

SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

Reportage | 16

Von Beruf Festmacher

UVV See Die neue Vorschrift | 8

Lithium-Batterien Was gilt beim Transport? | 22



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

Liebe Leserin, lieber Leser,

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

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

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

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

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Impressum

Herausgeber:

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

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka, Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:

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

Gestaltung/Herstellung:

mdsCreative GmbH
Alte Jakobstraße 105, 10969 Berlin

Druckerei und Verlag:

apm alpha print medien AG
Kleyerstraße 3, 64295 Darmstadt

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

© Corbis via Getty Images



8



28

© MSSP



14

© Fotolia/Johnmerlin

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit
und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 4

Sicher & gesund

Die neue UVV See
Warum eine Unfallverhütungsvorschrift
für Seeschifffahrt und Fischerei? 8

Kampagne kommmitmensch
Das Handlungsfeld Führung 10

Schneller denken durch Gehirnjogging
Kognitives Training im Alltag 12

Arbeitsschutz in der Bootsvermietung
Gut vorbereitet in die neue Saison 14

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

Lithiumbatterien und -zellen
Infos zu Transport und Lagerung 22

Festmachen von Binnenschiffen
Neuer Film der BG Verkehr 25

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

Gefährdungsbeurteilung: irreführende Werbung

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



Bund unterstützt maritime Forschung

Mit einem neuen Förderprogramm unterstützt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie seit Anfang dieses Jahres die Forschung zu zentralen Zukunftsfragen der maritimen Wirtschaft. Unternehmen oder Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, die an innovativen Technologielösungen für zentrale Zukunftsfragen der maritimen Branche arbeiten, können Mittel beantragen. Dafür stehen 32 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung. Das neue Programm weist drei Förderschwerpunkte auf: die Digitalisierung in der maritimen Branche, umwelt- und klimaschonende Technologien und die maritime Sicherheit. Ergänzend bietet das Ministerium seit Anfang des Jahres Förderungsmöglichkeiten zum Schwerpunkt „Echtzeittechnologien für die maritime Sicherheit“ an.

Hilfe in der Not

Die Seenotretter der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffsbrüchiger (DGzRS) waren 2017 mehr als 2.050-mal im Einsatz auf der Nord- und Ostsee. Sie haben 58 Menschen aus akuter Seenot gerettet, 432 Menschen aus drohender Gefahr befreit und 467 kranke oder verletzte Menschen von Schiffen oder Inseln zum Festland transportiert. Nach eigenen Angaben haben die Seenotretter seit Gründung der Gesellschaft vor 153 Jahren insgesamt mehr als 84.500 Menschen auf See schnelle Hilfe gebracht. 2017 stellte die DGzRS zudem sechs neue Rettungseinheiten in Dienst, fünf weitere sollen in diesem Jahr folgen.

www.dgzrs.de



© DGzRS/Seenotretter

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 Veranstaltungen sind bereits gelistet.



TAG DER LOGISTIK

www.tag-der-logistik.de

komm mit mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.



Lästern ist so gestern

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

Einfache Handlungshilfe für Verantwortliche

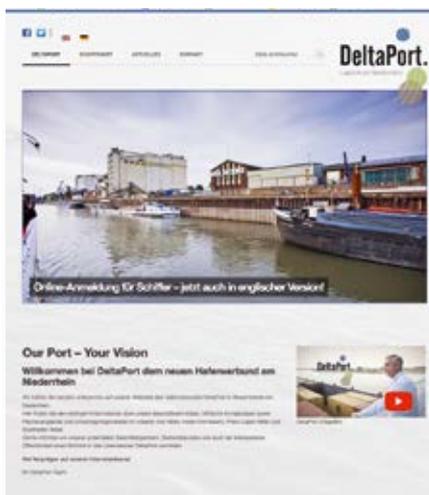
Die Hälfte der Beschäftigten in kleinen und mittleren Unternehmen findet, in ihrem Betrieb werde zu wenig dafür getan, dass sie gesund bleiben und sicher arbeiten können. Das ist ein Ergebnis der Umfrage im Zusammenhang mit der Präventionskampagne **komm mit mensch**. Wie aber können Verantwortliche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

www.kommmitmensch.de

Verkehrsgerichtstag fordert höhere Bußgelder

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

Niederrheinischer Verbund



© www.deltaport.de

Ein gemeinsames Standortmarketing soll die niederrheinischen Binnenhäfen stärken. Am 1. Januar 2018 ging die Marketinggesellschaft der Häfen DeltaPort (Häfen Wesel, Voerde), der NIAG Niederrheinische Verkehrsbetriebe (Hafen Rheinberg-Orsoy) und der Port Emmerich an den Start. Künftig werden sie gemeinsam unter dem Label „DeltaPort Niederrheinhäfen GmbH (Orsoy, Voerde, Wesel, Emmerich)“ agieren.

www.deltaport.de



© Udo Thomas/BG Verkehr

Immer mehr ärztliche Beratung per Funk

Der funkärztliche Beratungsdienst Cuxhaven unterstützt und berät Seeleute bei Erkrankungen, Unfällen und Seenotfällen, wenn medizinischer Rat an Bord gebraucht wird. Der Service wird immer stärker in Anspruch genommen. 2017 gingen beim Notrufservice mehr als 900 Anfragen ein. Im Jahr zuvor waren es 858. In den meisten Fällen wurde nach Angaben des Dienstes hausärztlicher Rat eingeholt.

Die Beratung erfolgt durch speziell geschulte Ärzte der Helios-Klinik Cuxhaven, die den auch Telemedical Maritime Assistance Service genannten Dienst im Auftrag der BG Verkehr wahrnimmt. Er steht Seeleuten auf deutschen Schiffen weltweit kostenlos und rund um die Uhr zur Verfügung.

Abweichende Arbeitszeiten

Die BG Verkehr hat zwei Allgemeinverfügungen zu Arbeits- und Ruhezeiten erneuert. Die Regelungen ermöglichen flexiblere Arbeitszeitregelungen für Seeleute auf Schiffen in der saisonalen Ausflugsschiffahrt und auf Fischereifahrzeugen. Die Allgemeinverfügung für die saisonale Ausflugsschiffahrt gilt für Schiffe, die keinen Linienverkehr betreiben und für die keine gesetzliche Beförderungspflicht besteht. Die Regelung ermöglicht Jahresarbeitszeitkonten, das heißt Mehrarbeit in der Saison, die nach Abschluss der Saison durch Freizeit ausgeglichen wird. Die Regelung für die Küstenfischerei und für die kleine Hochseefischerei ermöglicht ebenfalls längere Arbeitszeiten. Die Laufzeit der beiden Allgemeinverfügungen ist auf zwei Jahre begrenzt.



© Christian Bubbenzer/BG Verkehr

www.deutsche-flagge.de



Regelwerk kompakt

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

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



Nord-Ostsee-Kanal verzeichnet Plus

Einen Zuwachs an transportierten Gütern von 3,5 Prozent verzeichnete der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) im vergangenen Jahr. 2017 wurden über die Wasserstraße 86,65 Millionen Tonnen Güter transportiert. 30.269 Schiffe waren auf dem NOK unterwegs, 985 mehr als 2016. Wie die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung mitteilte, hat auch der Verkehr zwischen den Teilstrecken zugenommen. So seien 2017 mehr als 6,5 Millionen Tonnen im Kanal umgeschlagen worden, 2016 waren es noch knapp sechs Millionen Tonnen. Rückläufig war wegen des Russlandembargos dagegen der Schiffsverkehr zu den russischen Häfen.

© Thinkstock/iStock/raifgösch

Neue Leiternorm ab 2018

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



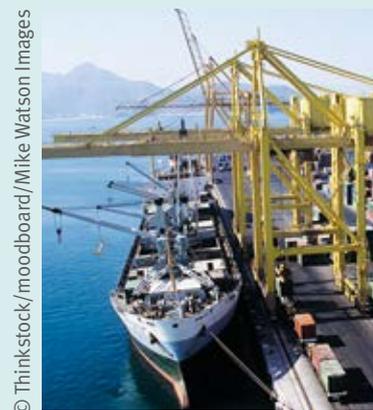
© Fotolia/Zerbor

Aktuelle Unfallmeldungen

Im Fanggeschirr hängen geblieben

Nach dem Aufklaren seines Bootes hatte es ein erfahrener Fischer eilig, an Land zu kommen. Er passte beim Verlassen des Fischkutters nicht richtig auf und blieb mit einem Fuß im Fanggeschirr hängen. Dabei verdrehte er sich das Bein und stürzte hart auf das rechte Knie. Im örtlichen Klinikum wurde ein Bänderriss diagnostiziert, der erst nach Wochen ausgeheilt war.

Sturz von der Laderampe



© Thinkstock/moodboard/Mike Watson Images

Zwei Schiffsmechaniker befanden sich an einem stürmischen Tag auf der Laderampe. Ein plötzlicher Windstoß riss ihnen die Anstoßkappen vom Kopf. Spontan versuchte einer der beiden, seine Kappe aufzufangen, und machte dabei einen schnellen Schritt nach vorne. Der Mann verlor dabei das Gleichgewicht und fiel über die Sicherheitsreling auf die Pier. Er zog sich diverse Knochenbrüche zu, die zu einer mehrmonatigen Arbeitsunfähigkeit führten.

Hand eingeklemmt

Bei einer Inspektion nutzte ein Techniker ein Transportrollbrett, um einen Zylinderkopf zu bewegen. Er übersah, dass ein Werkzeug im Weg lag, wodurch das Rollbrett eine unkontrollierte Bewegung machte und der Zylinderkopf seitlich Richtung Tank wegkippte. Der Mann geriet mit der Hand dazwischen, dabei wurden die Finger schwer verletzt.

Die neue UVW See

Weil es in der Seeschifffahrt und Fischerei viele Besonderheiten gibt, hat die Selbstverwaltung der BG Verkehr für diese Branchen eine eigene Unfallverhütungsvorschrift beschlossen – die DGUV Vorschrift 84 „Seeschifffahrt“.

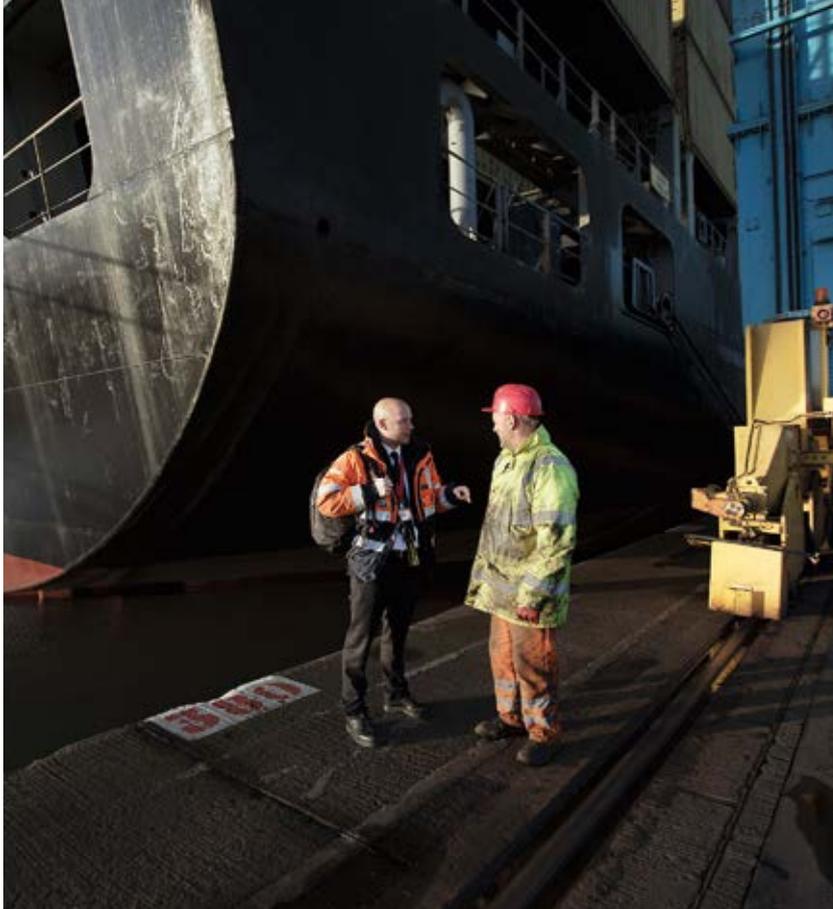
Nur wenn die staatlichen Arbeitsschutzvorschriften nicht ausreichen, darf eine neue Unfallverhütungsvorschrift in Kraft gesetzt werden. Das ist vernünftig, denn niemand wünscht sich überflüssige oder doppelte Regelungen. Wenn also tatsächlich Regelungsbedarf besteht, muss er gut begründet werden. Geben alle beteiligten Gremien und das Bundesministerium für Arbeit und Soziales grundsätzlich grünes Licht, beginnt ein Verfahren, das in diesem Fall mehrere Jahre dauerte. Die Mitglieder des Präventionsfachausschusses Seeschifffahrt und Fischerei der Selbstverwaltung haben sich daran intensiv beteiligt und ihr Praxiswissen eingebracht. Am 24. Mai 2017 verabschiedete die Vertreterversammlung der BG Verkehr nach vielen Abstimmungsrunden den Entwurf. Nachdem alle nationalen und internationalen Genehmigungen vorliegen (bei Redaktionsschluss fehlte noch eine Formalität), tritt die neue Vorschrift in Kraft und ersetzt damit die alte UVV See von 1981 in der Fassung von 2011.

Warum eine neue UVV See?

An einigen Beispielen lässt sich gut zeigen, warum spezifische Regelungen erforderlich sind:

1. Ein Schiff ist immer in Bewegung. Das hat Auswirkungen auf alle Bewegungsabläufe an Bord, erhöht die Unfallgefahr und erfordert zum Beispiel an Verkehrswegen viele Maßnahmen, die an Land nicht benötigt werden.

© Gettyimages/Colin McPherson



Die korrekte Bezeichnung für die neue Vorschrift ist DGUV Vorschrift 84 „Seeschifffahrt“. Sie ersetzt die alte UVV See („das blaue Buch“).

2. Die Besatzungsmitglieder sind immer nur für einen befristeten Zeitraum an Bord. Deswegen müssen alle Pflichten des Unternehmers, zum Beispiel regelmäßige Unterweisungen oder die wiederkehrende Prüfung von Arbeitsmitteln und Einrichtungen, so organisiert werden, dass sie nicht Personen, sondern Funktionen zugeordnet werden.
3. Im Ausland eingekaufte Produkte, Arbeitsmittel, Stoffe, Schutzausrüstungen und Dienstleistungen entsprechen nicht immer europäischen Sicherheitsstandards. Um die gefahrlose Verwendung zu gewährleisten, ist im Ausland eine sorgfältige Planung und Bewertung der Fakten erforderlich.
4. Die Bordsprache ist in dem meisten Fällen Englisch. Der Unternehmer muss dafür sorgen, dass alle Beschäftigten die Sprache so sicher beherrschen, dass sie Anweisungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz verstehen.
5. Weil Seeleute auch ihre Freizeit auf dem Schiff verbringen, beziehen sich einzelne Bestimmungen auf das Verhalten der Versicherten in der dienstfreien Zeit und auf Einrichtungen in den Unterkunftsräumen.
6. Riskante Arbeiten auf Schiffen, wie etwa das Betreten oder Befahren gefährlicher Räume, werden ebenfalls in der Vorschrift angesprochen.

7. Auch zur Fischerei ergänzt die neue Unfallverhütungsvorschrift wichtige Punkte. Wenn beispielsweise Fang an Bord genommen wird, ist das unter Umständen riskant. Der Arbeitsbereich muss so gestaltet sein, dass die Fischer auch bei Wind und Wetter sicher arbeiten können.

Vorschriften für Fischereifahrzeuge

Eine Besonderheit betrifft nur die Fischer: In der Vorschrift der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung wurden Teile der EU-Richtlinie 93/103/EG bezüglich Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen umgesetzt. Diese Art der Umsetzung bringt Vorteile für die Fischereibetriebe, denn die Branche ist sehr klein und hat in Sachen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz viele Spezialthemen. Eine übersichtliche und verständliche Unfallverhütungsvorschrift mit Praxisbezug kommt dem Gewerbe deswegen sehr entgegen.

Arbeitsschutz bei der Hafearbeit

Der Abschnitt zur Hafearbeit behandelt die Vorschriften zur Umsetzung der Konvention 152 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Lediglich drei Paragraphen umfasst dieses Kapitel, denn das ILO-Übereinkommen wird nur zu einem kleinen Teil in der neuen

Unfallverhütungsvorschrift umgesetzt. Hier geht es allerdings um sehr wichtige Regelungen, die sich vorwiegend auf die Sturz- und Absturzgefahr bei Ladearbeiten an Bord beziehen. Typische Situationen sind die Bereitstellung und Gestaltung von Steig- und Raumeitern, aber auch Absturzsicherungen an geöffneten Ladeluken.

Fazit: Was lange währt, wird endlich gut! In Zusammenarbeit mit Vertretern von Unternehmen und Versicherten wurde eine Vorschrift für den sicheren Alltag an Bord geschaffen. Die Aufsichtspersonen der BG Verkehr beraten gerne zur Umsetzung der neuen UVV See sowie zur „DGUV Vorschrift 1, Grundsätze der Prävention“ und der „DGUV Vorschrift 2, Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“, die ebenfalls an Bord gültig sind.

Martin Küppers
Leiter der Fachgruppe Seeschifffahrt
bei der BG Verkehr

+ Weitere Informationen:
In Kürze erhalten Sie die neue DGUV Vorschrift 84 „Seeschifffahrt“ direkt bei Ihrer Aufsichtsperson, im Medienkatalog der BG Verkehr oder durch Bestellung im Referat Seeschifffahrt.
www.bg-verkehr.de/medienkatalog
E-Mail: Seeschifffahrt@bg-verkehr.de
Telefon: 040 3980-2754

Gemeinsam erfolgreich: gute Mitarbeiter und Chefs

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

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

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

Gesund und wertschätzend führen

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



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 und zum Ausgleich für hohe Belastungen sind gut durchdachte und gestaltete Rückzugs- und Freizeitangebote an Bord immens wichtig.

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
- Fortbildungsseminar für Fahrgastschiffer:
Verantwortung – Kommunikation –
Unterweisung

www.kommmitmensch.de



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.

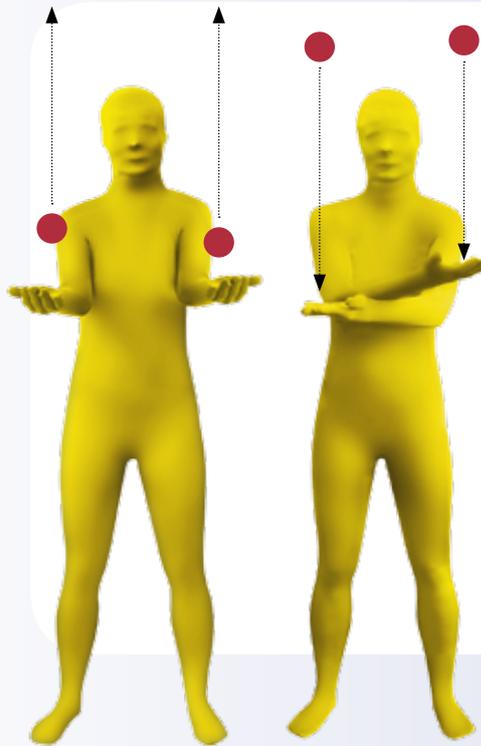
Für die Gesundheit von Leib und Seele ist eine Kombination aus Denksport und körperlichem Training ideal.

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

Alles klar für den Start in die neue Saison?



Nach der Winterpause bereiten sich Bootsvermietungen und Wassersportschulen auf die neue Saison vor. Dazu gehört auch eine Gefährdungsbeurteilung.

Wie in jedem Frühjahr werden in den nächsten Wochen Boote, Yachten und andere Wasserfahrzeuge für die Schulung und den Charter- oder Verleihbetrieb gerüstet. Damit dies gefahrlos passiert, nimmt der Unternehmer eine Gefährdungsbeurteilung vor. Dazu durchdenkt man systematisch die Tätigkeiten der Mitarbeiter (zum Beispiel Ausgabe der Boote und Einweisung, Wartung und Instandhaltung, Büroarbeit) und die Arbeitsbereiche (zum Beispiel Werkstatt, Bootssteg, Büro, Lager) im Hinblick auf mögliche Gefährdungen. Die Führungsverantwortlichen legen daraufhin fest, durch welche Maßnahmen diese Gefährdungen abgestellt oder beherrschbar werden. Hier eine kurze Übersicht über erfahrungsgemäß kritische Punkte.

Mechanische Gefährdungen

Beim Slippen und bei der Ausgabe der Boote könnte zum Beispiel ein Boot wegrutschen oder ein Mitarbeiter auf einem feuchten Steg den Halt verlieren. Sicher begehbare, rutschhemmend gemachte Wege ohne Stolperstellen, auf denen man auch die Boote gefahrlos bewegen kann, schaffen Abhilfe. Sind Stufen oder Absätze unvermeidlich, sollten sie als Gefahrstellen gekennzeichnet sein. Als persönliche Schutzausrüstung am Wasser benutzt man auf jeden Fall die automatisch aufblasbare Rettungsweste. Ertrinken kann man nämlich auch nach einem Sturz ins flache Wasser!

Zu den mechanischen Gefährdungen gehören auch Teile mit gefährlichen Oberflächen: Ecken und scharfe Kanten im Maschinenraum, gebrochenes Glas, Holzsplitter und bewegliche Arbeitsmittel wie Bootswagen, Trailer oder Karren.

Ertrinken kann man auch nach einem Sturz ins flache Wasser.

Elektrische Gefährdungen

Hier geht es vor allem um den Umgang mit elektrischen Anlagen oder Betriebsmitteln bei der Wartung. Deshalb überprüft man jährlich Anlagen und Arbeitsmittel wie Schleif- und Bohrmaschine, die Bordinstallation auf den Yachten und die Stromtankstellen. Vor der Benutzung werden sie einer Sichtkontrolle unterzogen. Installationen und Reparaturen darf nur eine Elektrofachkraft durchführen. Beim Kauf neuer Geräte sollte man auf das VDE- und GS-Zeichen achten.

Gefahrstoffe und biologische Arbeitsstoffe

Wer bei der Wartung und Reparatur von Booten Epoxidharz, Lösemittel, Farben oder Abbeize benutzt, geht mit Gefahrstoffen um – hier sind Sicherheitsvorkehrungen erforderlich,

beispielsweise das Tragen von Chemikalienschutzhandschuhen und gegebenenfalls Atemmaske und Schutzanzug. Wichtig ist auch eine gute Belüftung. Bei der Leerung von Fäkalientanks oder beim Kontakt mit Tieren wie Mäusen, Enten oder Möwen greifen Regelungen zu biologischen Arbeitsstoffen.

Brand- und Explosionsgefährdungen

Diese Gefährdungen betreffen besonders den Umgang mit motorisierten Booten (Treibstoff) oder die Verwendung von Flüssiggas an Bord. Auch hier gibt es eine Reihe bewährter Vorsichtsmaßnahmen, zum Beispiel: leicht entzündbare Stoffe wie Farben und Lösemittel fachgerecht lagern und unnötiges entzündbares Material entfernen, gefährliche Bereiche (zum Beispiel Tanklager) kennzeichnen und den Zugang für Unbefugte verbieten, für die Brandbekämpfung die nötigen Feuerlöscheinrichtungen vor-



© Fotolia/johmerlin; Fotolia/vulkanismus



halten, einen Alarmplan aufstellen und die Mitarbeiter ausbilden und einweisen.

Gefährdung durch die Arbeitsumgebung

Äußere Faktoren können der Gesundheit schaden, zum Beispiel ein ungünstiges Raumklima in der Bootshalle im Winterlager oder die Arbeit bei extremer Kälte oder bei Hitze und starker Sonneneinstrahlung im Freien. Abhilfe schaffen hier Heizung oder Lüftung sowie die richtige Kleidung: atmungsaktive Kleidung bei Kälte, leichte arm- und nackenbedeckende Kleidung im Sommer, dazu Kopfbedeckung und Sonnenbrille. Ergänzend ist das Eincremen der Haut mit einem Sonnenschutzmittel mit einem hohen UV-Schutz erforderlich.

Psychische Belastungen

Über- und Unterforderung wie monotone, ständig wiederkehrende Arbeiten oder häu-

figes Arbeiten unter Zeitdruck, Probleme zwischen Kollegen oder auch die fehlende Motivation zum sicherheitsgerechten Verhalten (wenn beispielsweise die Rettungsweste nicht benutzt wird) fallen unter die psychischen Belastungen, die ebenfalls den Krankenstand oder die Unfallgefährdung erhöhen können. Hier ist an eine andere Arbeitsorganisation, an regelmäßige Ein- und Unterweisungen zu denken, die für Gefahren sensibilisieren und die Motivation zur Nutzung der persönlichen Schutzausrüstung verbessern können. Wer mit offenen Augen die Gefährdungsbeurteilung durchführt, Ge-

fährdungen abstellt oder wenigstens so weit wie möglich reduziert, hat als Unternehmer einen erheblichen Nutzen: weniger Unfälle und Krankheitstage.

Heinz Mecklenburg

Aufsichtsperson Binnenschifffahrt
bei der BG Verkehr

+ Weitere Informationen und eine Langversion mit vielen Tipps:
www.bg-verkehr.de | Webcode 18578998



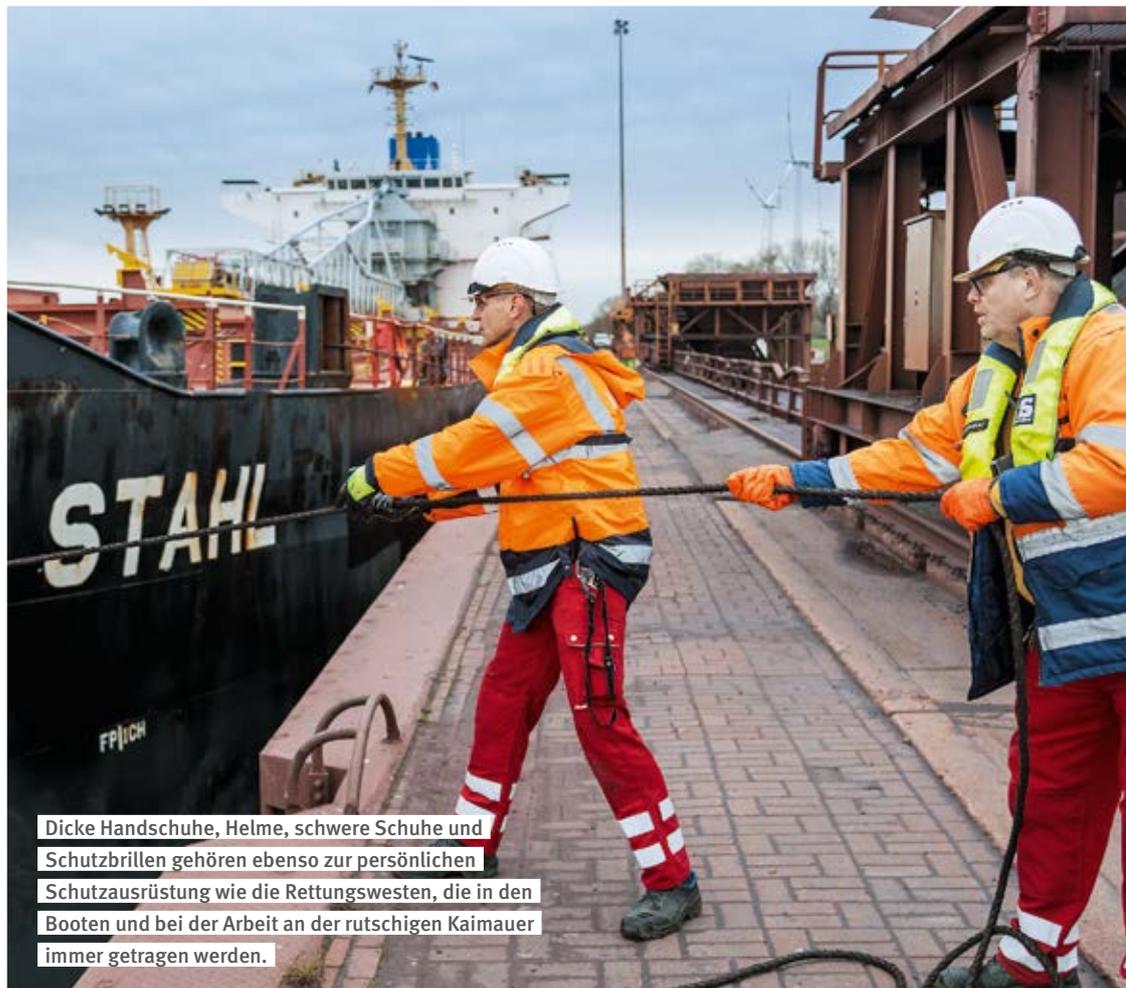


Von Beruf Festmacher

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 Tauen 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

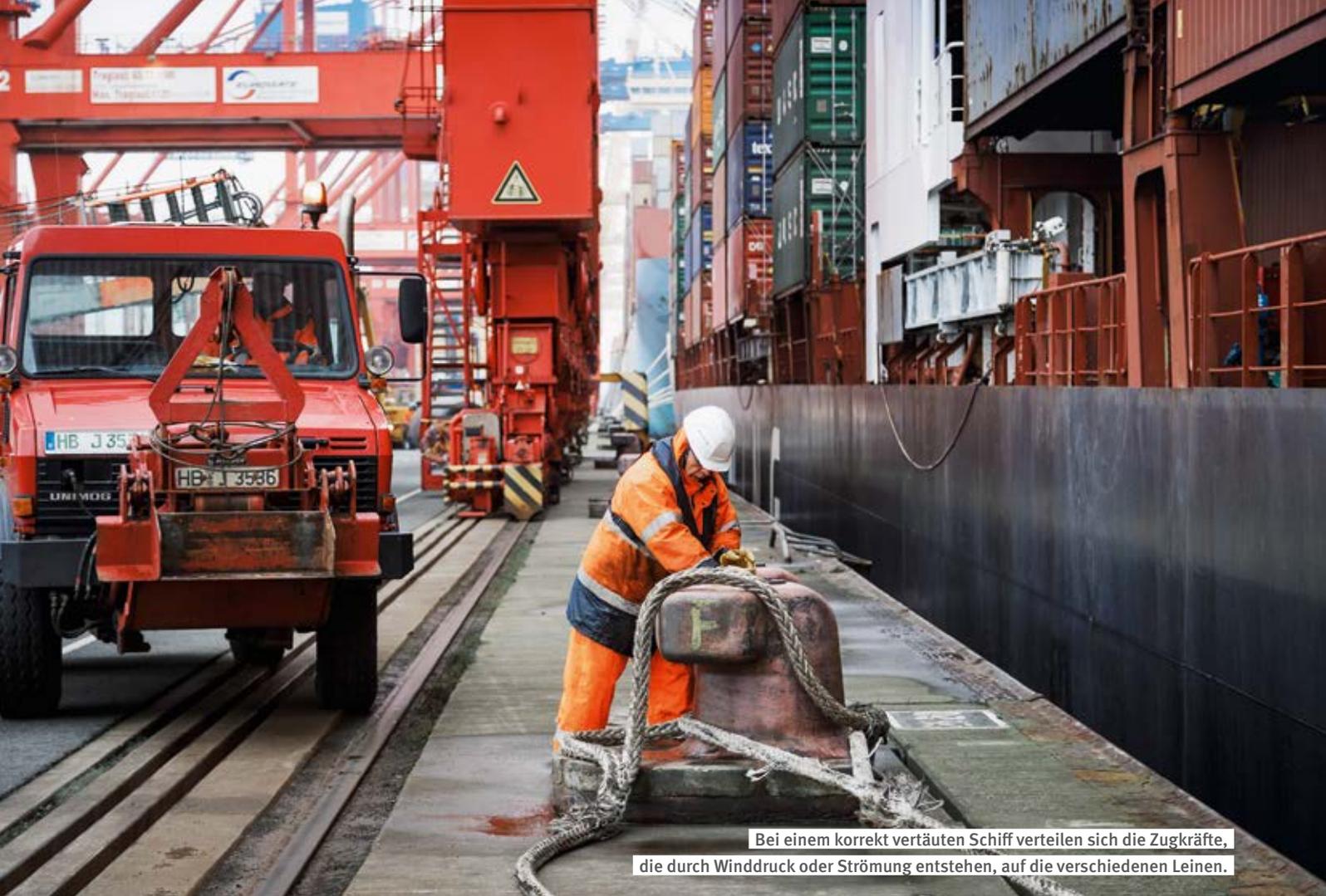
Langsam manövriert das Schiff an die Kaimauer, dann fliegt die erste Wurfleine herüber. Nach 20 Minuten ist der Frachter festgemacht. Falls ein Tau reißt, kann es eine tödliche Wucht entwickeln.



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 Nacharbeit, 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.

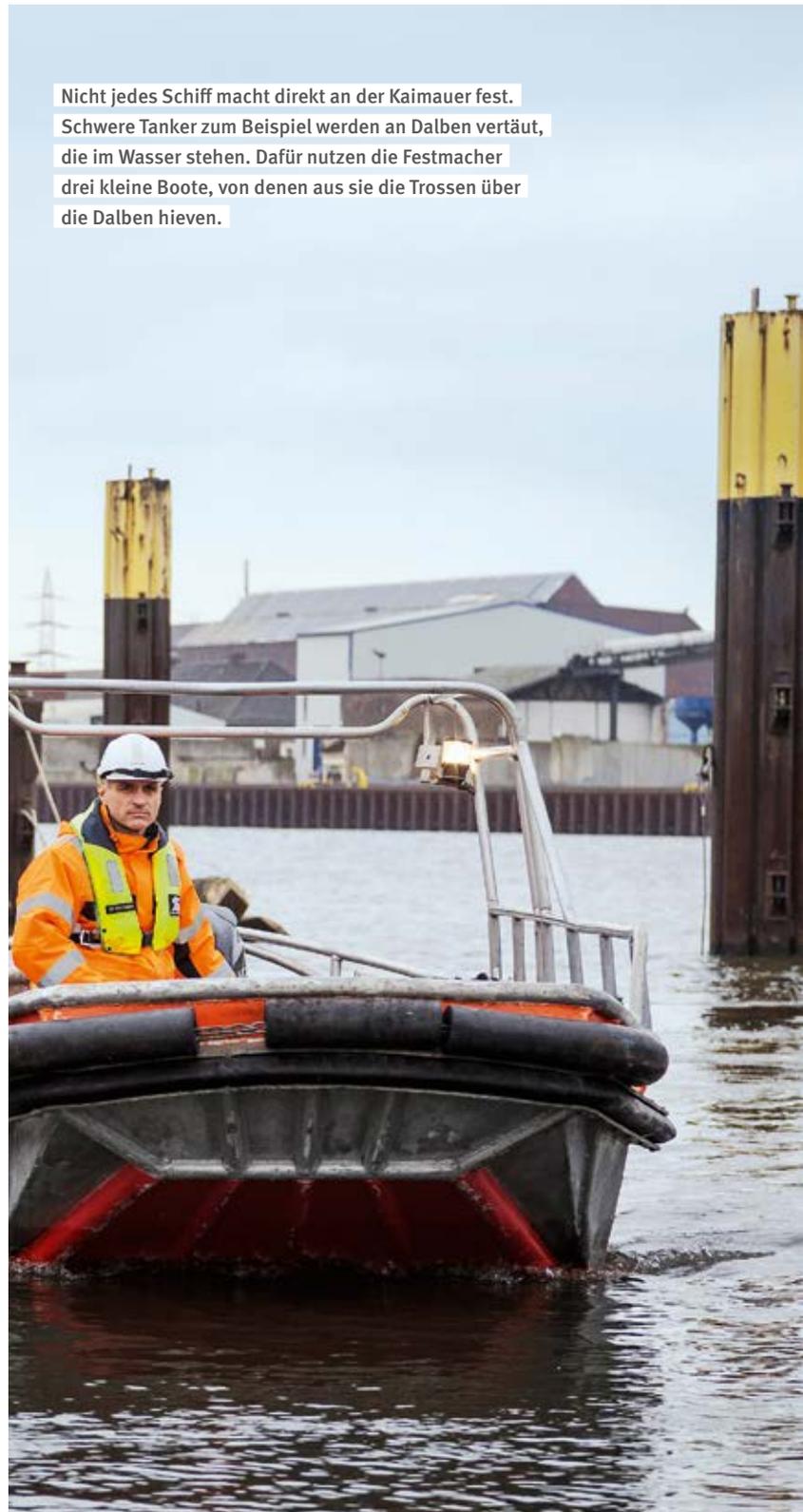
Anschließend heißt es: Leinen los für die „Rumba“, die wenige hundert Meter entfernt liegt. Der Container-Feeder möchte auslaufen. Zwei Festmacher vorne, zwei hinten und ruckzuck sind die Tauen vom Poller gezogen und klatschen ins kalte Wasser.

„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.

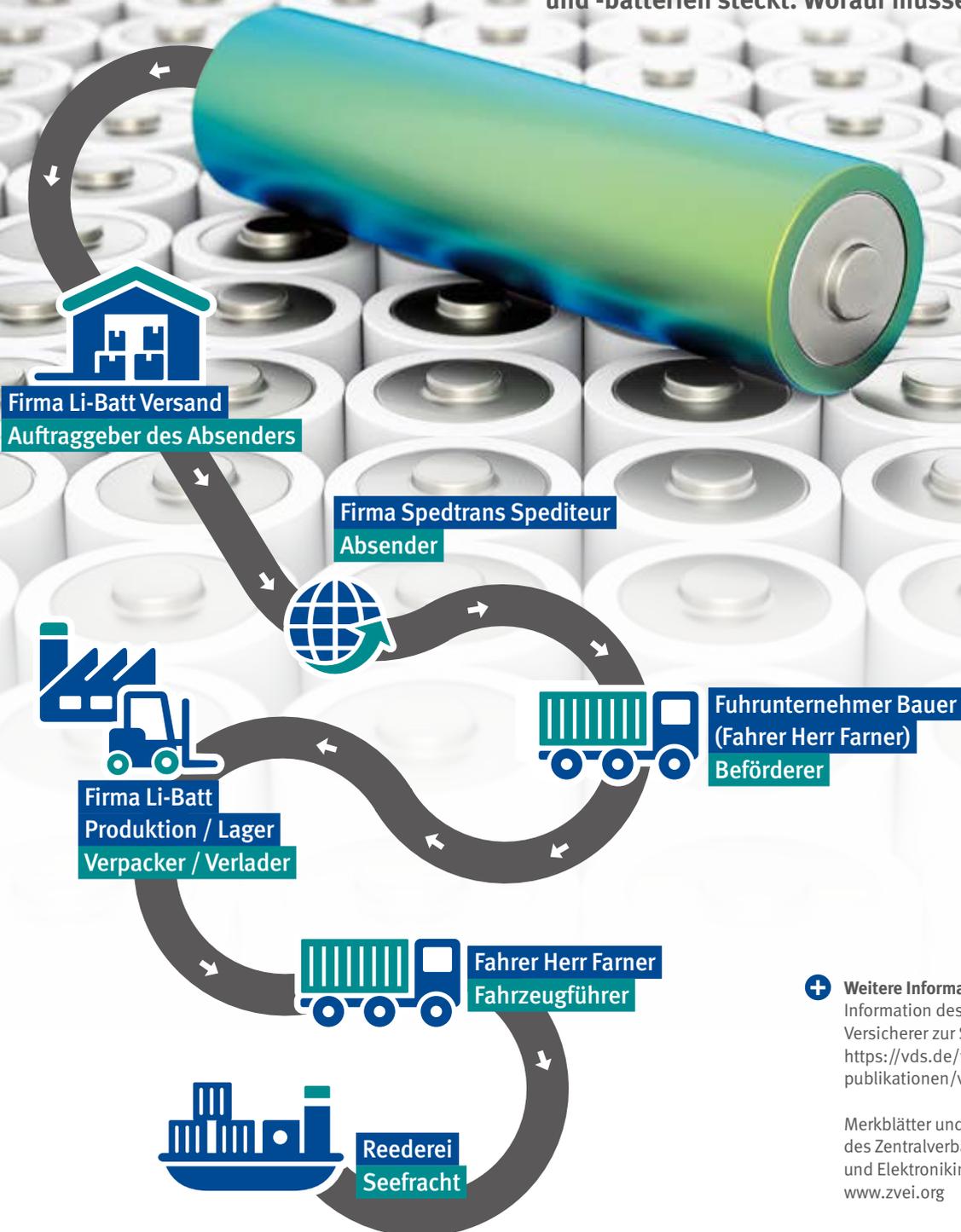
Text und Fotos: Christoph Papsch

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.



Transport von Lithium-Batterien

Brennende Handys oder Elektroautos sind natürlich die Ausnahme. Aber sie machen unmissverständlich deutlich, welches Gefahrenpotential 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

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

Für die Herstellung der Lithium-Batterien gelten weltweit strenge Vorschriften. Ein genau definiertes Qualitätsmanagement-System soll dafür sorgen, vor allem die gefährlichen internen Kurzschlussfehler auszuschließen. Brände mit Lithium-Metall-Zellen bzw. Lithium-Metall-Batterien sind mit konventionellen Mitteln zur Brandbekämpfung schwer unter Kontrolle zu bringen. Bei Bränden mit Lithium-Ionen-Zellen bzw. -Batterien kann durch Einsatz großer Wassermengen das Durchgehen weiterer Zellen verhindert werden.

Von billig hergestellten Batterien und von Plagiaten geht ein hohes Risiko aus, da diese ohne Qualitätskontrollen hergestellt wurden und sie damit im ganzen Transportverlauf ein Brandrisiko darstellen. Für den Transport von Lithium-Batterien, egal auf welchem Verkehrsträger, gilt deswegen: Der Transporteur braucht eine Bestätigung dafür, dass der Herstellungsprozess der Lithium-Zellen oder Lithium-Batterien alle Vorgaben erfüllt. Das muss keine ISO Zertifizierung sein. Allerdings erfüllt eine die 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.

Der Markt für elektronische Geräte, die mit Lithium-Batterien betrieben werden, wächst stetig. Von der kleinen Zelle im Smartphone bis zur großen Batterie als Antrieb für Elektrobikes oder Service-Roboter, die den Rasen mähen, haben sie Einzug in den Alltag gehalten. Was bedeutet das für den Transport? Für die Versandvorbereitung macht es einen großen Unterschied, ob die Zellen verbaut sind oder ohne Ausrüstung verschickt werden, denn dafür gelten die strengsten Regelungen.

Transportvorschriften

Im Rahmen dieses Artikels können wir unmöglich auf alle Regelungen und Vorschriften eingehen. Darum ein paar grundsätzliche Hinweise: Die Vorgaben für das Verpacken sind im Straßen- und Seeverkehr identisch. Für große Zellen und Batterien muss allerdings auch die englische Versandbezeichnung mit auf das Versandstück. Und für diese ist eine IMO Erklärung nötig.

Lithium-Batterien werden nach Staukategorie A verladen, was an Deck oder unter Deck bedeutet. Beschädigte oder defekte Batterien und Batterien zur Entsorgung oder zum Recycling werden in Staukategorie C verladen, was nur an Deck bedeutet. Es sei denn es handelt sich um eine kurze internationale Beförderung. Einen Container dürfen nur Personen stauen, die nach CTU Code geschult sind. Diese Schulungsverpflichtung trifft übrigens nicht nur für Gefahrgut zu, sondern für alle Güter, die in einen Seecontainer gestaut werden. Eine Trennung von anderen gefährlichen Gütern ist nicht erforderlich.

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

Lagerung von Lithium-Batterien

Für die Lagerung von Lithium-Zellen und -Batterien gibt es bis heute keine gesetzlichen Anforderungen. Beschädigte oder defekte

Batterien müssen umgehend aus dem Lager- und Produktionsbereich entfernt werden.

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung gibt in der FAQ-Liste „Handlungsrahmen Elektromobilität“ folgende Hinweise: „Da die Palette von Elektrofahrzeugen vom Zweirad bis zum LKW reicht, ist eine Gefährdungsbeurteilung im Einzelfall unabdingbar. Insbesondere wird eine Regelung für den Fall benötigt, dass ein Akkumulator ohne äußerlich sichtbaren Schaden hinfällt oder vom Stapler angefahren wird, z. B. 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 Verweise links).

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

Definitionen

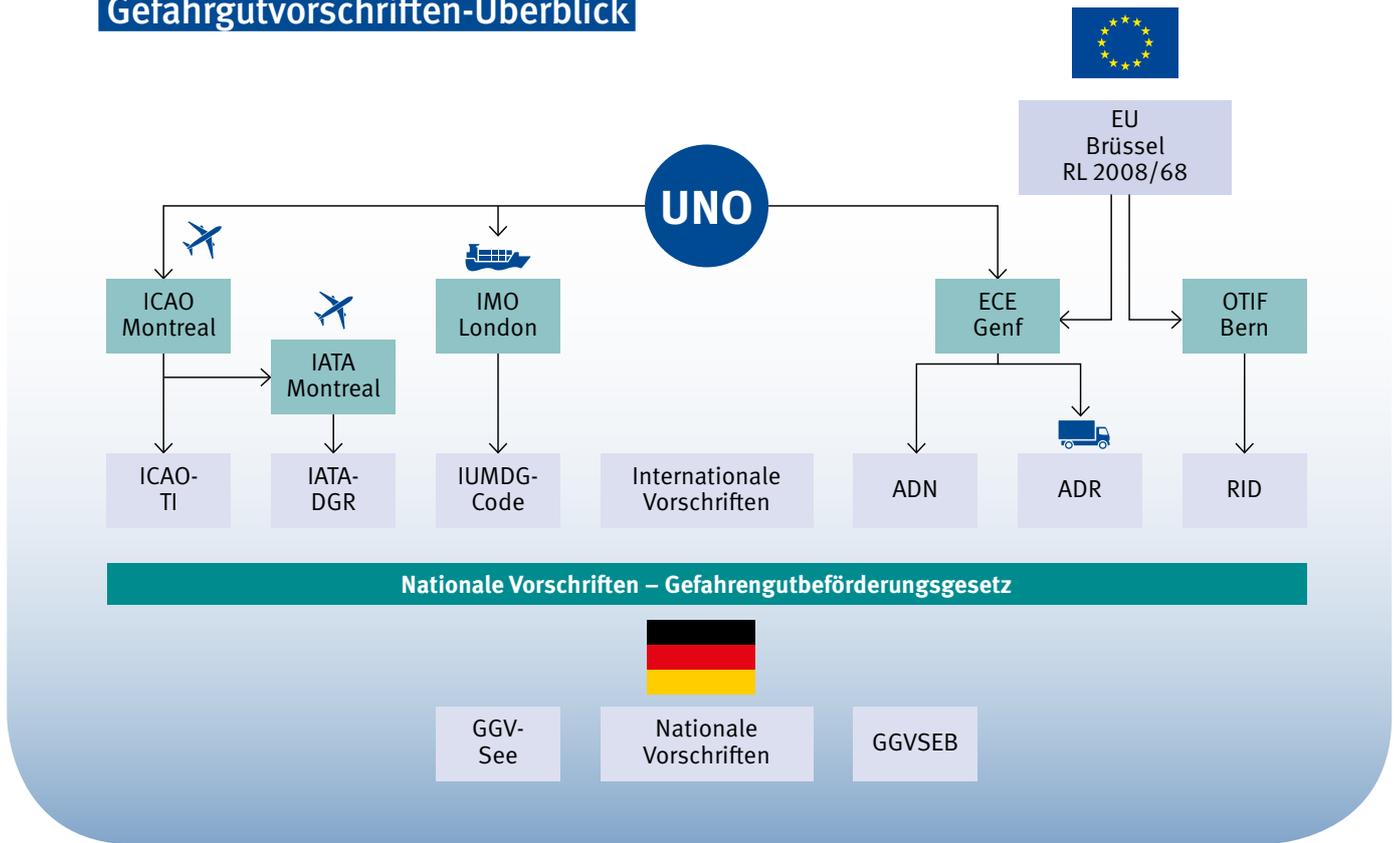
Zelle: Eine einzelne, ummantelte elektrochemische Einheit (eine positive und eine negative Elektrode), die zwischen ihren beiden Polen eine Spannungsdifferenz aufweist.

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.

Gefahrgutvorschriften-Überblick



einhält, kann außerdem sicher sein, dass der Versicherer im Schadensfall auch wirklich die Kosten übernimmt.

Entsorgung / Recycling

Für die Entsorgung von Lithium-Batterien wurden speziell 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 sollten Verbraucher darauf achten, Lithium-Zellen, Batterien und Geräte, die Lithium-Zellen und -Batterien enthalten, niemals in den normalen Restmüll zu geben. Sie müssen in Sammelboxen des Einzelhandels oder

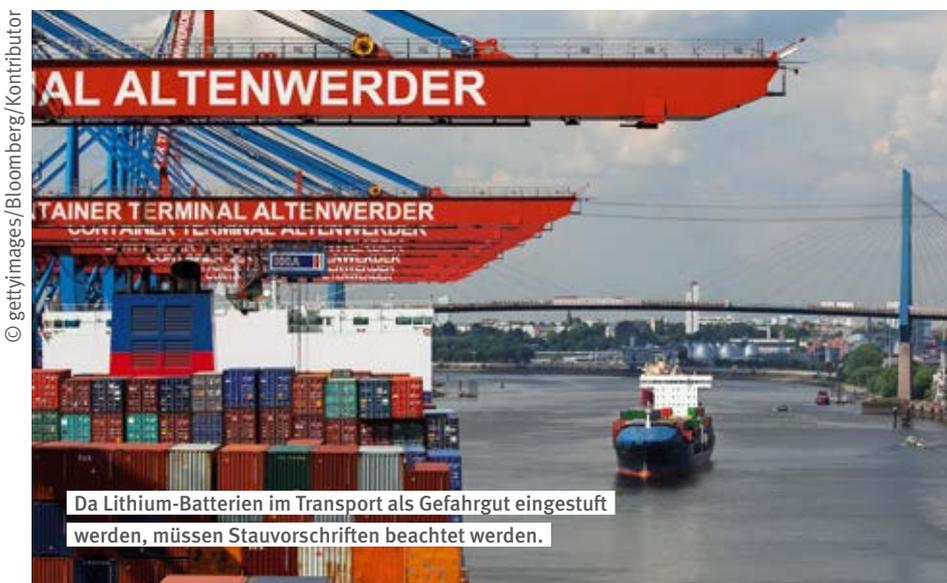
bei kommunalen Sammelstellen abgegeben werden. Wichtig: Immer wenn Lithium-Zellen und -Batterien ohne Geräte zur Entsorgung übergeben werden, die Pole vor Kurzschluss schützen. Entweder durch Abkleben der Pole oder durch Verpacken der Lithium-Zelle oder -Batterie in einen Kunststoffbeutel.

Schulung und Fachkunde

Grundsätzlich gilt: Alle Mitarbeiter, die mit Gefahrgut umgehen, müssen auf dem neuesten Stand der Vorschriften sein, über Änderungen informiert werden und selbstverständlich müssen auch die Arbeitsdokumente und Anweisungen dem aktuellen Vorschriftenstand entsprechen.

Eva Glimsche

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



Da Lithium-Batterien im Transport als Gefahrgut eingestuft werden, müssen Stauvorschriften beachtet werden.

© gettyimages/Bloomberg/Kontributor



Der neue Film: Sicher – fest!

Das Festmachen von Binnenschiffen ist nicht ungefährlich. Der Film zeigt mit vielen Beispielen, wie man es richtig macht.

Das Festmachen von Schiffen ist Routine – aber jedes Mal aufs Neue geht es um Genauigkeit und Konzentration. „Das Manöver beginnt für die Mannschaft, streng genommen, schon in der Kabine.“

Mit diesen Worten startet ein neuer Film für die Binnenschifffahrt, der sich an die Beschäftigten an Bord von Binnenschiffen wendet und ein zentrales Manöver des Alltags in den Mittelpunkt stellt: das Festmachen und damit die Arbeit mit Tau und Draht. Festgemacht wird an verschiedenen Örtlichkeiten, zum Beispiel am Poller an Land, an Dalben oder an anderen Schiffen. Auch beim Schleusen ist der Umgang mit Festmachereinrichtungen Routine, um das Schiff ständig zu machen oder den eigentlichen Schleusenvorgang durchzuführen.

Gedreht wurde im realen Schiffsbetrieb. Die Besatzung von MS Schwelgern zeigt routiniert und kompetent, worauf es beim Festma-

chen an Bord von Binnenschiffen ankommt. Gezeigt wird das Festmachen des Schiffes am Poller, am Dalben und beim Schleusen mit unterschiedlichen Leinen aus unterschiedlichem Material. Es beginnt mit der richtigen persönlichen Schutzausrüstung (PSA), geht über die Auswahl der Festmachereinrichtungen und die Ordnung an Deck bis hin zur korrekten Ausführung der Arbeiten beim eigentlichen Vorgang des Festmachens.

Arbeitsschritte werden genau erklärt

Der Film beschreibt die Aufgaben detailliert in Wort und Bild. „Der Matrose steht vor dem Poller. Er führt die Leine mit den Händen von außen. Das Manöver wird mit einem halben Schlag oder Klemmschlag beendet und das Schiff so ordnungsgemäß gesichert. Das überschüssige Leinenmaterial wird nach dem Manöver ordentlich, zweckmäßig und schonend aufgeschossen“ – so werden die Arbeitsschritte genau erklärt. Gezeigt wird

FAUSTHANDSCHUHE AUS LEDER

Welche Handschuhe sollen es beim Festmachen sein? Der Präventionsfachausschuss und die Fachgruppe Binnenschifffahrt haben sich in ihren letzten Sitzungen mit dieser Frage ausführlich beschäftigt und empfehlen speziell entwickelte Fausthandschuhe aus Leder. Mit diesem Handschuhtyp ist es wesentlich leichter, die Hand aus dem Gefahrenbereich zu ziehen, wenn die Gefahr des Einquetschens besteht.

auch, warum beim Belegen niemals zwischen Leine und Poller gegriffen werden darf, denn hierbei besteht Quetschgefahr und damit ein hohes Risiko für schwere Verletzungen der Finger bis zur Amputation.

Ein weiterer Schwerpunkt beschreibt, welche Gefahren von reißenden Leinen oder Drähten ausgehen können und warum die Absprache zwischen der Schiffsführung und der Decks-mannschaft so wichtig ist.

Der Film richtet sich an alle Beschäftigten an Bord – er eignet sich zum Beispiel auch für die Unterweisung und Einweisung neuer Mitarbeiter im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung. (rb)

+ Weitere Informationen:
Mitgliedsunternehmen können den Film ab Anfang Mai über den Medienkatalog der BG Verkehr oder direkt bei der zuständigen Aufsichtsperson bestellen.
www.bg-verkehr.de/Medienkatalog



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