen ums Leben“, sagt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Im Jahr 2016 waren es 1.853 und damit mehr als die Hälfte aller im Straßenverkehr Getöteten. Typische Ursache: überhöhte Geschwindigkeit. „Wenn die Zahl der Todesfälle im Straßenverkehr in Deutschland weiter sinken soll, dann müssen wir über angemessene Geschwindigkeiten auf Landstraßen reden“, so Eichendorf. Der DVR plädiert bereits seit Längerem dafür, die Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen mit einer Fahrbahnbreite von bis zu sechs Metern auf 80 km/h zu senken. Breitere Fahrbahnen mit baulich getrennten Mittelstreifen wären davon nicht betroffen.

Silvester: BG Klinikum im Dauereinsatz

In den BG Kliniken herrschte in der Neujahrsnacht Hochbetrieb. Die Akut- und Rehakliniken der gesetzlichen Unfallversicherung hatten sich zwar schon im Vorfeld auf steigende Patientenzahlen in ihren Brandverletzentren eingestellt. „Die Schwere der Verletzungen nimmt jedoch zu. Vor allem illegale Böller aus Osteuropa haben inzwischen eine starke Sprengkraft, die schwere und schwerste Verletzungen verursachen kann“, so Prof. Dr. Frank Siemers, Handchirurg und Chefarzt des BG Klinikums Bergmannstrost Halle.



Regelwerk kompakt

Welche Schritte sind bei einer Gefährdungsbeurteilung zu beachten? Was ist beim Führen von Fahrzeugen auf dem Betriebsgelände wichtig? Was gehört zur Unterweisung und wo steht das? Antworten gibt die neu aufgelegte Flyerserie „Regelwerk kompakt“. Erschienen sind bisher: Regelwerk Arbeitsschutz im Überblick, Fahrzeuge, Gefährdungsbeurteilung, Unterweisung, Arbeitgeberpflichten, Betriebssicherheitsverordnung, Bildschirmarbeit sowie die DGUV Vorschriften 1 und 2. Die Flyer richten sich an Verantwortliche im Arbeitsschutz.

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

Impfschutz prüfen

Von Februar bis Oktober ist Zeckensaison in Deutschland. Die Sauger sind nämlich keineswegs nur im Sommer aktiv. Wer viel in der Natur ist, sollte deshalb regelmäßig seinen Impfschutz überprüfen lassen. Die Impfung gegen die von Zecken übertragene Frühsommer-Meningoenzephalitis (FSME)-Viren sollte alle drei bis fünf Jahre aufgefrischt werden. Doch Zecken können auch Borreliosebakterien übertragen, gegen die es keine Impfung gibt. Tragen Sie am besten geschlossene und helle Kleidung, suchen Sie nach einem Aufenthalt in der Natur den ganzen Körper nach Zecken ab. Zeckenabwehrsprays bieten nur kurzzeitigen Schutz.



© Thinkstock/iStock/Monkey Business Images Ltd

+ www.rki.de

Strengere Regeln für Fahrradanhänger

Seit diesem Jahr gelten strengere Regeln für Fahrradanhänger, die breiter als 60 Zentimeter sind. Sie benötigen künftig zwei weiße Reflektoren an der Vorderseite und zwei rote Reflektoren der Kategorie „Z“ an der Rückseite. Vorgeschrieben ist außerdem eine rote Rückleuchte, wenn der Anhänger die Hälfte des Fahrradrücklichts verdeckt. Ist der Anhänger breiter als einen Meter, muss zusätzlich noch an der vorderen linken Ecke eine Frontleuchte installiert werden.



© Thinkstock/iStock/Nuili_k

Aktuelle Unfallmeldungen

Wind schlägt Tür zu

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

In den Schienen stecken geblieben



© Fotolia/ARTo

Auf der Fahrt in ihren Zustellbezirk fuhr eine Beschäftigte mit ihrem Fahrrad auf einer belebten Straße mit Straßenbahnverkehr. Um einem geparkten Auto auszuweichen, zog die Frau das Rad nach links. Dabei geriet sie mit dem Vorderreifen in die Straßenbahnschienen. Das Rad verkantete sich, bremste abrupt ab und überschlug sich. Bei dem Sturz erlitt die Zustellerin einen Bruch des Schlüsselbeins.

Sturz beim Aussteigen

An einem kühlen Tag gab es mehrfach Schneeregen. Ein Außendienstmitarbeiter kam von einem Termin bei einem Kunden zurück. Als er sein Fahrzeug vor seiner Arbeitsstelle parkte, wollte der Mann möglichst schnell und trocken das Büro erreichen. Beim hastigen Aussteigen rutschte er aus und verdrehte sich das Kniegelenk.

Gemeinsam erfolgreich: gute Mitarbeiter und Chefs

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

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

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

Gesund und wertschätzend führen

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



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

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

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

Auch die Arbeitsmenge muss passen, das heißt zum Beispiel, in einer Tour nur so viele Zustellungen vorzusehen, wie dies unter Einhaltung der äußeren Bedingungen (Route, Verkehrsführung) möglich ist.

Aufmerksamkeit im Alltag prägt das Klima

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

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

Ein gutes Vorbild sein

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

Handlungsfeld Führung

Teilziel: Förderung einer sicherheits- und gesundheitsgerechten Führung

Umsetzungsbeispiele:

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

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

komm **mit** mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.

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

Auszug aus dem Seminarprogramm:

- Verkehrswirtschaft: Kompetent unterweisen
- Gesundheitsförderung im Betrieb
- Post, Postbank, Telekom: Die Führungskraft im Spannungsfeld zwischen Management und Betriebsgeschehen

www.kommmitmensch.de

Transport von Lithiumbatterien

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

+ Weitere Informationen:
Information des Vereins der Deutschen Versicherer zur Schadensverhütung
https://vds.de/fileadmin/vds_publicationen/vds_3103_web.pdf

Praxisleitfaden des Bundesverbands der Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft

www.bde.de/themen/sonderabfallwirtschaft/gefahrgut/praxisleitfaden/

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

Für die Herstellung der Lithiumbatterien gelten weltweit strenge Vorschriften. Ein genau definiertes Qualitätsmanagementsystem soll dafür sorgen, vor allem die gefährlichen internen Kurzschlussfehler auszuschließen. Denn wegen ihrer hohen Energiedichte sind die Batterien, wenn sie sich einmal entzündet haben, mit konventionellen Mitteln zur Brandbekämpfung nur schwer unter Kontrolle zu bringen. Dementsprechend geht von billigen nachgebauten Batterien ein höheres Risiko aus, da sie oft nicht die Qualitätskontrollen durch geschultes Personal durchlaufen haben. Für den Transport von Lithiumbatterien, egal auf welchem Verkehrsträger, gilt: Der Transporteur braucht eine Bestätigung dafür, dass der Herstellungsprozess der Lithiumzellen oder -batterien alle Vorgaben erfüllt. Das muss keine ISO-Zertifizierung sein. Allerdings erfüllt eine Zertifizierung des Herstellungsprozesses nach ISO 9001 alle Vorgaben der Transportvorschriften der Verkehrsträger. Es gibt im Internet kostenlose Vorlagen zur Lieferantenabfrage, um sich vom Hersteller oder Lieferanten die einwandfreie Qualität der Ware bestätigen zu lassen.

Die Verantwortung für den sicheren Transport tragen alle, die an der Beförderung beteiligt sind: Absender, Fahrer und Verlader.

Transportvorschriften

Im Rahmen dieses Artikels können wir nicht auf alle Regelungen und Vorschriften eingehen. Lithiumzellen und -batterien dürfen nicht als Post mit der deutschen Post AG befördert werden, da die AGB der Deutschen Post AG dies verbieten. In Deutschland werden solche Sendungen mit DHL Express als Fracht abgewickelt. Dazu ein paar grundsätzliche Hinweise: Für den Transport von Lithiumbatterien und -zellen auf der Straße gelten die gesetzlichen Vorschriften für den Transport von Gefahrgut, also in erster Linie das „Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße“ (ADR). Un-

terschieden wird dabei zwischen neuen, gebrauchten und defekten Batterien. Detaillierte Übersichten zur Sammlung, zur Verpackung und zum Transport der Zellen und Batterien gibt es im Internet (siehe „Weitere Informationen“ links).

Transport kleiner Zellen/Batterien nach SV 188 ADR

- ▶ keine Grenzwerte pro Beförderungseinheit, aber für kleine Zellen/Batterien, die ohne Ausrüstung verpackt wurden, gilt als Obergrenze 30 Kilogramm Bruttogewicht pro Versandstück
- ▶ orange Warntafel nicht erforderlich
- ▶ kein Beförderungsdokument gefordert, Fahrer benötigt keinen ADR-Schein
- ▶ für das Fahrzeug gibt es keine Mengengrenzen

Transport großen Zellen/Batterien

Die 1.000-Punkte-Regel zur Beförderung geringer Mengen kann noch bis 333 Kilogramm Zell-/Batteriegewicht pro Fahrzeug angewendet werden. Das bedeutet konkret:

- ▶ das Anbringen der orangenen Warntafel nicht erforderlich
- ▶ ein Beförderungsdokument ist nicht gefordert
- ▶ der Fahrer benötigt keinen ADR-Schein
- ▶ der Fahrer muss keine schriftlichen Weisungen mitführen
- ▶ die Standardschutzausrüstung ist ausreichend (ein Zwei-Kilo-Feuerlöscher ABC)
- ▶ die allgemeine Kontrolle des Fahrzeugs ist erforderlich

Bei mehr als 333 Kilogramm Zell-/Batteriegewicht pro Fahrzeug dürfen die Erleichterungen der 1.000-Punkte-Regel nicht mehr angewendet werden. Nun handelt es sich um eine Standardgefahrenbeförderung. Für das Fahrzeug gibt es nun keine Mengengrenzen am Gewicht der beförderten Zellen/Batterien mehr. Das bedeutet konkret:

- ▶ die orange Warntafel muss aufgeklappt sein
- ▶ ein Beförderungspapier muss vorliegen
- ▶ schriftliche Weisungen müssen vorliegen
- ▶ der Fahrer benötigt einen gültigen ADR-Schein
- ▶ eine Gefahrgutschutzausrüstung ist gefordert

- ▶ die Kontrolle von Fahrzeugzustand und Schutzausrüstung ist nötig

Lagerung von Lithiumbatterien

Für die Lagerung von Lithiumzellen und -batterien gibt es bis heute keine gesetzlichen Anforderungen. Grundsätzlich werden hochwertig produzierte Batterien also nicht als besonders gefährlich eingestuft. Anders sieht es allerdings bei beschädigten oder defekten Batterien aus, die umgehend aus dem Lager- und Produktionsbereich entfernt werden sollten.

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung gibt in der FAQ-Liste „Handlungsrahmen Elektromobilität“ folgende Hinweise: „Da die Palette von Elektrofahrzeugen vom Zweirad bis zum LKW reicht, ist eine Gefährdungsbeurteilung

Kennzeichnung

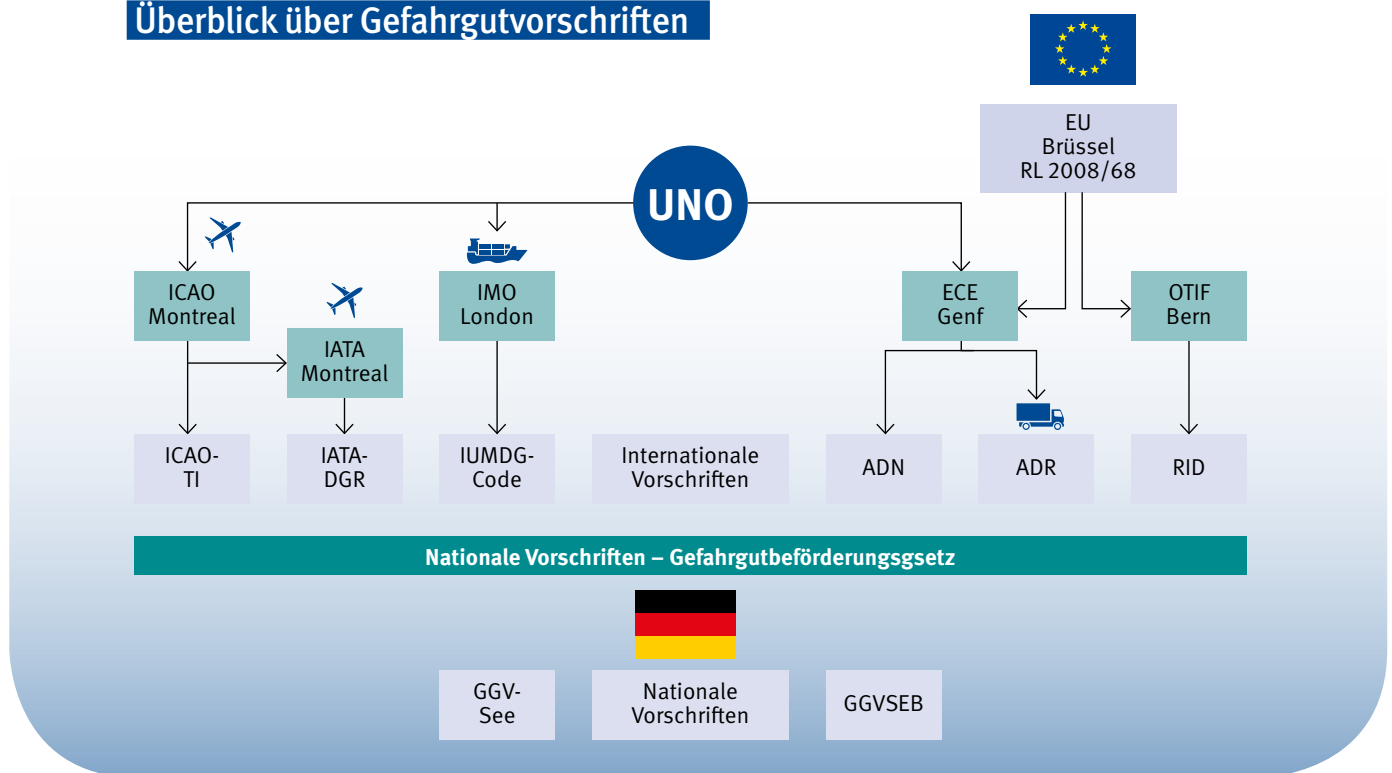


Bereits seit Januar 2017 darf die neue Kennzeichnung für Lithiumbatterien verwendet werden. Der alte Text, der für die kleinen Zellen/Batterien bisher erlaubt war, darf noch bis 31. Dezember 2018 verwendet werden. Auch der Gefahrzettel Nr. 9 darf für die großen Zellen und Batterien bis dahin verwendet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



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

Überblick über Gefahrgutvorschriften



im Einzelfall unabdingbar. Insbesondere wird eine Regelung für den Fall benötigt, dass ein Akkumulator ohne äußerlich sichtbaren Schaden hinfällt oder vom Stapler angefahren wird, zum Beispiel Quarantäne und Beobachtung. Dies ist stark abhängig von der Bauform und der chemischen Zusammensetzung des jeweiligen Akkumulators, Antworten kann demnach nur der Hersteller des Akkumulators geben. Dessen Hinweise sind zu beachten. In diesem Zusammenhang kann es auch sinnvoll sein, Regelungen bezüglich der Lagerbedingungen von Lithium-Ionen-Akkumulatoren zu treffen.

Bei der Erarbeitung eines Brandschutzkonzeptes ist insbesondere zu berücksichtigen, dass Lithium-Ionen-Akkumulatoren üblicherweise ohne metallisches Lithium hergestellt werden, sodass das Löschmittel unter Berücksichtigung der Angaben des Herstellers in erster Linie auf den Elektrolyten und eventuell brennbare Kunststoffteile des Akkumulatorgehäuses abzustimmen ist.“ Der Verband der Sachversicherer hat jedoch im VdS-Merkblatt 3103 allgemeine Sicherheitsregeln und Abstandsvorschläge kombiniert (Bezugsquelle siehe Links vorne).

Entsorgung/Recycling

Für die Entsorgung von Lithiumbatterien wurden spezielle Rücknahme- und Entsorgungssysteme entwickelt. Beschädigte Zellen/Batterien und Elektrogeräte, von denen eine erhöhte

Brandgefahr ausgeht, dürfen nicht über die normalen Rücknahmesysteme abgewickelt werden. Für diese Zellen/Batterien gibt es spezielle Anforderungen an die Verpackung, die Kennzeichnung und das Beförderungspapier. Im privaten Bereich sollten Verbraucher darauf achten, Lithiumzellen, Batterien und Geräte,

die Lithiumzellen und -batterien enthalten, niemals in den normalen Restmüll zu geben. Sie müssen in Sammelboxen des Einzelhandels oder bei kommunalen Sammelstellen abgegeben werden. Wichtig: Immer wenn Lithiumzellen und -batterien ohne Geräte zur Entsorgung übergeben werden, die Pole vor Kurzschluss schützen – entweder durch Abkleben der Pole oder durch Verpacken der Lithiumzelle oder -batterie in einen Kunststoffbeutel.

Definitionen

Zelle: Eine einzelne, ummantelte elektrochemische Einheit (eine positive und eine negative Elektrode), die zwischen ihren beiden Polen eine Spannungsdifferenz aufweist.

Einzellige Batterie: Sie wird als Zelle betrachtet und muss alle Anforderungen für Zellen erfüllen.

Batterie: Zwei oder mehr Zellen, die elektrisch miteinander verbunden und mit für deren Gebrauch notwendigen Vorrichtungen ausgerüstet sind, wie Gehäuse, Anschlüsse, Kennzeichnungen und Schutzvorrichtungen.

Knopfzelle: Eine runde kleine Zelle, deren Gesamthöhe kleiner ist als ihr Durchmesser.

Schulung und Fachkunde

Grundsätzlich gilt: Alle Mitarbeiter, die mit Gefahrgut umgehen, müssen auf dem neuesten Stand der Vorschriften sein und selbstverständlich müssen die Arbeitsdokumente und Anweisungen dem aktuellen Stand entsprechen. Sobald eine Kennzeichnung des Fahrzeugs und ein Beförderungspapier nötig werden, müssen die Mitarbeiter eine Unterweisung nach 1.3 ADR erhalten haben. Mitarbeiter, die Beförderungseinheiten beladen, benötigen eine Schulung zur Ladungssicherung.

Eva Glimsche

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



40 Jahre Grünpfeil

1978 wurde er in der DDR eingeführt und ab 1994 auch in den alten Bundesländern übernommen: der Grünpfeil. Damit dürfen Fahrer an einer Ampel nach rechts abbiegen, obwohl sie rot zeigt, wenn neben der Ampel ein schwarzes Blechschild mit einem nach rechts zeigenden grünen Pfeil montiert ist. Anders als in der DDR besteht aber seitdem die Pflicht, vor dem Abbiegen bei Rot anzuhalten. Keine Pflicht gibt es allerdings, den Pfeil zu benutzen. Wer möchte, kann ihn einfach ignorieren und abwarten, bis die Ampel grün wird. Laut Unfallforschung der Versicherer (UDV) gibt es die meisten Grünpfeile immer noch in den östlichen Bundesländern. In Dresden sind sie an 62 Prozent aller Ampelkreuzungen angebracht. Der Nutzen ist umstritten. Laut einer Studie der UDV trägt er nur wenig zur Verbesserung des Verkehrsablaufs bei.



© imago/Bernd Friedel

Wie war das noch – Mindestabstand?

Als Faustformel gilt: Innerhalb geschlossener Ortschaften sollte ein Sicherheitsabstand eingehalten werden, der einer in einer Sekunde zurückgelegten Strecke entspricht. Bei Tempo 50 sind das also 15 Meter oder drei Pkw-Längen. Außerhalb geschlossener Ortschaften vergrößert sich der Sicherheitsabstand auf die halbierte Geschwindigkeit in Metern, bei Tempo 100 also 50 Meter. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat weist darauf hin, dass es sich beim Mindestabstand um einen absoluten Minimalabstand handelt, der entsprechend vergrößert werden muss, wenn etwa Straßen- und Sichtverhältnisse schlecht sind.



© Fotolia/anyaberkut

Wenn Scheinwerfer blenden

Jeder zweite Autofahrer empfindet Fahren im Dunkeln als anstrengend. Wie eine Untersuchung des Autoherstellers Ford zeigte, fühlen sich rund 63 Prozent der Verkehrsteilnehmer vom entgegenfahrenden oder folgenden Verkehr geblendet. Dazu trägt auch die neue Scheinwerfer-Technologie bei. So helfen die weiß strahlenden Xenon- und LED-Leuchten zwar, andere Verkehrsteilnehmer frühzeitig zu erkennen und die Straße gut auszuleuchten. Doch die grellen Scheinwerfer führen bei nicht optimaler Einstellung zu einer stärkeren Blendwirkung. Umso wichtiger ist es, dass die Scheinwerfer korrekt eingestellt und etwa bei starker Beladung angepasst werden. Wer sich nachts generell häufig geblendet fühlt, sollte unbedingt einen Augenarzt aufsuchen. Möglicherweise muss die Brille angepasst werden oder es liegen Veränderungen am Auge vor, die einer Behandlung bedürfen.

© Thinkstock/istock/victom

eCall: Pflicht für neue Pkw und Transporter

Neue Pkw-Modelle müssen bald mit einem automatischen Notrufsystem ausgerüstet sein. Der sogenannte eCall wird dann europaweit vorgeschrieben. Im Fall eines schweren Unfalls alarmiert eCall über die Rufnummer 112 automatisch den Rettungsdienst und übermittelt die Position des Autos sowie die letzte Fahrtrichtung an die Rettungsleitstelle. Ab April sollen Autobauer alle neuen Modelle mit der nötigen Technologie ausrüsten.



© Fotolia/fotohansel



Wer sein Gehirn trainiert, hat mehr vom Leben

Manchmal entscheiden Bruchteile von Sekunden darüber, ob ein Unfall passiert. Wie man sich besser konzentriert und schneller reagiert, kann man üben!

Genauso wie regelmäßiger Sport die Kondition verbessert, lässt sich auch die geistige Leistungsfähigkeit durch Training steigern. Wissenschaftler haben mehrfach untersucht, wie sich gezieltes mentales Training auswirkt. Prof. Dr. med. Michael Falkenstein vom Leibniz-Institut für Arbeitsforschung an der Technischen Universität Dortmund fasst zusammen: „Viele Menschen können durch ein gezieltes kognitives Training bestimmte mentale Funktionen verbessern. Besonders gut trainierbar sind die Geschwindigkeit der Informationsverarbeitung, Konzentration, Aufmerksamkeit und räumliches

Denken. Insbesondere Ältere, die schon leichte Einbußen in diesen Funktionen haben, profitieren vom Training.“ Prof. Falkenstein betont ausdrücklich, dass für den Erfolg des kognitiven Trainings nicht jedes Onlineangebot geeignet ist. Wichtig seien vor allem die Vielfalt der Aufgaben, ständige Anpassung an die aktuelle Leistung des Teilnehmers und häufiges Feedback.

Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) beschreibt, welche Fähigkeiten dem Hirn helfen, anspruchsvolle Tätigkeiten zu bewältigen, in denen viele Informationen in kurzer Zeit verarbeitet werden müssen. An erster Stelle für die „kognitive Leistungsfähigkeit“ stehen Wahrnehmung, Aufmerksamkeit, Gedächtnis, Lern- und Problemlösefähigkeit, Umstellfähigkeit, exekutive Funktionen (das heißt zielgerichtetes Handeln) und kognitive Flexibilität (bewusstes Wechseln zwischen verschiedenen Aufgaben und Situationen). Diese Fertigkeiten hat jeder Mensch in unterschiedlicher Ausprägung und sie verändern sich im Laufe des Lebens. Ältere Arbeitnehmer können Defizite ausgleichen, wie eine Studie der BAuA belegt: „Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass die Plastizität des Gehirns älterer Erwerbstätiger hinreichende Kompensationsmöglichkeiten bietet, um altersbezogene Leistungsdefizite zumindest teilweise auszugleichen.“ Allerdings muss man dafür etwas tun.

Klopfen und Kreisen

- ▶ Ausgangsposition ist der aufrechte Stand.
- ▶ Eine Hand wird auf den Kopf, eine Hand wird auf den Bauch gelegt.
- ▶ Die Hand auf dem Kopf führt eine klopfende Bewegung durch.
- ▶ Zeitgleich führt die Hand auf dem Bauch eine kreisende Bewegung durch.
- ▶ Im Anschluss werden die Hände und/oder die Bewegungsaufgaben gewechselt.

© mdsCreative

Fit im Kopf durch Denksport

Die Grundlage für ein gut arbeitendes Gehirn ist ein gesundheitsbewusster Lebensstil, in dem gesunde Ernährung, ausreichend Schlaf und regelmäßige Bewegung fest verankert sind. Ein spezielles Training fürs Gehirn kann man dann mit dem richtigen Joggen vergleichen: Es hält die grauen Zellen fit und beweglich. Die Fähigkeit, neues Wissen aufzunehmen, es schnell zu verarbeiten, im Gedächtnis zu behalten und konzentriert zu bearbeiten, steigt spürbar an.

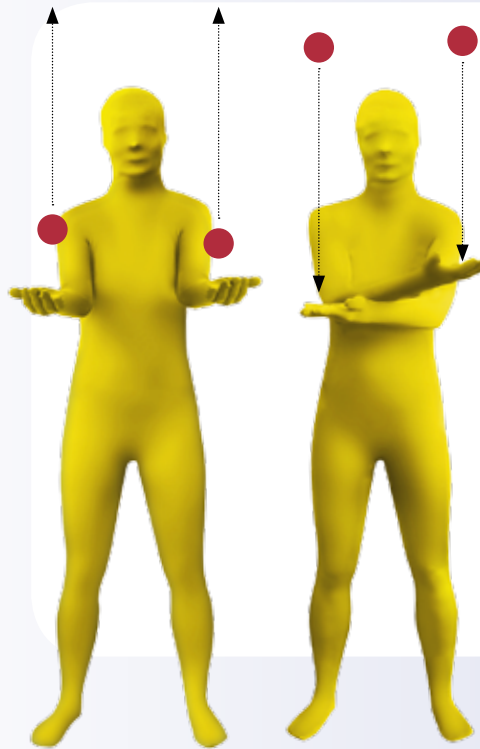
Für die Gesundheit von Leib und Seele ist eine Kombination aus Denksport und körperlichem Training ideal.

Das hilft zum Beispiel Menschen, die viel beruflich unterwegs sind, aber auch privaten Verkehrsteilnehmern, die Flut von Informationen im Verkehr optimal zu verarbeiten. So werden riskante Situationen schneller erkannt und besser gelöst. Die meisten Übungen haben damit zu tun, abseits der gewohnten Bahnen zu denken oder sich zu bewegen. Grundsätzlich sind sehr viele Aufgaben geeignet, unser Potenzial zu entwickeln – Hauptsache, sie fordern neue Leistungen vom Gehirn.

Sie können zum Beispiel

- ▶ einen Text auf den Kopf drehen und dann erst lesen
- ▶ Silben- oder Zahlenrätsel machen
- ▶ eine Fremdsprache lernen
- ▶ Telefonnummern merken statt speichern
- ▶ sich mit einem Kreuzworträtsel, Puzzle oder Sudoku beschäftigen
- ▶ ein Instrument erlernen
- ▶ tanzen
- ▶ häufiger im Kopf rechnen
- ▶ Bälle durch die Finger gleiten lassen
- ▶ körperliche Übungen machen, in denen ungewohnte Bewegungen gleichzeitig ausgeführt werden (Anleitung auf diesen Seiten)
- ▶ regelmäßiges Gehirntraining seriöser Anbieter im Internet nutzen

Denksport wirkt positiv sowohl bei Menschen, die sich überfordert, als auch bei jenen, die sich unterfordert fühlen. Und er macht Spaß – probieren Sie es einfach mal aus! (dp)



Fangen über Kreuz

- ▶ Ausgangsposition ist der aufrechte Stand.
- ▶ Als Trainingsmaterial können kleine Bälle, Säckchen oder Taschentuchpäckchen dienen.
- ▶ In jede Hand wird (beispielsweise) ein Ball genommen.
- ▶ Die Bälle werden parallel hochgeworfen und mit überkreuzten Händen wieder aufgefangen.
- ▶ Übung wiederholen, bis beide Bälle mindestens ein Mal gefangen werden.

Hinter dem Rücken

- ▶ Ausgangsposition ist der aufrechte Stand.
- ▶ Als Trainingsmaterial können kleine Bälle, Säckchen oder Taschentuchpäckchen dienen.
- ▶ Ein (beispielsweise) Ball wird hochgeworfen und beidhändig hinter dem Rücken wieder aufgefangen.
- ▶ Die Übung wird so lange wiederholt, bis der Ball mindestens einmal erfolgreich gefangen wurde.
- ▶ Eine Steigerung wäre das Werfen zweier Bälle oder das Fangen mit nur einer Hand.



+ Weitere Informationen:

Website für Gehirnjogging, die 2013 vom Gesundheitsministerium mit dem Leonardo-Preis für digitale Prävention ausgezeichnet wurde: www.neuronation.de

Vergleich verschiedener Angebote zum Gehirntraining der Unfallforschung der Versicherer www.udv.de/denksport

Gesellschaft für Gehirntraining www.gfg-online.de

Flyer: „So bleiben Sie geistig und körperlich beweglich“ www.bg-verkehr.de | Webcode 16951162





Von Beruf Festmacher

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

Oben im „Turm“, wie die Männer sagen, sitzt Horst Imgram an einem Tisch vor Monitoren und Telefonen. Wenn er aus dem Fenster schaut, sieht er unter sich die große Hafenschleuse und zur Seite den ruhigen Fluss der Weser, auf der ein Frachtschiff gen Nordsee steuert. Draußen setzt mit der morgendlichen Dämmerung das erste Tageslicht ein. Horst Imgram (54) ist Betriebsleiter der Festma Vertäugesellschaft in Bremen, die dafür zuständig ist, alle einkommenden Schiffe fest- und alle auslaufenden Schiffe wieder loszumachen. Die Festma bietet noch weitere Dienstleistungen an,

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



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

zum Beispiel die Bereitstellung von Gangway, Telefon und Frischwasser. Außerdem sind die erfahrenen Seeleute gefragt, wenn die Werften Schiffe ein- oder ausdocken wollen. An diesem Morgen koordiniert Horst Imgram den Einsatz. Auf großen Tafeln an der Wand stehen die Namen der Schiffe, die schon in den Häfen sind oder in Kürze erwartet werden. Die Seekarte auf Ingrams Monitoren zeigt alle Schiffsbewegungen auf der Weser und der nahen Nordsee. Die „Weser Stahl“ ist der nächste Auftrag für die Festmacher; sie wird für 11:30 Uhr in Bremen erwartet.

Vor allem erfahrene Seeleute, die mit den Abläufen beim Anlegen großer Schiffe vertraut waren, außerdem aber auch die kleinen Festmacherboote fahren konnten, waren gefragt.

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

Armdicke Taue und Drähte aus Stahl

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

auf dem Fahrzeug, sein Kollege zieht den Draht mit dem Winschenwagen nach vorne, sodass Kechagias ihn über den Poller hieven kann. Anschließend wird der Draht von den Seeleuten an Bord gespannt. In mehreren Durchgängen und mit jeweils zwei Vor- und Achterleinen sowie zwei Vor- und Achterspring wird die „Weser Stahl“ am Kai vertäut.

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

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

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



Ankunft der
WESER STAHL

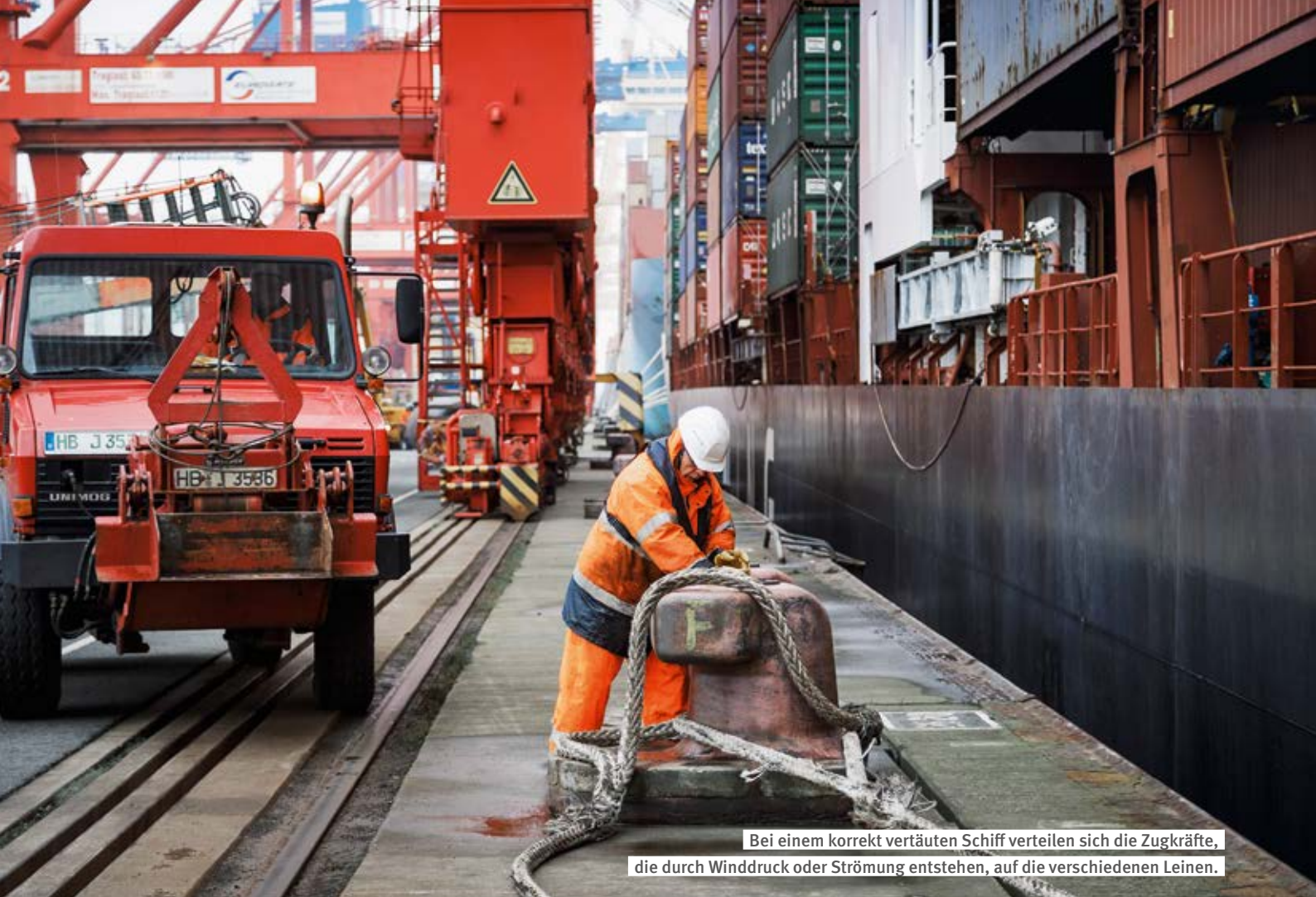
Langsam manövriert das Schiff an die Kaimauer, dann fliegt die erste Wurfleine herüber. Nach 20 Minuten ist der Frachter festgemacht. Falls ein Tau reißt, kann es eine tödliche Wucht entwickeln.



Michael Kechagias (50)

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





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

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

aber auch viele Freiheiten und können zum Beispiel auch mal etwas Privates erledigen, wenn es ein paar Stunden Stand-by gibt.“

Ortswechsel: Containerterminal Bremerhaven

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

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



Horst Imgram (54)

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

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

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

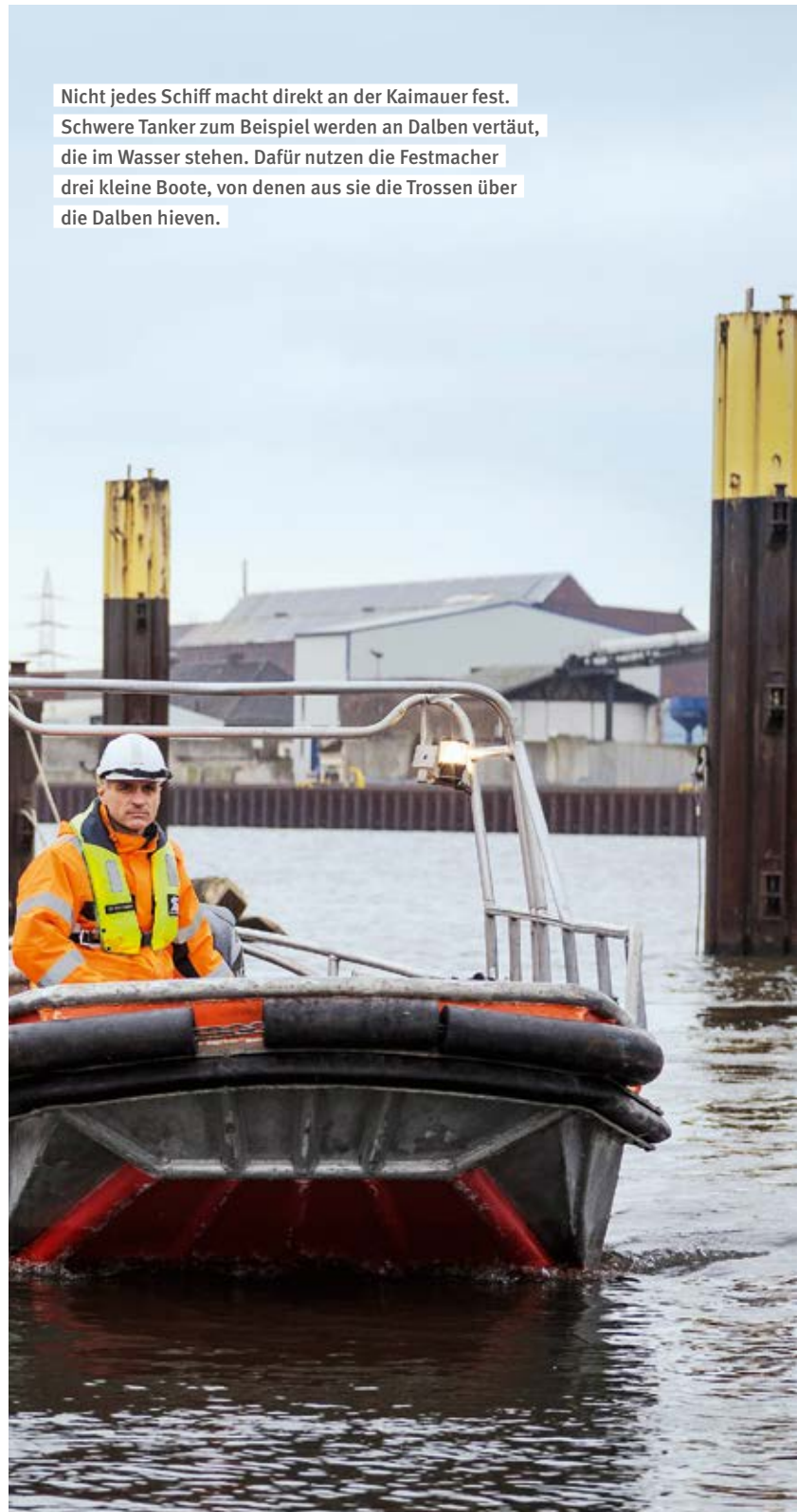
Anschließend heißt es: Leinen los für die „Rumba“, die wenige hundert Meter entfernt liegt. Der Container-Feeder möchte auslaufen. Zwei Festmacher vorne, zwei hinten und ruckzuck sind die Tauen vom Poller gezogen und klatschen ins kalte Wasser.

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

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

Text und Fotos: Christoph Papsch

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



Automatische Feststellbremse

Jedes Jahr sterben Menschen, weil sie vergessen haben, die Feststellbremse einzulegen. Es ist Zeit für eine technische Lösung.



Der Lkw-Fahrer stellte den Anhänger seines Gliederzuges am rechten Fahrbahnrand ab, um sein Fahrzeug auf dem Betriebshof zu beladen. Nach der Beladung fuhr er rückwärts an den Anhänger heran, um diesen wieder anzukuppeln. Beim Verbinden der Bremsschläuche setzte sich das Gespann in Bewegung. Der Fahrer lief in Richtung Führerhaus, kam zwischen Bordstein und Lkw zu Fall und wurde vom rechten Vorderreifen des Lkw überrollt. Hierbei zog er sich vielfache Brüche an Beinen und Armen sowie Quetschungen der Organe zu. Resultat der Unfalluntersuchung der BG Verkehr: Der Gliederzug rollte weg, weil weder die Feststellbremse des Zugfahrzeuges aktiviert wurde noch der Anhänger durch einen Unterlegkeil gesichert war! Wegen seiner schweren Verletzungen konnte der Fahrer nicht wieder ins Arbeitsleben eingegliedert werden und sitzt im Rollstuhl. Er erhält eine Rentenzahlung. Die Kosten belaufen sich seit dem Unfall im Jahr 2014 auf über 165.000 Euro.

Unfälle durch wegrollende Fahrzeuge

Unfälle durch wegrollende Fahrzeuge treten nicht übermäßig häufig auf, stehen aber wegen der Schwere der Unfallfolgen im Fokus der Prävention. Gerade im Zuge der weltweiten Präventionsstrategie Vision Zero, der sich auch die BG Verkehr verpflichtet hat, dürfen solche schweren oder gar tödlichen

Unfälle nicht hingenommen werden. Eine Umfrage der BG Verkehr bei allen Unfallversicherungsträgern ergab, dass zwischen 2011 und 2016 bei 55 schweren und tödlichen Unfällen die Ursache ein wegrollendes Nutzfahrzeug war (siehe Tabelle rechts). In 40 Prozent der Fälle starb das Unfallopfer.

Präventionsmaßnahmen

In der Vergangenheit hat die BG Verkehr bereits verschiedene Präventionsmedien zu diesem Thema erarbeitet. Neben der Darstellung der richtigen Verfahrensweise in der Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ und den entsprechenden Informationen gehören dazu die Unterweisungskarte G5 „Fahrzeug sicher abstellen“ sowie der Film „Kuppeln – aber sicher!“. Artikel über Unfälle in unserem Mitglieder magazin ergänzen diese Schriften.

Weiterhin überprüfen die Aufsichtspersonen im Rahmen ihrer Betriebsbesuche die Gefährdungsbeurteilung der Unternehmen. Hier ist besonders interessant, ob die Gefährdung „Unkontrollierte Bewegung des Fahrzeugs“ berücksichtigt ist und welche Maßnahmen das Unternehmen daraus abgeleitet hat.

Da es seitens des Gesetzgebers außer der Warnleuchte bezüglich der festgelegten Feststellbremse keine weiteren technischen An-

forderungen gibt, hatte die BG Verkehr bereits vor Jahren die Hersteller um Unterstützung gebeten. Unsere Forderung nach einer Warnung des Fahrers, falls die Feststellbremse nicht eingelegt ist, wurde zwar aufgenommen, aber bisher nicht so umgesetzt, dass es zu einer wesentlichen Abnahme solcher Unfälle führte.

Allerdings kommen uns technische Neuerungen entgegen. So gibt es seit einigen Jahren automatische Parkbremsen bei Pkw. Unter anderem Volvo und Renault verwenden bei den schweren Lkw zum Beispiel eine Feststellbremse, die automatisch aktiviert wird, sobald der Motor ausgestellt wird. Leider haben – auch zum Bedauern der Fachpresse – andere Hersteller nicht nachgezogen.

Hersteller sollten handeln

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat sich auf Anregung der BG Verkehr des Themas angenommen. Das Ergebnis der Recherche und Diskussion ist der folgende Vorstandsbeschluss:

- ▶ Fahrzeughersteller sollen die Entwicklung und den serienmäßigen Einbau von sich selbsttätig einlegenden Feststellbremsen für alle Neufahrzeuge forcieren.
- ▶ Herstellerübergreifend sollen vereinheitlichte Funktionalitäten angestrebt werden.



© Fotolia/gumpapa

Die BG Verkehr hat sich der Vision Zero verpflichtet: Niemand soll durch einen Unfall am Arbeitsplatz schwer verletzt werden oder sterben!

- ▶ Es muss sichergestellt sein, dass die Feststellbremse aktiviert ist oder automatisch aktiviert wird, wenn der Fahrzeugführer keine Bedienung mehr ausübt und den Fahrersitz verlässt. Eine reine Warnfunktion reicht in diesem Falle nicht aus.
- ▶ Die Feststellbremse darf nur gelöst werden können, wenn der Fahrzeugführer sich in Bedienbereitschaft befindet oder mit entsprechenden Handlungen seinen Fahrwunsch signalisiert.
- ▶ Sonderfunktionen, wie zum Beispiel für das Abschleppen oder den Betrieb in Waschstraßen, müssen möglich sein.
- ▶ Auf die besondere Gefahrensituation durch wegrollende Fahrzeuge soll bei der Schulung sowie Aus- und Fortbildung intensiv hingewiesen werden.

Wir hoffen, dass unser Appell gehört wird. Denn dann wird es schwere und tödliche Unfälle durch wegrollende Fahrzeuge nicht mehr geben und wir kommen der Vision Zero einen Schritt näher!

Dr. Klaus Ruff

Stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention der BG Verkehr

Unfälle durch wegrollende Fahrzeuge mit Personenschäden

Jahr	Tödliche Unfälle	Unfälle ohne Todesfolge	Summe aller Unfälle
2011	7	9	16
2012	3	7	10
2013	3	4	7
2014	2	7	9
2015	3	1	4
2016	4	5	9
Summe	22	33	55

Daten für 2011 bis 2016 von allen Unfallversicherungsträgern der DGUV.

Fahrzeugart bei Unfällen

durch wegrollende Fahrzeuge

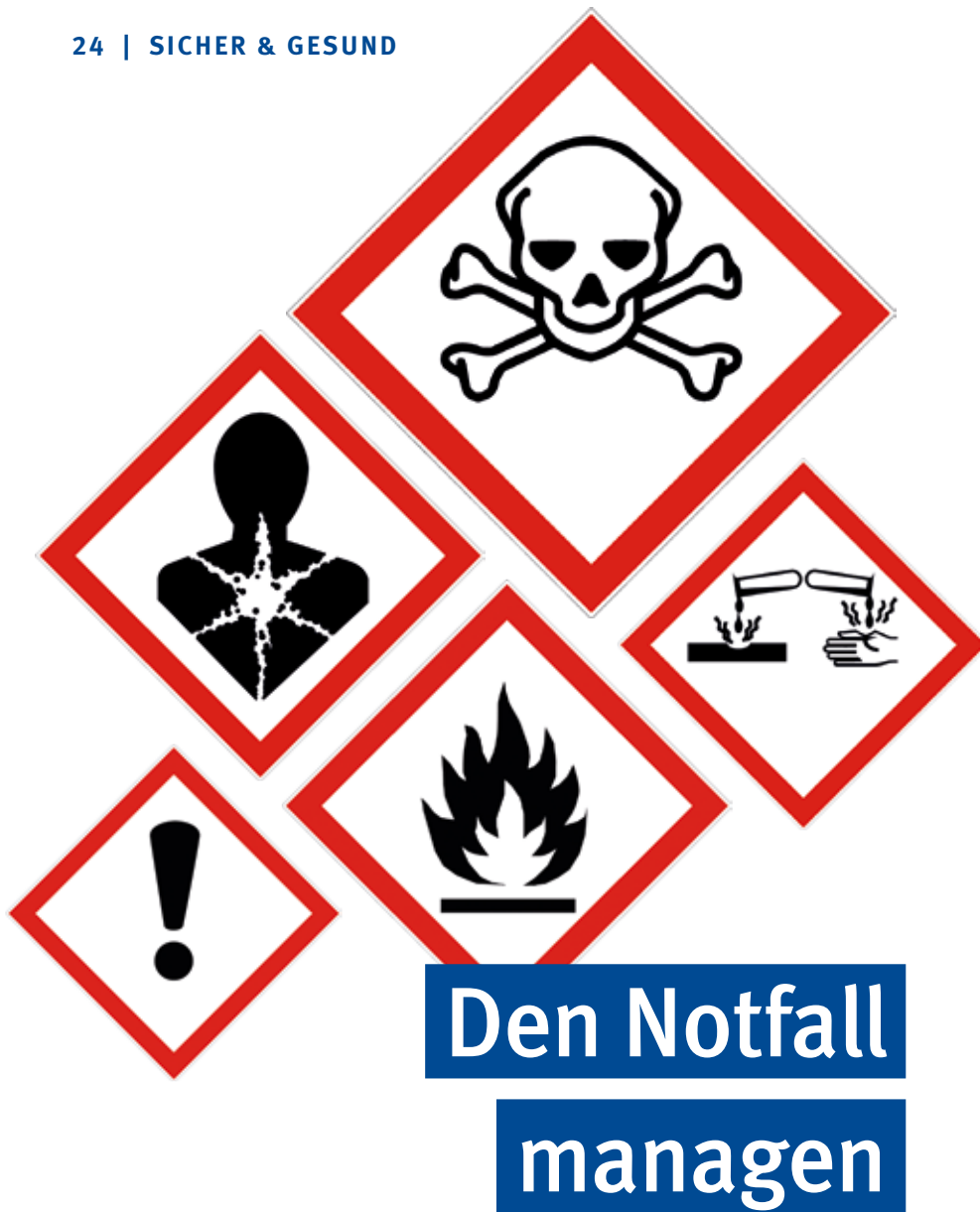
Fahrzeugart	Tödliche Unfälle	Unfälle ohne Todesfolge	Summe aller Unfälle
Lkw	18	27	45
Bus	3	1	4
Transporter	1	5	6
Summe	22	33	55

Bei der Fahrzeugart Transporter ist die Schwere der Unfälle deutlich geringer als bei den schweren Nutzfahrzeugen.

Tätigkeit vor oder während des Unfalls

Tätigkeiten	Tödliche Unfälle	Unfälle ohne Todesfolge	Summe aller Unfälle
Kuppeln	9	10	19
Abschleppen	1	1	2
Be- und Entladen	4	4	8
Sonstige	8	18	26
Summe	22	33	55

Mehr als ein Drittel der Unfälle geschieht beim Kuppeln von Fahrzeugen.



Nur wer sich rechtzeitig auf einen Unfall mit Gefahrstoffen vorbereitet, kann im Ernstfall richtig reagieren.

Rushhour im Lager. Plötzlich ein unangenehmer Geruch. Schon beginnen die ersten Leute zu husten. Jetzt heißt es handeln – richtig und schnell! Die Analyse der Abläufe nach solchen Unfällen macht oft deutlich, dass die Betroffenen überfordert waren, weil klare Regelungen und Maßnahmen für solche Notfälle fehlten. Grund genug für die BG Verkehr, die Mitgliedsbetriebe mit einer Planungshilfe zu unterstützen.

Praxisorientierte Unterstützung

Damit die Planungshilfe nicht an der Realität vorbeigeht, wurde bei der BG Verkehr ein Redaktionsteam aus unterschiedlichen Fachrichtungen gebildet: Präventionsfachleute der Unfallversicherungsträger, Chemiker, Gefahrgut- und Entsorgungsexperten, Vertreter der Feuerwehr und Praktiker aus Mitgliedsbetrieben steuerten Wissen und Erfahrung bei.

Als Ergebnis intensiver Abstimmungsarbeit veröffentlichte die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung die DGUV Information 208-050 „Notfallmanagement beim Umschlag und innerbetrieblichen Transport von Gefahrgütern und gefährlichen Stoffen“. Der Begriff „Planungshilfe“ wurde bewusst gewählt, um diese Schrift gegenüber einer Handlungsanleitung abzugrenzen. Denn der nun vorliegende „rote Faden“ muss selbstverständlich immer den betrieblichen Gegebenheiten angepasst werden.



Insider berichten, dass in einem Stückgutlager pro Tag mehr als 100 verschiedene Gefahrgüter umgeschlagen werden: mit geringem bis tödlichem Risikopotential, vom Fläschchen mit wenigen Millilitern bis zum Behälter mit 1.000 Liter Inhalt.

Leitung, Organisation und Planung

Wenn Verantwortliche erkennen, dass ein Gefahrstoff ausgetreten ist, und panikartig überlegen, was sie als Erstes tun sollen, ist es zu spät. Wertvolle Zeit verstreicht und die Auswirkungen können immer schlimmer werden. Wichtige Regeln: Schon vor dem Notfall wird ein Notfallmanager ernannt. Denn es muss zwar jeder wissen, was er zu tun hat, aber nicht jeder muss alles können: Es ist besser, Wissen, Fähigkeiten und Fertigkeiten in wenigen Händen zu konzentrieren, als Halbwissen zu streuen.

Wichtige Erstmaßnahmen

- ▶ Einatmen von und Hautkontakt zu den austretenden Produkten vermeiden!
- ▶ Wer den Produktaustritt erkennt, muss Anwesende in der unmittelbaren Umgebung warnen.
- ▶ Alle unbefugten Anwesenden verlassen sofort den unmittelbaren Austrittsbereich/Gefahrenbereich.
- ▶ Den Gegenstand, durch den ein Gebinde beschädigt wurde (Gabelzinken von Staplern, andere Ladungsteile etc.), nicht aus dem Gebinde entfernen.
- ▶ Beschädigtes, ungesichertes Gebinde weder von Hand noch mit Flurförderzeugen transportieren.
- ▶ Pfützen oder Ablagerungen des ausgetretenen Produkts weder betreten noch durchfahren.
- ▶ Förderanlagen sofort stillsetzen.

Jeder Anwesende im Lager muss Beobachtungen, die auf einen Gefahrstoffaustritt hindeuten, melden, den möglichen Gefahrenbereich sofort verlassen und andere warnen, bei Alarm die Halle unverzüglich räumen und sich am Sammelplatz einfinden. Doch ist zu jeder Zeit bekannt, wer sich in der Halle befindet?

Beispiel für eine gute Organisation

- ▶ Speziell ausgebildete Notfallhelfer kümmern sich nach einer Meldung um die weitere Erkundung am Ort eines möglichen Gefahrstoffaustritts, sammeln Informationen wie Kennzeichnungen, Produktbeschaffenheit, Gebindegröße und Austrittsmenge für den Notfallmanager und führen nach Beauftragung durch den Notfallmanager die Bergung des leckgeschlagenen Gebindes und die Reinigung der betroffenen Bereiche durch.
- ▶ Der Notfallmanager entscheidet nach Abwägung aller Faktoren, wenn erforderlich auch über betriebliche Hierarchien hinweg, ob der Notfall in eigener Regie abgearbeitet werden kann oder ob die Einsatzkräfte verständigt werden müssen. Dies erfordert umfassendes Wissen über Gefahrstoffe und weitreichende Erfahrung hinsichtlich der Grenzen der betrieblichen Möglichkeiten. Grundsätzlich gilt: Die Sicherheit der Beschäftigten steht an erster Stelle!

Die Einsatzkräfte stellen einen sicheren Zustand für Mensch und Umwelt her.

Für die Dekontamination und Reinigung der betroffenen Bereiche sowie für die Entsorgung der belasteten Bindemittel und Reststoffe ist weiterhin das Unternehmen zuständig. Auch hier entscheidet der Notfallmanager, ob für diese Arbeiten ein fachkundiger Entsorger beauftragt werden muss.

Vorbereitung auf den Ernstfall

Die DGUV Information enthält viele Informationen, die dabei helfen, Verfahrensabläufe für das richtige Verhalten im Notfall aufzustellen. Die Hinweise reichen von Mustern für Erkundungsschecklisten und Alarmpläne bis zu Vorschlägen für Entscheidungshilfen. Um den Prozess der Notfallbearbeitung hinsichtlich seiner Wirksamkeit und Zweckmäßigkeit zu überprüfen und nach Möglichkeit auch zu verbessern, ist die Durchführung von Notfallübungen – auch zusammen mit Einsatzkräften – ratsam. Ferner sollen durch regelmäßiges Üben die Fähigkeiten und Fertigkeiten der Notfallhelfer und Notfallmanager auf dem erforderlichen Niveau gehalten werden.

Dipl.-Ing. Günter Heider
Aufsichtsperson der BG Verkehr und
Mitautor der DGUV Information

- **Weitere Informationen:**
DGUV Information 208-050
„Notfallmanagement beim Umschlag und innerbetrieblichen Transport von Gefahrgütern und gefährlichen Stoffen“
www.bg-verkehr.de | Webcode 17744792



Anzeichen für drohende Gefahr

- ▶ Ein Gebinde wird beim Umschlag angestoßen, angestochen oder es fällt herab.
- ▶ Es befindet sich eine unbekannte Verkrustung, Anhaftung, Flüssigkeit, Pulver oder Granulat am oder in unmittelbarer Nähe zum Gebinde.
- ▶ Ein ungewöhnlicher Geruch wird wahrgenommen.
- ▶ Eine Umverpackung ist durchfeuchtet, Ursache unbekannt.



Mit Medikamenten am Steuer

Strafgesetzbuch

§ 315c Gefährdung des
Straßenverkehrs (Auszug)

Wer im Straßenverkehr ein
Fahrzeug führt, obwohl er

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

nicht in der Lage ist, das Fahr-
zeug sicher zu führen, und da-
durch Leib oder Leben eines
anderen Menschen oder fremde
Sachen von bedeutendem Wert
gefährdet, wird mit Freiheits-
strafe bis zu fünf Jahren oder
mit Geldstrafe bestraft.

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

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

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

„Das gilt für Morphinum genauso wie für Baldrian. Wenn mich ein Patient fragt, ob er fahrtüchtig ist, werde ich persönliche Faktoren berücksichtigen, zum Beispiel Vorerkrankungen oder bekannte Allergien. Auch die mögliche Wechselwirkung mit anderen Stoffen spielt eine wichtige Rolle. Deswegen ist die Beratung im Einzelfall entscheidend.“ Dennoch lässt sich das Thema etwas einkreisen: Ganz allgemein sind sich Ärzte und Apothe-

ker darüber einig, dass Schlaf- und Beruhigungsmittel, Schmerzmedikamente, antiallergische Medikamente, Mittel gegen Depressionen oder auch Mittel zur Behandlung des Blutdrucks die Konzentrations- und Reaktionsfähigkeit stark mindern können. Hinweise zu möglichen Nebenwirkungen stehen auf dem Beipackzettel. Davon abgesehen gibt es ein paar Standardsituationen, in denen man besonders gut aufpassen sollte:

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

Warnzeichen erkennen

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

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

Mehr Arbeitsunfälle durch Gewaltanwendung

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung veröffentlicht Zahlen.

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

+ Weitere Informationen:
www.dguv.de



© Bellwinkle/BG Verkehr



© Thinkstock/iStock/vshnikova

Institut der Unfallversicherung identifiziert Biomarker

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

+ Weitere Informationen zum Biomarker Calretinin:
www.dguv.de

Ihre Frage:

Gilt die ärztliche Schweigepflicht auch für Betriebsärzte?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Die Antwort lautet ganz klar: Ja. Wer sich in ärztliche Behandlung begibt, darf erwarten, dass der Arzt alles, was er im Rahmen dieser Behandlung erfährt, für sich behält. Auch wer als Mitarbeiter den Betriebsarzt aufsucht, muss sich keine Sorgen machen, dass vertrauliche Untersuchungsergebnisse an den Chef weiter-

gegeben werden. Denn obwohl der Betriebsarzt in einem gewissen Umfang in den Betrieb eingebunden ist und letztlich auch vom Arbeitgeber beauftragt wird, gilt die ärztliche Schweigepflicht für ihn genauso wie für jeden anderen Arzt. Diese Schweigepflicht für Betriebsärzte ist in § 8 Absatz 1 Satz 3 Arbeitssicher-

heitsgesetz ausdrücklich geregelt. Bricht er diese, macht er sich sogar strafbar. Unter die ärztliche Schweigepflicht fallen alle Tatsachen und Umstände, an deren Geheimhaltung der Patient ein begründetes Interesse hat. Grundsätzlich darf der Betriebsarzt nur das preisgeben, was der Beschäftigte ausdrücklich erlaubt.



© Thinkstock/iStock/demaerre



ZA-DONK!

Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball

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

28 Teams, 11 Tage, 96 Spiele

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



Partner für Mobilität

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

© mssp – michael schwartz photographie





Es geht nicht nur um Spitzensport

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

Hamburger Berufsgenossenschaften und BG-Klinik engagieren sich

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

Ein Erlebnis für jeden Besucher

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



Verbote und Verantwortung

In Frankreich gilt demnächst ein schärferes Tempolimit. Das wird seinen Grund haben. Denn auch hierzulande wird darüber diskutiert, ob man auf schmalen Landstraßen das Tempo nicht reduzieren muss. Der Blick in die Statistik bestätigt die Unfallgefahr auf Landstraßen bei hoher Geschwindigkeit. Das ist aber nicht die alleinige Wahrheit, denn es gilt eine Reihe von Fragen zu klären, bevor man ein Verbot ausspricht. Gibt es eine ausreichende Evidenz, dass das Tempolimit den gewünschten Effekt hat? Kann es ausreichend überwacht werden? Wäre es zum Beispiel möglich, dass dann riskanter überholt wird und der Schutzeffekt

somit verpufft? Was passiert mit der Interaktion zwischen Pkw und Lkw? Auch ohne ausdrückliche Geschwindigkeitsbeschränkung darf man bereits heute nicht einfach mit 100 km/h über eine schmale Landstraße rasen. Der Begriff „unangepasste Geschwindigkeit“ ist juristisch vielleicht schwierig zu handhaben. Aber wenn wir nicht in jeder Lebenssituation mit staatlichen Eingriffen leben wollen, dann müssen wir uns bewusst machen, dass Freiheit und Verantwortung zwei Seiten der gleichen Medaille sind. Wer am Straßenverkehr teilnimmt, trägt Verantwortung – und wer diese Verantwortung auch wahrnimmt, braucht weniger Verbote.



© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention



© Thinkstock/iStock/pix-pax

Wege aus dem Stress finden

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

Unser Webtipp: Arbeitsschutz für kleine Betriebe

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

 www.asd-bg-verkehr.de

So erreichen Sie die BG Verkehr

Hauptverwaltung

Hamburg

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

Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwierte 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
+ www.deutsche-flagge.de

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel.: 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
+ www.asd-bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

Unser Mitgliedermagazin erscheint in Varianten für die Branchen Güterkraftverkehr, Personenverkehr, Entsorgung, Luftfahrt, Schifffahrt und Post, Postbank, Telekom.

Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi



Die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© Ralf Höhne/BG Verkehr

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

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

Außenstelle Duisburg

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

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

Europaplatz 2
72072 Tübingen
Tel.: 07071 933-0
E-Mail: tuebingen@bg-verkehr.de



© Thinkstock/iStock/goir/furtaev

Leserbriefe

Sie haben Fragen, Anregungen, Lob oder Kritik? Wir sind gespannt auf Ihre Reaktion. Schicken Sie einfach eine E-Mail an:

redaktion@sicherheitsprofi.de



Anmeldung unter:

www.bg-verkehr.de

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

Ein Klick

und Sie wissen mehr