1/2018 | 31320

SicherheitsProfi

ENTSORGUNG

Das Magazin der BG Verkehr

IFAT | 8

Unfallsituationen entschärfen

Lithiumbatterien Transport und Entsorgung | 10

Reportage Von Beruf Festmacher | 16

© Christian Ahrens, Köln

Liebe Leserin, lieber Leser,

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

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

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

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

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Impressum

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

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka, Vorsitzende der Geschäftsführung

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

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

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

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

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

© Gettyimages/iStock/Peter de Kievith

10

© Christoph Papsch/BG Verkehr

16

© MSSP

28

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 4

Sicher & gesund

IFAT 2018
Was erwartet Sie am Stand der BG Verkehr? 8

Lithiumbatterien und -zellen
Infos zu Transport und Entsorgung 10

Unterweisungskarten
Praktische Unterstützung im Alltag 14

Medikamente am Steuer
Wie steht es mit der Fahrtüchtigkeit? 15

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

Kampagne kommmitmensch
Das Handlungsfeld Führung 22

Fahrerassistenzsysteme
Weniger Unfälle durch konsequente Nutzung 24

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

Unfallbilanz im Extranet
Neuer Service für Mitglieder 27

Rollstuhlbasketball
Weltmeisterschaft in Hamburg 28

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann zum Thema Verantwortung 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 2

© IFA

Schwingungsbelastung messen

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

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

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

Gefährdungsbeurteilung: irreführende Werbung

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

© Via Storia/DGUV

NAPO ist wieder unterwegs

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

www.napofilm.net

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

© Aktion Staub war gestern

Initiative gegen Baustaub

„Staub war gestern“ lautet das Motto einer Initiative, die auf Deutschlands Baustellen den allgegenwärtigen Staub bekämpfen will. Mit der Initiative wollen die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG BAU) und ihre Kooperationspartner den Staub auf Baustellen reduzieren. Es gehe vor allem darum, „alle Akteure am Bau einzubinden und mehr für die Gefährdungen der Gesundheit durch Stäube zu sensibilisieren“, erklärt Norbert Kluger, Leiter des Bereichs Gefahrstoffe der BG BAU. Das Aktionsprogramm will durch systematische Kooperation und Koordinierung die Wirksamkeit bestehender Einzelmaßnahmen steigern. Ein Branchenportal im Internet bündelt alle Aktivitäten und Handlungshilfen.

www.bgbau.de/staubarm-bauen

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

kommmitmensch

Sicher. Gesund. Miteinander.

Lästern ist so gestern

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

Einfache Handlungshilfe für Verantwortliche

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

www.kommmitmensch.de

Verkehrsgerichtstag fordert höhere Bußgelder

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

© Fotolia/nemo1963

Getrennte Erfassung von Altpapier

Der Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft, der Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung und der Verband Deutscher Papierfabriken fordern die konsequente Abschaffung von Gemischterfassungssystemen und die getrennte Erfassung von Altpapier in ganz Europa. In Deutschland werde dies schon heute fast flächendeckend erfüllt, in anderen europäischen Ländern aber nicht. Die gemeinsame Erfassung verschiedener Materialfraktionen führt nach Ansicht der Verbände dazu, dass die Qualitätsstandards für ein fachgerechtes Recycling von Altpapier und damit für eine Kreislaufschließung nicht oder nur sehr eingeschränkt erfüllt werden.

© Thinkstock/iStock/gavran333

EU-Kommission will Plastikabfälle verringern

Bis 2030 sollen nach dem Willen der Europäischen Kommission sämtliche Plastikverpackungen auf dem EU-Markt wiederverwertbar werden. Zudem will die Kommission den Verbrauch von Einwegkunststoffen reduzieren und die absichtliche Verwendung von Mikroplastik beschränken.

In Europa fallen jährlich rund 25 Millionen Tonnen Plastikmüll an. Nur knapp 30 Prozent davon werden zur Wiederverwertung gesammelt. Der Rest landet auf Müllkippen, in Verbrennungsanlagen oder in der Umwelt. Weltweit machen Kunststoffe einen Anteil von 85 Prozent der Abfälle an Stränden aus. „Wir müssen verhindern, dass Plastik in unser Wasser, unser Essen und sogar unsere Körper kommt“, erklärte Kommissionsvizepräsident Frans Timmermans am 16. Januar in Straßburg.

Bisher war China ein wichtiger Abnehmer des europäischen Plastikmülls. Zu Jahresbeginn hat das Land aber bekanntgegeben, die Abfallimporte zu stoppen. Allein Deutschland führte bisher dorthin rund 560.000 Tonnen Plastikabfälle pro Jahr aus, die nun anderweitig recycelt oder verbrannt werden müssen.

Im Rahmen der neuen Strategie soll Recycling zu einem lohnenden Geschäft werden. Da mehr Kunststoff gesammelt werde, sollten bessere, größere Recyclinganlagen eingerichtet werden. Zusätzliche 100 Millionen Euro sollen zur Finanzierung der Entwicklung intelligenterer und recyclingfähigerer Kunststoffe, effizienterer Recyclingverfahren und zur Beseitigung gefährlicher Stoffe und Kontaminanten aus recycelten Kunststoffen bereitgestellt werden.

Regelwerk kompakt

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

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

© Fotolia/ Jürgen Fälchle

Jubiläum: 15 Jahre Einwegpfand

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) zieht anlässlich des 15-jährigen Bestehens des Pflichtpfandes auf Einweggetränkeverpackungen eine positive Bilanz. Das am 1. Januar 2003 in Kraft getretene Einwegpfand habe sich vom ersten Tag an segensreich als wirksames Instrument gegen eine immer stärkere Vermüllung der Umwelt erwiesen. Während in nahezu allen Ländern ohne Einwegpfand Getränke in Mehrweg aus den Verkaufsregalen verschwunden seien, habe Deutschland heute das weltweit größte und intakteste Mehrwegsystem im Getränkebereich. In Deutschland landen nach Angaben der DUH mehr als 98 Prozent der bepfandeten Verpackungen in den jeweiligen Sammelsystemen für Einweg- beziehungsweise Mehrwegverpackungen.

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

Aufs Steigband geklettert

In der Sortieranlage eines Entsorgungsunternehmens kam es zu einer Störung am Steigband vom Exportbereich auf das Förderband. Um das Band schnell wieder zum Laufen zu bringen, kletterte ein Mitarbeiter kurzerhand auf das Steigband und beseitigte die Störung. Auf dem Rückweg rutschte er auf dem schrägen Band aus und stürzte zu Boden. Es dauerte Monate, bis sein gebrochenes Schienbein wieder voll belastbar war.

In den Schaltschrank gefasst

© Thinkstock/iStock/artnimals

Nachdem er eine Störung an einer Ballenpresse beseitigt hatte, wollte ein Müllwerker den Motorschutzschalter wieder anschalten. Wegen eines Defektes am Hauptschalter ließ sich dieser Schaltschrank ohne Freischaltung öffnen. Als der Mann in den Schrank fasste, berührte er nicht abgedeckte spannungsführende Teile und erlitt einen Stromschlag mit Körperdurchströmung. Er wurde schwer verletzt.

Falsche Handschuhe

Ein Mitarbeiter bekam den Auftrag, einen Container zu schweißen. Als persönliche Schutzausrüstung nutzte er gummierte Arbeitshandschuhe. Eine Schweißperle fiel auf den Handschuh und das Gemisch aus flüssigem Metall und Gummi brannte sich in die Haut. Die Verletzung musste von einem Facharzt behandelt werden. Schweißerhandschuhe mit Stulpen standen in dem Betrieb nicht zur Verfügung.

Arbeitsschutz auf der IFAT 2018

Arbeit an gefährlichen Maschinen, Rückwärtsfahren, Warnkleidung – wir laden Fachleute aus der Entsorgungsbranche dazu ein, sich an unserem Messestand über die aktuellen Arbeitsschutzthemen zu informieren.

Der Erfolg auf Messen ist von verschiedenen Faktoren abhängig: vom Standort, der Präsentation, dem Team vor Ort und natürlich von den Produkten, die gezeigt werden. Hier hat die BG Verkehr ein deutliches Plus: An unserem Stand präsentieren ausgewiesene Fachleute „Produkte“, das heißt Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, die gefragt und wichtig für alle Unternehmen und ihre Beschäftigten sind. Mit den Themen, die wir auf dem Stand ansprechen, orientieren wir uns an aktuellen Fragen der Branche.

Sicherheit an Automatikschüttungen

Automatikschüttungen haben den Vorteil, dass sie die Abfallbehälter automatisch aufnehmen, entleeren und wieder absetzen. Das schont den Rücken der Abfallwerker. Durch einen sogenannten Klappenschalter erkennt die Automatikschüttung, wenn ein Abfallbehälter an den Schüttungshubwagen geschoben wird und hebt den Behälter dann um etwa 40 Zentimeter an. Sitzt der Behälter nach dem Anheben vollständig auf dem Schüttungskamm, wird durch den Behälterrand ein zweiter, sogenannter Quittungsschalter betätigt. Dadurch erfolgt die Freigabe für das weitere Anheben, Verriegeln, das automatische Einkippen, das Entleeren und das Absetzen des Behälters. Leider ist es dabei wiederholt zu schweren Arbeitsunfällen gekommen.

Beispiele typischer Unfallsituationen

- Der Start wird durch eine unabsichtliche Berührung der Behälterkennung ausgelöst und die Schüttung erfasst den Bediener.
- Zur Beseitigung von Störungen beugt sich ein Müllwerker über den Behälter oder klettert auf den Schüttungskamm.
- Die Arbeitskleidung wurde nicht korrekt angezogen und jemand bleibt an der Schüttung hängen.
- Ein Mitarbeiter hält sich nach dem Einhängen des Behälters in der Gefahrenzone auf.

Die technischen Lösungen zum Schutz der Beschäftigten müssen also ständig weiterentwickelt werden. Bis dahin muss ein Schutzbügel die unbeabsichtigte Betätigung des Quittungsschalters verhindern. In Unterweisungen gilt es, besonders darauf hinzuwirken, dass vor jeder Störungsbeseitigung die Maschine konsequent stillgesetzt wird.

Rückwärtsfahren vermeiden

Das Rückwärtsfahren und das Zurücksetzen von Abfallsammelfahrzeugen stellen gefährliche Verkehrsvorgänge dar, die wenn möglich immer vermieden werden sollen. Die Touren sollen möglichst so geplant werden, dass keine Rückwärtsfahrten erforderlich sind. Trotzdem können Abfallsammelfahrzeuge immer wieder in unvorhergesehene Situationen kommen, in denen Rangieren oder Rückwärtsfahren erforderlich wird. Aber auch in Sackgassen fährt der Fahrer häufig vorwärts hinein und rückwärts wieder heraus, weil „es nicht anders geht“. Geht es wirklich nicht anders? Welche Lösungsmöglichkeiten bieten sich für verschiedene Situationen an? Wie machen es andere Entsorger? Diese Fragen wollen die Experten der BG Verkehr am Stand mit den Besuchern anhand eines Modells diskutieren und Hinweise dazu geben, wie das Rückwärtsfahren im Alltag vermeiden werden kann.

Sicherheitsmaßnahmen an gefährlichen Maschinen

In der Abfallwirtschaft ist eine Reihe von Maschinen im Einsatz, bei denen die Beseitigung von Störungen oder der nicht sachgemäße Umgang ein hohes Risikopotential aufweisen. Immer wieder kommt es zu Ar-

© Alex Schelbert/Messe München

Infos zum Stand

HABEN WIR IHR INTERESSE GEWECKT?

Dann besuchen Sie uns vom 14. bis zum 18. Mai auf der IFAT in München, in Halle A6, Stand 208. Die Experten aus dem Entsorgungsbereich freuen sich darauf, Ihnen Lösungsansätze für Ihren betrieblichen Alltag vorzustellen und mit Ihnen ins Gespräch zu kommen.

beitsunfällen, weil Sicherheitsmaßnahmen beispielsweise an Pressen und Förderbändern nicht eingehalten werden. Am Messestand werden die Besucher mit Hilfe von Fallbeispielen für diese Themen sensibilisiert.

Warnkleidung

Abfallwerker befinden sich bei ihrer Tätigkeit beinahe ständig im fließenden Verkehr und können von anderen Verkehrsteilnehmern leicht übersehen werden. Noch schlimmer ist es bei Dunkelheit. Deshalb ist die richtige Warnkleidung wichtig, um Unfällen vorzubeugen. Warnkleidung ist zudem wenig nützlich, wenn sie falsch getragen oder durch andere Kleidungsstücke verdeckt wird.

Kampagne kommmitmensch

Auch Beschäftigte in Entsorgungsbetrieben wollen sicher und gesund durch ihr Arbeitsleben kommen. Sie haben einen anstrengenden Beruf. Viele sind täglich unterwegs, um den Müll abzuholen – dabei kommt es genauso wie in der Abfallbehandlung darauf an, dass die Kollegen gut zusammenarbeiten und sich richtig und sicher verhalten.

Die Kampagne kommmitmensch gibt Beispiele für gute Unterweisungen und zeigt, wie man die Mitarbeiter einbindet, um Lösungen für sicheres und gesundheitsbewusstes Arbeiten zu finden. Im Mittelpunkt stehen sechs Handlungsfelder: Führung, Kommunikation, Beteiligung, Fehlerkultur, Betriebsklima sowie Sicherheit und Gesundheit. Die Kampagne wird auf der Messe vorgestellt. (rb)

© BG Verkehr

Am Messestand diskutieren wir mit den Besuchern, wie sich typische Gefahren aus dem Arbeitsalltag entschärfen lassen.

www.ifat.de

Entsorgung 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?

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 an Zellen erfüllen.

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

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

Für die Herstellung der Lithiumbatterien gelten weltweit strenge Vorschriften. Ein genau definiertes Qualitätsmanagementsystem soll dafür sorgen, vor allem die gefährlichen internen Kurzschlussfehler auszuschließen. Brände mit Lithium-Metall-Zellen beziehungsweise Lithium-Metall-Batterien sind mit konventionellen Mitteln zur Brandbekämpfung schwer unter Kontrolle zu bringen. Bei Bränden mit Lithium-Ionen-Zellen beziehungsweise -Batterien kann durch Einsatz großer Wassermengen das Durchgehen weiterer Zellen verhindert werden. Von billig hergestellten Batterien und von Plagiaten geht ein hohes Risiko aus, da diese ohne Qualitätskontrollen hergestellt wurden und damit im ganzen Transportverlauf ein Brandrisiko darstellen.

Der Markt für elektronische Geräte, die mit Lithiumbatterien betrieben werden, wächst seit Jahren. Von der kleinen Zelle im Smartphone bis zur großen Batterie als Antrieb für Elektrobikes oder Serviceroboter, die den Rasen mähen, haben sie Einzug in den Alltag gehalten. Was bedeutet das für den Transport, die Entsorgung und das Recycling?

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

Für die Versandvorbereitung macht es einen großen Unterschied, ob die Zellen verbaut sind oder ohne Ausrüstung verschickt werden, denn dafür gelten die strengsten Regelungen.

„Kleine“ Lithiumbatterien

Für die Entsorgung von Lithiumbatterien wurden besondere 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. Die Entsorgung gebrauchter „kleiner“ Lithiumbatterien gestaltet sich für den Verbraucher, egal ob es sich um Firmen oder Privatpersonen handelt, relativ einfach. Die Batteriehersteller müssen die Batterien kostenlos zurücknehmen und sich um die Entsorgung kümmern. Dafür gibt es verschiedene Sammel- und Rücknahmesysteme. In Deutschland ist das GRS, das Gemeinsame Rücknahmesystem, das bekannteste, erkennbar an den grünen Sammelboxen, die häufig auch in Baumärkten, Supermärkten und in vielen Firmen anzutreffen sind. Es gibt aber auch andere Rücknahmesysteme wie CCR Rebat, Ökorecell oder ERP.

Was sind „kleine“ Zellen oder Batterien, die in diese Sammelboxen dürfen?

- „Klein“ sind alle Zellen und Batterien mit einem Gewicht von höchstens 500 Gramm
- Alle Lithium-Ionen-Zellen mit höchstens 20 Wattstunden (Wh) Nennenergie
- Lithium-Ionen-Batterien mit maximal 100 Wh
- Für Lithium-Metall-Zellen gilt ein Grenzwert von maximal einem Gramm metallischen Lithiums und für Lithium-Metall-Batterien von höchstens zwei Gramm metallischen Lithiums

In der Praxis dürfte die 500-Gramm-Grenze am einfachsten umzusetzen sein; die Kenngrößen sind bei gebrauchten Zellen/Batterien oft nicht mehr zu ermitteln. In die Sammelboxen dürfen auch andere Batterietypen; eine gemischte Sammlung ist im Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) explizit erlaubt. Empfehlenswert ist dabei, zumindest bei den Lithiumzellen/-batterien die Pole mit nichtleitendem Klebeband abzukleben, um mögliche Kurzschlüsse zu vermeiden.

Diese Sammelboxen benötigen keine gefahrgutrechtliche Bauartzulassung, sofern das Bruttogewicht jeder Box 30 Kilogramm nicht übersteigt. Geregelt wird diese einfache Art der Entsorgung in der Sondervorschrift 636 des ADR in Verbindung mit der Verpackungsanweisung P909. Diese Sondervorschrift befreit die Beförderung der kleinen Lithiumbatterien von nahezu allen Gefahrgutvorschriften des ADR.

Lediglich folgende Voraussetzungen müssen von den Firmen, die die Rücknahmesysteme betreiben, erfüllt werden:

- Die Sammelboxen müssen ausreichend stabil sein, um den Transportbeanspruchungen standzuhalten.
- Es muss ein Qualitätsmanagementsystem etabliert sein, um sicherzustellen, dass die Gesamtmenge an Lithiumzellen und -batterien je Beförderungseinheit (= Fahrzeug oder Fahrzeug mit Anhänger) 333 Kilogramm nicht übersteigt.
- Die Sammelboxen müssen mit der Aufschrift LITHIUMBATTERIEN ZUR ENTSORGUNG oder LITHIUMBATTERIEN ZUM RECYCLING gekennzeichnet sein.

Zulässig ist diese stark vereinfachte Art der Beförderung jedoch nur vom Verbraucher oder von den Sammelstellen zur Zwischenverarbeitungsstelle. Fallen größere Mengen der „kleinen“ Zellen/Batterien an, gibt es auch Fässer oder Kisten für die Sammlung und den Transport, die dann jedoch eine Gefahrgutzulassung (UN-Spezifikation) aufweisen müssen. Ansonsten gelten die gleichen Bedingungen wie zu den Sammelboxen oben beschrieben.

Kennzeichnung

Bereits seit Januar 2017 darf für die Entsorgung großer Zellen/Batterien der neue Gefahrzettel Nr. 9A verwendet werden. Bis Ende 2018 ist jedoch die Verwendung des Gefahrzettels Nr. 9 noch erlaubt. Ab 1. Januar 2018 muss dann für die Entsorgung großer Lithiumbatterien ausschließlich der Gefahrzettel Nr. 9A verwendet werden.

© Thinkstock/iStock/Peter de Kievith

Größere Lithiumzellen

Für größere Lithiumzellen/-batterien mit mehr als 500 Gramm Zell-/Batteriegewicht und mehr als 20/100 Wh beziehungsweise 1 Gramm/2 Gramm Lithiumgehalt, beispielsweise solche für E-Bikes, große Handwerkergeräte, manche Rauchmelder oder Speichermodule für Photovoltaikanlagen, können die Erleichterungen der Sondervorschrift 636 nicht genutzt werden. Hier kommen alle Vorschriften des ADR uneingeschränkt zum Tragen. Maßgebend ist für solche Zellen/Batterien die Sondervorschrift (SV) 377 in Verbindung mit der Verpackungsanweisung 909.

Gemäß der Verpackungsanweisung P909 müssen alle Zellen und Batterien kurzschlussgesichert verpackt werden. Die Verpackung benötigt eine gefahrgutrechtliche Zulassung (UN-Spezifikation). Ausgenommen davon sind Batterien mit einer Bruttomasse von mindestens 12 Kilogramm mit einem widerstandsfähigen Gehäuse, für die nur eine widerstandsfähige Außenverpackung ohne Bauartprüfung erforderlich ist. Für den Transport dieser „großen“ Zellen/Batterien muss die Verpackung mit dem Gefahrzettel Nr. 9A sowie der Aufschrift der UN-Nummer versehen sein, zusätzlich zur Angabe LITHIUMBATTERIEN ZUR ENTSORGUNG oder LITHIUMBATTERIEN ZUM RECYCLING, wie es die SV 377 fordert.

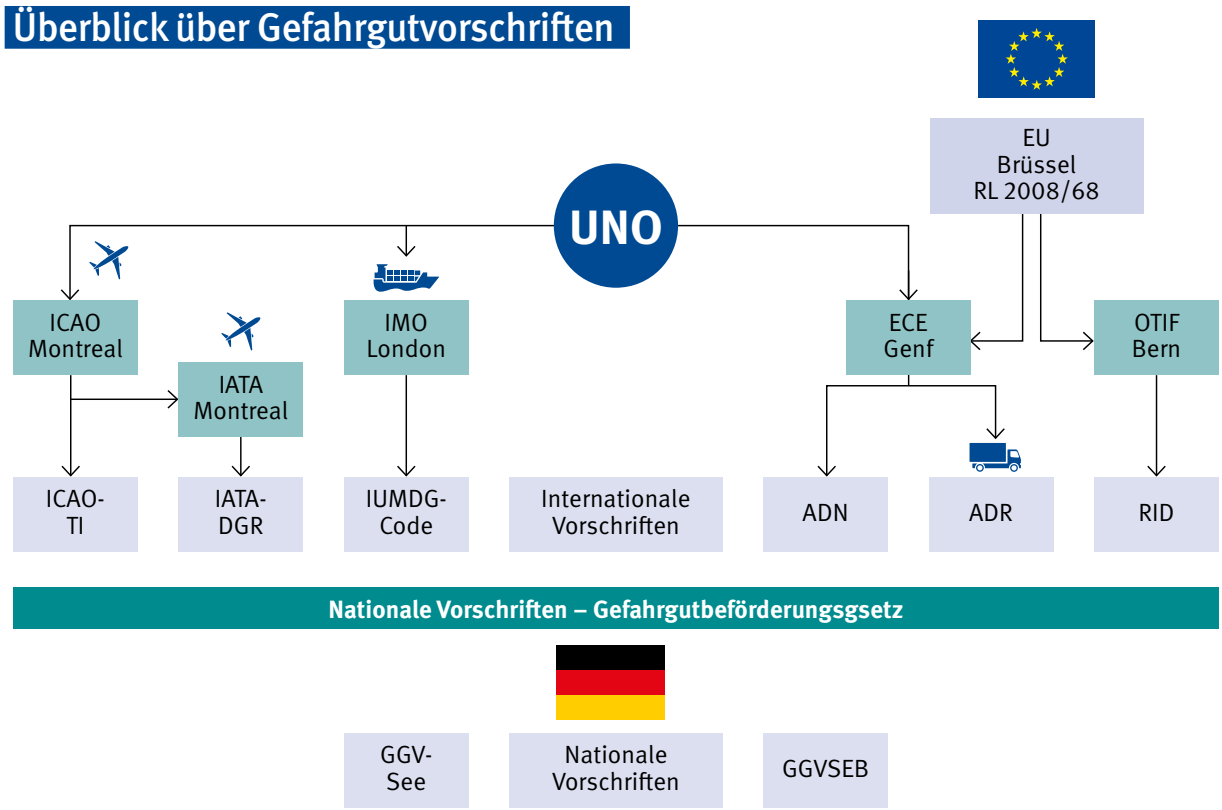
Elektroaltgeräte mit Lithiumzellen

Auch Elektroaltgeräte, die noch Lithiumzellen/-batterien enthalten, unterliegen den Gefahrguttransportvorschriften des ADR. Geräte mit enthaltenen Lithium-Ionen-Batterien sind der UN-Nummer 3481 zugeordnet und Geräte mit enthaltenen Lithium-Metall-Batterien der UN-Nummer 3091. Für das Recycling und die Entsorgung der Geräte kann ebenfalls eine Erleichterung gemäß Sondervorschrift 636 genutzt werden. Geeignete Verpackungen wären beispielsweise große Kisten, Holzverschläge, Großpackmittel (IBC) oder auch Gitterboxen, die eine Innenauskleidung haben, damit Kleinteile im Behältnis bleiben.

Ein Transport in loser Schüttung, beispielsweise in 30-m³-Containern, wie er seit vielen Jahren gängige Praxis war, ist definitiv nicht vorschriftenkonform. Das Verdichten und Umschütten der Geräte hat in mehreren Fällen bereits zu Bränden in Sammelstellen geführt. Die Recycling-Firmen müssen gemäß ADR den Kunden geeignete Behälter zur Verfügung stellen.

Transport

Im Rahmen dieses Artikels können wir unmöglich auf alle Regelungen und Vorschriften eingehen. Darum ein paar grundsätzliche Hinweise: Für den Transport von Lithiumbatterien und Lithiumzellen 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). Unterschieden wird dabei zwischen



© Gettyimages/Bloomberg/Kontributor

Ausgemusterte Elektrogeräte, die noch Batterien oder Zellen aus Lithium enthalten, unterliegen den Transportvorschriften für Gefahrgut nach ADR.

neuen, gebrauchten und defekten Batterien. Eine gute Übersicht bieten zum Beispiel die Merkblätter und Transporthinweise des Zentralverbands Elektrotechnik- und Elektronikindustrie oder der Praxisleitfaden des Verbands der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft (BDE) (Bezugsquelle siehe Internetverweise vorne).

Schulung und Fachkunde

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

Weitere Informationen:
Praxisleitfaden des Bundesverbands der Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft
www.bde.de/themen/sonderabfall-wirtschaft/gefahrgut/praxisleitfaden

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

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

Eva Glimsche

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

Klassifizierung

Wie werden Lithiumzellen* und -batterien eingestuft?

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

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

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

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

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

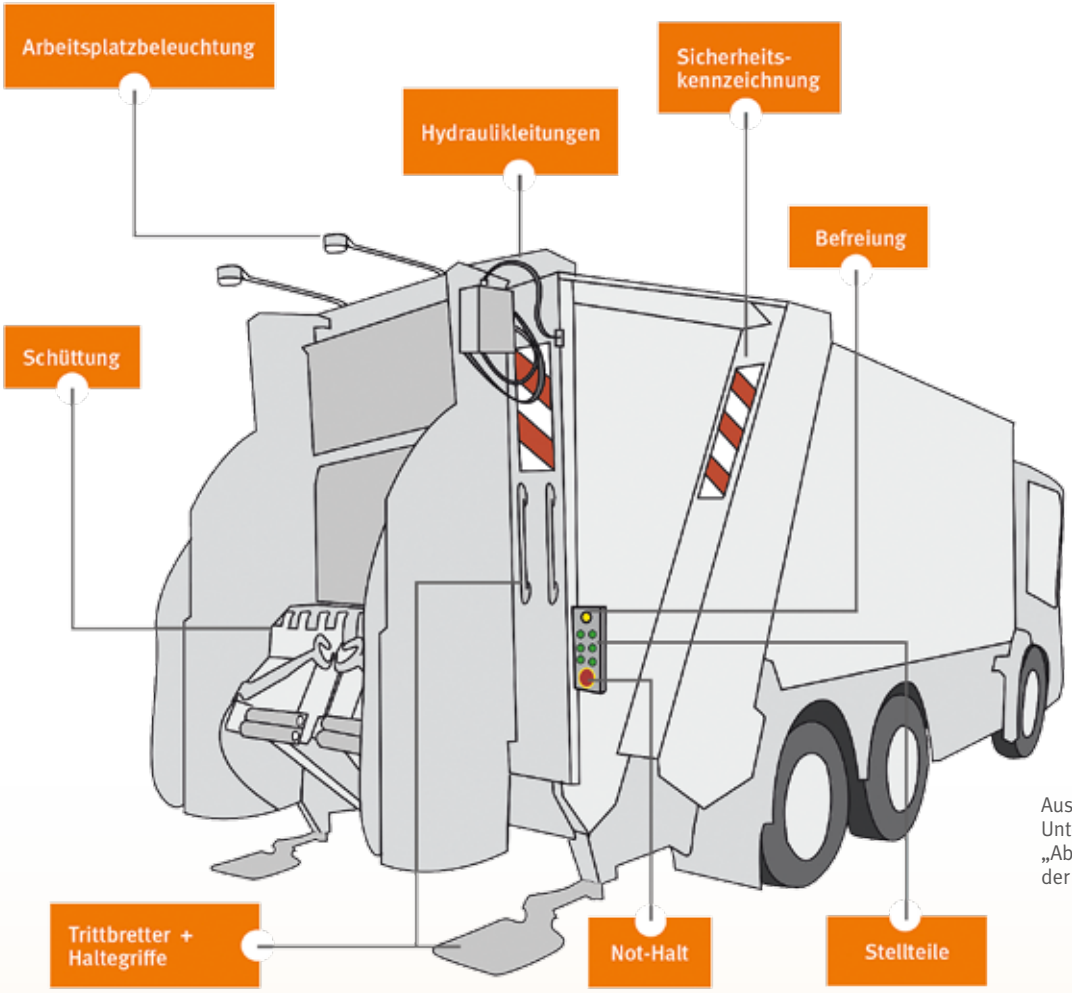
UN 3481
Lithium-Metall-Batterien, **mit** Ausrüstungen verpackt (einschließlich Lithium-Ionen-Polymer-Batterien)

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

* Zellen werden unter der Versandbezeichnung für Batterien verschickt.

Alles im Blick

Kennen Sie schon die Unterweisungskarten der BG Verkehr? Sie vermitteln wichtige Themen des Arbeitsschutzes und helfen bei der Unterweisung der Mitarbeiter, zum Beispiel zum Thema Abfahrtkontrolle.



Ausschnitt aus der Unterweisungskarte E 1 „Abfahrtkontrolle bei der Abfallsammlung“.

Mindestens einmal im Jahr müssen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine Unterweisung erhalten. Dafür gibt es ganz unterschiedliche Lösungen. Die Firma kann zum Beispiel an einem Arbeitstag über Themen zu Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit informieren. Oder man lädt die Beschäftigten alle zwei Monate zu einer kurzen, kompakten Unterweisung ein, um in einer Viertelstunde das Wissen aufzufrischen. Ein guter Aufhänger für die Unterweisung sind aktuelle Unfälle oder Schilderungen gefährlicher Situationen. In jedem Fall ist wichtig, dass die Teilnehmer schriftlich bestätigen, eine Unterweisung bekommen zu haben (so dokumentiert der Arbeitgeber, dass er seine gesetzliche Pflicht zur Unterweisung erfüllt hat).

Die Unterweisungskarten der BG Verkehr bringen Alltagssituationen anschaulich auf den Punkt. Thematisiert werden zum Beispiel die Abfallbehandlung, der Umgang mit Behältern und Pressen, die Warnkleidung und natürlich auch das Rückwärtsfahren. Das Startpaket „Unterweisen – leicht gemacht“ enthält Informationen, die bei der Vorbereitung helfen, zum Beispiel Checklisten zur Planung und Durchführung sowie Unterweisungskarten zu allgemeinen Themen wie Brandschutz, Pflichten aller Beschäftigten im Arbeitsschutz oder Erster Hilfe. Alle Materialien sind kostenlos im Medienshop der BG Verkehr erhältlich.

Weitere Informationen:
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

© Gettyimages/LWA

Mit Medikamenten am Steuer

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

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

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

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

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

Warnzeichen erkennen

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

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

Strafgesetzbuch

§ 315c Gefährdung des Straßenverkehrs (Auszug)

Wer im Straßenverkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er

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

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

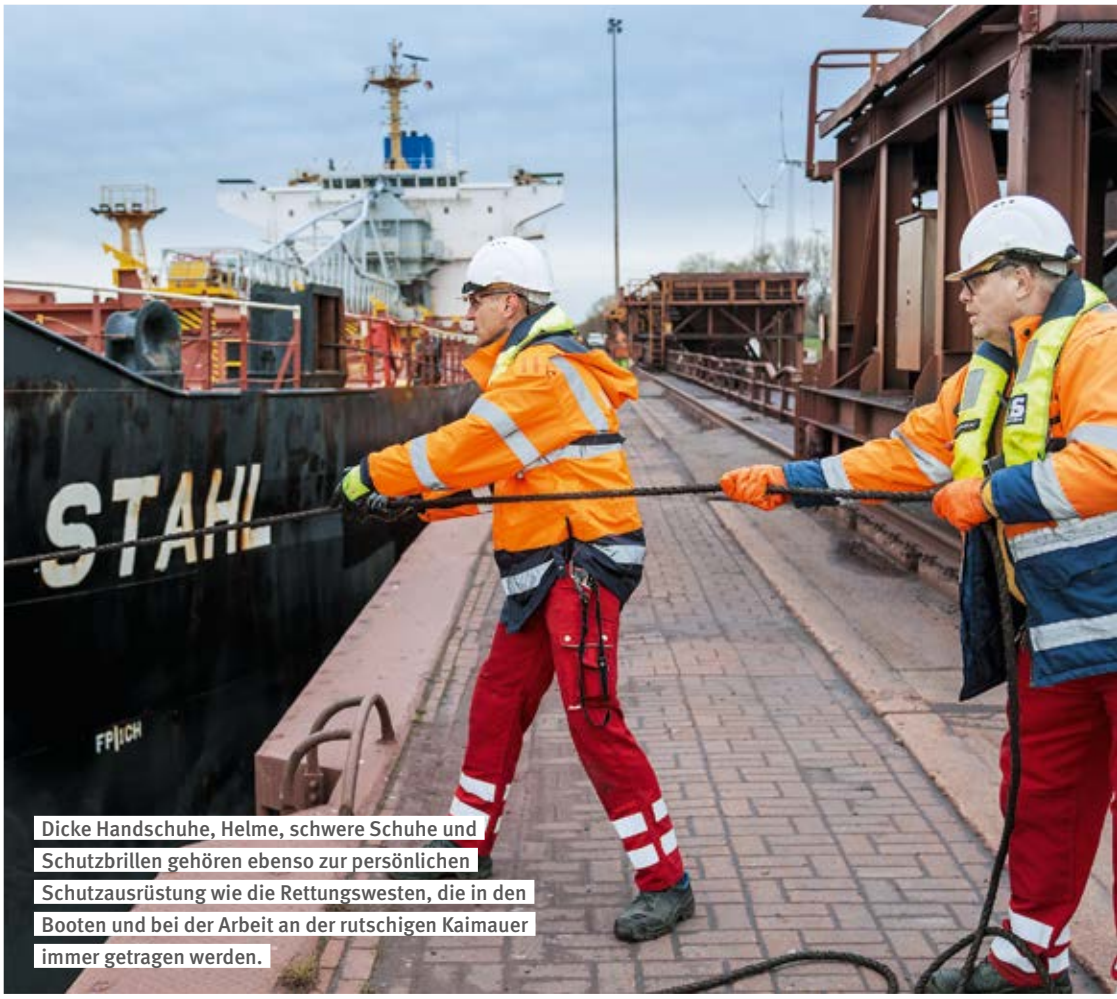
EUROGATE
24

Von Beruf Festmacher

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

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

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



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

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

Armdicke Taue und Drähte aus Stahl

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

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

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

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

Ankunft der WESER STAHL

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

Michael Kechagias (50)

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

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

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

Horst Imgram (54)

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

Ortswechsel: Containerterminal Bremerhaven

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

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

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

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

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

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

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

Text und Fotos: Christoph Papsch

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

Gemeinsam erfolgreich: gute Mitarbeiter und Chefs

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

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

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

Gesund und wertschätzend führen

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

© DGUV

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

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

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

Auch die Arbeitsmenge muss passen, das heißt zum Beispiel, in einer Tour nur so viele Leerungen 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:
- Aufmerksamer, respektvoller Umgang mit den Beschäftigten
- Führungskräfte nehmen ihre Vorbildfunktion wahr
- Mitarbeiter an Arbeitsschutzmaßnahmen beteiligen
- Vorgesetzte achten auf gutes Betriebsklima

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

kommmitmensch

Sicher. Gesund. Miteinander.

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

Auszug aus dem Seminarprogramm:
- Verkehrswirtschaft: Kompetent unterweisen
- Gesundheitsförderung im Betrieb

www.kommmitmensch.de

FAS konsequent nutzen

Fahraufgaben werden immer komplexer und anspruchsvoller. Der Einsatz von Fahrerassistenzsystemen ist die logische Konsequenz – dennoch schalten Fahrer sie oft aus. Die BG Verkehr plädiert für ein Umdenken.

Fahrerassistenzsysteme (FAS) unterstützen bei der Fahraufgabe und gleichen innerhalb physikalischer und technischer Grenzen Fahrfehler aus. Sie tragen deutlich zur Unfallvermeidung und Minderung von Unfallfolgen bei. In der Unfallstatistik der BG Verkehr sind die häufigsten Ursachen für tödliche Lkw-Unfälle im Straßenverkehr das Auffahren auf andere Fahrzeuge und das Abkommen von der Fahrbahn. In Untersuchungsberichten stehen oft die Begriffe unangepasste Geschwindigkeit, Ablenkung und Müdigkeit. Ein weiterer auslösender Faktor dafür dürfte oft Stress (bei der Arbeit oder im Privatleben) oder auch Nacht- beziehungsweise Schichtarbeit sein.

Ein wichtiger Schritt war die EU-weite Verpflichtung zum Einbau eines elektronischen Stabilitätsprogramms im Jahr 2009 sowie eines Notbremsassistenten und eines Spurverlassenswarners bei der Erstzulassung schwerer Nutzfahrzeuge im November 2015. Notbremsassistenten der zweiten Generation könnten laut Berechnungen der Unfallforschung der Versicherer die Anzahl der Lkw-Auffahrunfälle halbieren. Laut Kraftfahrt-Bundesamt wurden im Jahr 2016 über 30.000 Fahrzeuge mit diesen Systemen neu zugelassen. Das ist ein Grund zum Optimismus – allerdings kann auch die modernste Technik nur dann arbeiten, wenn sie eingeschaltet ist. Und daran scheitert es in der Praxis leider häufig.

Typische Unfälle, die FAS verhindert hätten

In den letzten Jahren waren Auffahrunfälle und Abkommen von der Fahrspur die häufigsten Unfallursachen bei tödlichen Unfällen im Zuständigkeitsbereich der BG Verkehr. Dabei ereignen sich Auffahrunfälle fast ausschließlich auf Autobahnen. Häufig wird ungebremst auf ein Stauende aufgefahren. Kommen Fahrzeuge von der Fahrbahn ab, kippen sie um, überschlagen sich beziehungsweise prallen gegen ein Hindernis. Beim Verlassen der Fahrspur geraten die Fahrzeuge unter Umständen in den Gegenverkehr, da diese Unfälle häufig auf Landstraßen verursacht werden.

Die Folgen sind in allen Fällen verheerend. Tote, Schwerverletzte und trauernde Hinterbliebene sind das furchtbare Resultat dieser schweren Unfälle. Darüber hinaus bedeutet dies auch eine hohe Belastung für die Beitragszahler der BG Verkehr. Die Versorgung eines Schwerverletzten oder die unter Umständen jahrzehntelange Rentenzahlung an Verletzte und Angehörige verursacht Kosten im hohen sechsstelligen Bereich.

Verantwortung beim Abschalten von FAS

Stellen Fahrer die Assistenten ab, könnte nach einem Unfall der Verdacht auf grobe Fahrlässigkeit bestehen. Unter Umständen kommen Forderungen der Versicherung, Regressforderungen oder auch ein Bußgeld auf die Betroffenen zu. Die BG Verkehr empfiehlt den Fahrern dringend, die Fahrerassistenzsysteme eingeschaltet zu lassen. Für Unternehmer empfiehlt sich, eine Dienstanweisung zur Aktivierung von FAS zu erlassen.

Es kann Situationen geben, in denen Systeme sich selbst abschalten beziehungsweise abgeschaltet werden, zum Beispiel bei überlagerten Markierungen in Baustellen. In diesem Fall genügt die Deaktivierung des Spurhalteassistenten, andere Systeme können in der Regel angeschaltet bleiben. Nach der Baustelle ist es wichtig, die FAS wieder zu aktivieren – was leider oft vergessen wird! Darum fordert die BG Verkehr, dass sich FAS nach einer bestimmten Zeit automatisch reaktivieren. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Systeme im Notfall zur Verfügung stehen und Unfälle vermeiden. Vom Pkw bis zum schweren Nutzfahrzeug gibt es unterschiedliche FAS, deren

Fahrerassistenzsysteme könnten viele schwere Lkw-Unfälle verhindern.

© Gettyimages/Sean Gallup/Staff

Einbau zwar nicht gesetzlich vorgeschrieben ist, aber dennoch je nach Fahraufgabe und Anforderungsprofil entscheidende Vorteile bringt. Wer den Zugewinn an Sicherheit und Komfort kennengelernt hat, verzichtet nur noch selten darauf. Beim Kauf von Neufahrzeugen sind Einweisungen für die Fahrer direkt beim Hersteller von großem Nutzen. Fahrer lernen so aus erster Hand, wie die Systeme funktionieren, zum Beispiel, dass der adaptive Tempomat nicht die Funktion eines Notbremsassistenten erfüllt.

Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs der BG Verkehr, betont: „Das Können der Berufskraftfahrer will niemand infrage stellen, ganz im Gegenteil: Die gut ausgebildeten und erfahrenen Profis auf der Straße sind unersetzlich. Aber genauso wie ein Chef im Büro von guten Mitarbeitern profitiert, sollte sich der Chef am Steuer gute Assistenten leisten."

Hans Heßner
Referent für Straßenverkehr bei der BG Verkehr

Statistik der Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Die BG Verkehr erfasst nur die Unfälle der Mitgliedsunternehmen. Die Unfallforschung der Versicherer in Deutschland erhebt eigene Daten, die sie uns freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat. Alle Zahlen beziehen sich auf Lkw der EU-Typklasse N3 (Güterkraftfahrzeuge mit über zwölf Tonnen zulässiger Gesamtmasse).

ANZAHL DER SCHWEREN UNFÄLLE

Sonderauswertung der amtlichen Unfallstatistik für das Jahr 2014: Schwere Nutzfahrzeuge waren in Deutschland in 2.556 Unfälle mit Schwerverletzten und in 475 Unfälle mit Getöteten verwickelt. Die Unfälle verteilten sich zu ungefähr je einem Drittel auf Innerortsstraßen (35 %), Landstraßen (34 %) und Autobahnen (31 %). In die insgesamt 9.919 Unfälle mit Personenschaden (also Unfälle sowohl mit der schwersten Unfallfolge „getötet", „schwer verletzt" als auch „leicht verletzt") waren 4.310 Sattelzugmaschinen mit inländischer und 1.784 mit ausländischer Zulassung verwickelt.

TOTE UND SCHWERVERLETZTE

2014 wurden laut amtlicher Statistik bundesweit 499 Menschen bei Unfällen mit schweren Lkw getötet. Darunter waren 49 Lkw-Insassen. 3.248 Menschen wurden schwer verletzt, darunter 560 Insassen von Lkw.

AUFFAHRUNFÄLLE

Die Auffahrunfälle werden in der amtlichen Statistik nicht separat erfasst. Die UDV hat 2016 im Rahmen eines Forschungsprojekts eine Totalerhebung im Land Brandenburg durchgeführt. Darin machten Auffahrunfälle durch den Lkw auf vorausfahrende oder stehende Fahrzeuge 17 Prozent aller schweren Unfälle aus. Sie haben oft sehr gravierende Auswirkungen, ein Drittel der Unfalltoten mit Beteiligung von N3-Lkw geht darauf zurück.

ABKOMMEN VON DER FAHRBAHN

2014 gab es laut amtlicher Statistik bundesweit 191 Unfälle ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer mit Schwerverletzten und acht Alleinunfälle mit Todesfällen. In der Regel sind dies Unfälle, bei denen das Fahrzeug nach links oder rechts von der Fahrbahn abgekommen ist.

Im Jahr 2016 ereigneten sich in Brandenburg 20 Unfälle dieser Art mit schweren Unfallfolgen, 22 Lkw-Insassen wurden dabei schwer verletzt, getötet wurde niemand. Von den 20 Alleinunfällen geschahen acht in den Nacht- und frühen Morgenstunden, zwischen 18 und 6 Uhr.

SONSTIGE UNFALLURSACHEN

Dazu zählen Abbiegevorgänge wie das Rechtsabbiegen innerorts, vor allem Unfälle mit Radfahrern sowie das Linksabbiegen außerorts, bei dem entgegenkommender Verkehr nicht beachtet wird. Abbiegeunfälle sind damit bei N3-Güterkraftfahrzeugen deutlich überrepräsentiert. Fahrunfälle, etwa durch Verlust der Kontrolle über den Lkw, sind hingegen im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern deutlich unterrepräsentiert.

© Thinkstock/iStock/demaerre

Ihre Frage:

Gilt die ärztliche Schweigepflicht auch für Betriebsärzte?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

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

© Thinkstock/iStock/vshivkova

Institut der Unfallversicherung identifiziert Biomarker

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

Weitere Informationen zum Biomarker Calretinin:
www.dguv.de

Mehr Arbeitsunfälle durch Gewaltanwendung

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung veröffentlicht Zahlen.

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

Weitere Informationen:
www.dguv.de

© Bellwinkel/BG Verkehr

Anmeldebereich

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

Wie steht es um Ihre Unfallbilanz?

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

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

Neu: Unfallbilanz jederzeit einsehbar

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

Beitragsausgleichsverfahren

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

Jana Kawe, Mitgliederabteilung der BG Verkehr

Beitragsausgleichsverfahren

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

ZA-DONK! Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball

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

28 Teams, 11 Tage, 96 Spiele

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

Partner für Mobilität

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

© mssp – michael schwartz photographie

Es geht nicht nur um Spitzensport

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

Hamburger Berufsgenossenschaften und BG-Klinik engagieren sich

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

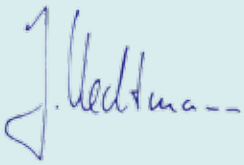
Ein Erlebnis für jeden Besucher

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

Verbote und Verantwortung

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

© Ralf Höhne/BG Verkehr



Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

© Thinkstock/iStock/pix-pax

Wege aus dem Stress finden

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

Unser Webtipp: Arbeitsschutz für kleine Betriebe

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

+ www.asd-bg-verkehr.de

So erreichen Sie die BG Verkehr

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

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

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

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

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

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

Die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© Ralf Höhne/BG Verkehr

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

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

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

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

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

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

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

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

Kostenloser Download im Internet:

www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi

Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint am **1. Juni 2018**

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev

Leserbriefe

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

redaktion@sicherheitsprofi.de

Ein Klick und Sie wissen mehr

Anmeldung unter:
www.bg-verkehr.de

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

BG Verkehr