

# SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

Handschuhe | 12

## Fäustling zum Festmachen

Biostoffe Wann werden sie gefährlich? | 08

Reportage In guten Händen | 16



## Liebe Leserin, lieber Leser,

eigentlich fing das Jahr für die Verkehrsbranche gut an: Abgesehen von einigen Regionen im Süden Deutschlands hatten wir bis Redaktionsschluss nur wenig mit Eis und Schnee zu kämpfen. Das ist gut

für unsere Versicherten und gut für die Unfallbilanz unserer Berufsgenossenschaft. Allerdings sind 2018 nach den vorläufigen Ergebnissen die Unfallzahlen bei der BG Verkehr erneut gestiegen. Einen kleinen Eindruck davon, wie schwer sich Sturzunfälle auswirken, erhalten Sie in dieser Ausgabe bei einem Blick in unsere Unfallstatistik auf den Seiten 28 und 29. Sie zeigt: Ein Unfall ist schnell passiert; die Wiederherstellung der Gesundheit dauert oft Wochen.

### Blieben Sie gesund und unfallfrei!

#### 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:

Druckhaus Kaufmann  
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

##### Leserbriefe:

Sie haben Fragen, Anregungen,  
Lob oder Kritik? Schicken Sie  
einfach eine E-Mail an:  
redaktion@sicherheitsprofi.de

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

Wir beschäftigen uns in dieser Ausgabe auch aus anderen Perspektiven mit dem Unfallgeschehen. Die Prävention spielt dabei wie immer eine zentrale Rolle. Besonders wichtig ist mir aber die Reportage. Wir durften für einen Tag Einblick in das tägliche Geschehen in einer Unfallklinik nehmen. Die Kliniken der Gesetzlichen Unfallversicherung stehen allen Schwerverletzten offen. Etwa ein Drittel der bundesweit rund 560.000 Patienten wird nach einem Arbeits- oder Wegeunfall oder wegen einer Berufskrankheit behandelt. Ein Schwerpunkt ist die Rehabilitation, stationär und ambulant und mit der besonderen Orientierung an den beruflichen Anforderungen, denn viele Versicherte wollen möglichst in ihrem Beruf bleiben. Dass deshalb auch Gabelstapler und ein Trucksimulator zum Einsatz kommen, zeigt unser Bericht über die BG Klinik in Ludwigshafen. Aber genug der Werbung. Sehr viel lieber ist es mir, Sie bleiben gesund und unfallfrei!

Ihre

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

© BG Verkehr/Christoph Papsch



16

© Picture Alliance/Westend61



08



12

© BG Verkehr/Rolf Köppen

## Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz  
Unfallmeldungen 04

## Sicher & gesund

Gefahr durch Biostoffe?  
Gefährdungen praxisnah beurteilen 08

Marke Eigenbau  
Prüfpflichten für Arbeitsmittel 10

Fäustling zum Festmachen  
Neues Modell für Binnenschiffer 12

Kampagne **komm**itmentensch  
Mit gutem Beispiel vorangehen 15

Reportage  
In guten Händen – ein Besuch in der BG Klinik Ludwigshafen 16

Fahrsicherheitstraining  
BG Verkehr fördert neue Konzepte 22

Malaria nicht unterschätzen  
Ärzte empfehlen Vorbeugung 24

Arbeiten mit Diabetes  
Gibt es Einschränkungen? 25

## Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

Selbstverwaltung der BG Verkehr  
Vertreterversammlung 27

Sturzunfälle  
Arm gebrochen und ein Jahr krank? 28

## Service

Prävention aktuell  
Dr. Jörg Hedtmann 30

Kontaktübersicht  
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02

## „Branddirektor Westphal“ löscht künftig Feuer

Als Europas modernstes Feuerlöschschiff gilt die „Branddirektor Westphal“, die im November 2018 in Hamburg ihren Dienst aufgenommen hat. Mit 44 Metern Länge, 10 Metern Breite und Platz für bis zu 32 Einsatzkräfte ist sie das größte Einsatzboot in der Geschichte der Hamburger Feuerwehr. Die drei Wasserwerfer des Schiffes haben eine drei- bis vierfach höhere Leistung als die bisherigen Löschboote. Das Schiff erreicht bis zu zwölf Knoten Geschwindigkeit.



© Picture Alliance/  
Georg Wendt



© gettyimages/Bilanol

## Präventionsfachausschuss zieht positive Bilanz

Im Präventionsfachausschuss Binnenschifffahrt der BG Verkehr beraten Vertreter von Arbeitnehmern und Arbeitgebern zweimal jährlich aktuelle Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes. 2018 gab es drei Themenschwerpunkte: Anfahrten von Brücken mit dem Steuerhaus, Rettung Verunfallter von Binnenschiffen und schwimmenden Geräten sowie Kurzzeitliegeplätze an viel befahrenen Wasserstraßen.

Dass Arbeitsschutz wirkt, zeigt die Entwicklung der Ertrinkungsunfälle. Der erfreuliche Rückgang dieser tödlichen Unfälle verlief in den letzten 60 Jahren nicht linear. Vielmehr erfolgte er in Stufen, denen jeweils eine spezielle Präventionsmaßnahme vorausgegangen war. Insgesamt betrachtet hat die Zahl der tödlichen Arbeitsunfälle in der Binnenschifffahrt in den letzten fünf Jahren ein historisch niedriges Niveau erreicht. Auch die schweren Unfälle nahmen ab. Indiz dafür ist die rückläufige Entwicklung der Rentenfälle. Allerdings blieb die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle insgesamt in den letzten zehn Jahren unverändert.

## Satzungsänderung

Das Bundesversicherungsamt hat den 4. Nachtrag zur Satzung der BG Verkehr vom 12. Januar 2016 genehmigt. Der Nachtrag war im Dezember von der Vertreterversammlung der BG Verkehr beschlossen worden. Geändert wurden zwei Absätze des Paragraphen 44, der sich auf die Aufbringung der Mittel für den überbetrieblichen arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Dienst bezieht.

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)

## Ohne Freude im Job



© gettyimages/Bojan89

Wenig Gestaltungsspielraum, kein Feedback, kein berufliches Weiterkommen, Leistungsdruck – all das kann dazu beitragen, dass Beschäftigte innerlich kündigen. Die Folgen: eine verringerte Produktivität und eine höhere Zahl an Krankheitstagen. Nach einer Studie entstehen der deutschen Wirtschaft dadurch Kosten in Höhe von rund 100 Milliarden Euro jährlich.

Drei Podcasts der Initiative Gesundheit und Arbeit beschreiben, was zu innerer Kündigung führt, wie man sie erkennt und welche Strategien es dagegen gibt.

[www.iga-info.de/veroeffentlichungen/igapodcast/innere-kuendigung](http://www.iga-info.de/veroeffentlichungen/igapodcast/innere-kuendigung)



© Presse- und Informationsamt der Bundesregierung

## Ehrung beim Bundespräsidenten

Bei einem tragischen Verkehrsunfall wurde Ricco Ladewig so schwer verletzt, dass ihm beide Beine amputiert werden mussten. An eine Rückkehr in seinen Beruf als Kraftfahrer war nicht zu denken. Die BG Verkehr stand ihrem Versicherten von Anfang an zur Seite. Ihre Rehaberater halfen auch dabei, dass ihm die Wiedereingliederung in den Alltag gelang. In der ehrenamtlichen Jugendarbeit hat Ricco Ladewig eine neue Bestimmung gefunden. Nun kümmert er sich um Jugendliche mit Lernschwäche. Dafür wurde der Brandenburger von Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier bei seinem Neujahrsempfang im Januar geehrt.

## Gute Ideen gesucht

Der Deutsche Arbeitsschutzpreis zeichnet Unternehmen und Einzelpersonen aus, die sich in besonderem Maße für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit engagieren. In fünf Kategorien werden vorbildlich entwickelte und gelebte Lösungen prämiert. Bewerbungen werden bis zum 1. März 2019 entgegengenommen.

Auch der Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit prämiert gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat herausragende Lösungen für mehr Sicherheit. Gesucht werden für den Wettbewerb „Unterwegs – aber sicher!“ Ideen, die dazu beigetragen haben, Unfälle im innerbetrieblichen Transport und Verkehr oder auf Dienst- und Schulwegen nachhaltig zu verringern. Unternehmen, Institutionen und Einzelpersonen können sich mit ihren Projekten bis zum 30. Juni bewerben.

➔ <https://deutscher-arbeitsschutzpreis.de>  
[www.vdsi-unterwegs-aber-sicher.de](http://www.vdsi-unterwegs-aber-sicher.de)

## Aktuelle

### Unfallmeldungen

#### Sturz an Deck

Bei starkem Seegang machte ein Decksman einen Kontrollgang. Bei einer unerwartet heftigen Bewegung des Schiffs verlor er den Halt und stürzte seitwärts zu Boden. Der heftige Aufprall führte zu Verletzungen im Schulterbereich. Der Mann musste das Schiff im nächsten Hafen verlassen und war monatelang in ärztlicher Behandlung.

© gettyimages/kidy



#### Unfall im Maschinenraum

Auf einer Fähre wurde der Zylinderdeckel gewechselt und mit dem Deckenkran zum Ablageplatz transportiert. Dabei kommt es trotz allergrößter Sorgfalt unvermeidbar zu Ölabtropfungen. Ein Schiffsmechaniker stand entgegen der Anweisung auf der Abdeckung des Schwungrades, rutschte aus und fiel etwa drei Meter tief zwischen dem Motor und dem angehängten Generator in die Bilge. Er zog sich komplexe Verletzungen an der Schulter zu, die eine längere Arbeitsunfähigkeit zur Folge hatten.

#### Tür fällt ab

Als eine Mitarbeiterin in der Cafeteria einen Schrank putzte, löste sich plötzlich die Tür und fiel mit voller Wucht auf den Fuß der Angestellten. Dies führte zu Hautabschürfungen und einer großflächigen Wunde, die nur schlecht ausheilte und mehrfach behandelt werden musste.



© Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

## WSV-Fahrzeuge bekommen Abbiegeassistenten

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) rüstet ihre Fahrzeugflotte mit Abbiegeassistenzsystemen aus. Bereits im vergangenen Jahr wurden in elf Fahrzeugen Systeme eingebaut, die Fahrer akustisch und optisch warnen. „Die Ausrüstung unserer gesamten Fahrzeugflotte mit Abbiegeassistenten ist eine gute und wichtige Investition in die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer“, so Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Insgesamt sollen in der WSV mehr als 260 Lastkraftwagen mit Abbiegeassistenten ausgestattet werden.

## Kompendium Arbeitsschutz in neuem Gewand

Aktuelle Technik und neue Benutzeroberfläche: Die Webfassung des Kompendiums Arbeitsschutz der BG Verkehr erscheint jetzt in neuer Aufmachung. Die neue Benutzeroberfläche und Systematik bieten eine modernere und schlankere Struktur, die die Orientierung erleichtert. Hinzu kommen eine verbesserte Suchfunktion sowie die Dokumentation des Verlaufs der bereits aufgerufenen Dokumente und bisheriger Suchen. Außerdem stehen jetzt erstmals die Sicherheitszeichen nach den Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR A1.3) und die GHS-Gefahrenpiktogramme aus der Symbolbibliothek in der Webfassung zur Verfügung.



© contrastwerkstatt/Fotolia.com/  
BG Verkehr

<http://kompendium.bg-verkehr.de>

## Gespräche zum Gefahrtarif See

Die ehemalige See-BG und die BG für Fahrzeughaltungen haben sich im Jahr 2010 zur BG Verkehr zusammengeschlossen. Damals vereinbarten die Vertreterversammlungen der beiden fusionierten Berufsgenossenschaften, die Rahmenbedingungen der Beitragsgestaltung zunächst unverändert zu lassen. Der gesetzlich vorgesehene Zeitraum von zwölf Jahren für fusionsbedingte Anpassungen endet 2021. Erste Gespräche über die Bildung eines gemeinsamen Gefahrtarifs wurden inzwischen aufgenommen. Welche Konsequenzen sich für den Beitragssatz der Unternehmen aus Seeschifffahrt und Fischerei ergeben, ist noch nicht absehbar. Ziel ist, dass die Beiträge auch nach 2021 stabil bleiben.



© Adobe Stock / Jonas Gimter

## Institut soll Gefahren abwehren

Im Oktober des vergangenen Jahres eröffnete das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Bremerhaven das Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen. Die Einrichtung ist europaweit einmalig und soll längerfristig rund 60 Mitarbeiter beschäftigen. Sie werden vor allem sicherstellen, dass maritime Infrastrukturen wie Häfen und Offshorewindanlagen auch bei Störungen, terroristischen Angriffen und Sabotage nicht ausfallen. Ziel sei es, Schwachstellen zu erkennen und Gefahren abzuwehren. In modernen Häfen wird der gesamte Umschlag inzwischen elektronisch gesteuert. Kriminelle könnten durch illegalen Zugang zu den Daten Hafeninfrastrukturen komplett lahmlegen. Das hätte gravierende Folgen für Reeder, Spediteure, Zoll oder Hafenamts.

Das neue Institut will sich außerdem für die Seenotrettung engagieren. Dazu werden Sensoren entwickelt, die helfen, auch bei schlechten Sichtverhältnissen Schiffbrüchige zu erkennen und ihre Rettung zu ermöglichen.

## Außenstelle Wolgast schließt

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr hat ihre Außenstelle in Wolgast geschlossen. Grund ist die Pensionierung von Kapitän Hartmut Gentz, der die Kontrolle von Schiffen unter deutscher und ausländischer Flagge in Wolgast und in der Region durchführte. Zuletzt verzeichnete die Außenstelle im Jahr rund 80 Besichtigungen, davon 30 Fischkutter. Diese Zahlen spiegeln den Rückgang der zeugnispflichtigen Fischereiflotte im Bereich der Außenstelle Wolgast von 214 auf derzeit 77 Kutter wider. Die Besichtigungen im Bereich Wolgast werden jetzt von Kapitän Sven Schmidt von der Außenstelle Stralsund wahrgenommen.

©Picture Alliance/Hafen-Fotos.de



## Einfach auflegen ist so retro

Fehlende oder mangelhafte Abstimmung und Information führen leicht zu Unfällen und gesundheitsgefährdenden Situationen. Das macht ein neuer Social-Media-Clip deutlich, den die Berufsgenossenschaften im Rahmen ihrer Präventionskampagne **kommmit**mensch veröffentlicht haben. Der Spot „Der Feierabend“ zeigt, welchen Schaden es anrichten kann, wenn die Bereitschaft zur Kommunikation fehlt.



© kommmitmensch.de

## Vorschusszahlung in elf Raten

Der Vorstand der BG Verkehr hat im vergangenen Jahr beschlossen, dass die Mitgliedsunternehmen den Vorschuss auf den Beitrag künftig in elf Raten (statt bisher sechs) zahlen können. Die weitreichende Zahlungserleichterung gilt allerdings nur, wenn die einzelnen Vorschussraten jeweils rechtzeitig und vollständig eingehen. Sofern ein Unternehmer der BG Verkehr bereits ein Lastschriftmandat erteilt hat, braucht er sich um nichts zu kümmern. Die BG Verkehr zieht die fälligen Forderungen exakt zum Fälligkeitstermin vom Konto ein. Wer der BG Verkehr noch kein Lastschriftmandat erteilt hat, sollte dies kurzfristig nachholen. Das Verfahren minimiert den Arbeitsaufwand und vermeidet zuverlässig die Säumniszuschläge, die bei verspäteten Zahlungen berechnet werden müssen.

Alle Leistungen einer Berufsgenossenschaft werden durch die Beiträge der Mitgliedsunternehmen finanziert. Damit die BG Verkehr im laufenden Jahr ihren Zahlungsverpflichtungen, zum Beispiel den Rentenleistungen, nachkommen kann, werden Vorschüsse erhoben.

Diese Regelung gilt nur für Unternehmen der Binnenschifffahrt, nicht für Seefahrtsunternehmen!



© gettyimages/Animaflo

## Norwegenkai bekommt Landstromanlage

Der Kieler Handelshafen bekommt nun eine Landstromanlage. In Kürze sollen die Kreuzfahrtschiffe der Color Line, die zwischen Kiel und Oslo fahren, während ihrer Hafenziegezeit am Norwegenkai mit dem Strom versorgt werden können. Geplant ist, dass bis 2020 auch der Schwedenkai und das Kreuzfahrtterminal am Ostseekai landstromfähig sind.



© Adobe Stock/crimson

## Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt

Zwei Drittel der Schiffsführer in der Binnenschifffahrt sind mit ihren Arbeitsbedingungen insgesamt zufrieden. Das zeigt eine Befragung des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG). Das BAG wollte auch wissen, wie die zunehmende Digitalisierung in dem Arbeitsumfeld empfunden wird.

Zwar schätzen 45 Prozent der Binnenschiffer diese positiv ein, rund 72 Prozent finden aber, dass die Anforderungen am Arbeitsplatz dadurch gestiegen sind. Nur rund zwei Prozent waren der Meinung, dass dadurch die Ansprüche bei der Arbeit eher gesunken seien. Auf die Frage, wie sich Familie und Beruf in der Binnenschifffahrt vereinbaren lassen, gaben nur 25 Prozent der befragten Schiffsführer an, dass dies gut funktioniert.

Weitere Informationen, auch zur Situation von Berufskraftfahrern und Lokführern, gibt die „Marktbeobachtung Güterverkehr“.

[www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)



© Adobe Stock/ingwio



Die raumlufttechnischen Anlagen regulieren das Klima an Bord. Persönliche Schutzausrüstung kann bei Reinigungsarbeiten erforderlich sein.

# Wann werden Biostoffe gefährlich?

Bakterien, Schimmelpilze und Viren sind allgegenwärtig. Ob sie die Gesundheit gefährden, sollte man praxisorientiert beurteilen.

An jedem Arbeitsplatz finden sich Mikroorganismen. Sie werden auch als biologische Arbeitsstoffe oder einfach nur kurz Biostoffe bezeichnet. In besonders hoher Konzentration treten Biostoffe beispielsweise beim Auswechseln und Entsorgen von Luftfiltern aus raumlufttechnischen Anlagen (RLT-Anlagen) auf. Damit es die Anwender bei der Beurteilung der Gefährdungen durch Biostoffe leichter haben, wurde die Handlungsanleitung zur Hygiene und Wartung raumlufttechnischer Anlagen auf Seeschiffen überarbeitet. Die aktuelle Biostoffverordnung und die neu aufgelegte Technische Regel für Biologische Arbeitsstoffe TRBA 400 flossen in diese Aktualisierung mit ein.

## Wartung raumlufttechnischer Anlagen

Wartungsarbeiten an RLT-Anlagen auf Seeschiffen zählen nach der Biostoffverordnung

zu den nichtgezielten Tätigkeiten mit Biostoffen. Sie werden als Nichtschutzstufentätigkeiten oder Tätigkeiten ohne Schutzstufenzuordnung eingeordnet. Kontakt mit Biostoffen hat man vor allem

- ▶ bei der Reinigung der Oberflächen,
- ▶ bei der Reinigung von Umlaufbefeuchtern
- ▶ und beim Wechsel der Luftfilter.

Bei der mechanischen Reinigung von Oberflächen und beim Luftfilterwechsel kann man davon ausgehen, dass keine besondere Gefährdung hinsichtlich einer Infektion besteht. In der Regel spielen bei diesen Tätigkeiten nur Mikroorganismen der Risikogruppen 1 und 2 eine Rolle und ein Kontakt ist nicht wahrscheinlich oder geringfügig. Zur Erläuterung: Bei Biostoffen der Risikogruppe 1 ist es unwahrscheinlich, dass sie beim Menschen eine Krankheit hervorrufen. Bio-

stoffe der Risikogruppe 2 können dagegen eine Krankheit beim Menschen hervorrufen und eine Gefahr für Beschäftigte darstellen. Eine Verbreitung in der Bevölkerung ist unwahrscheinlich. Normalerweise ist eine wirksame Vorbeugung oder Behandlung möglich.

## Handlungshilfe zur Beurteilung

Für die Beurteilung der Gefährdung durch die sensibilisierende und toxische Wirkung von Biostoffen sind vor allem die Höhe, Dauer und Häufigkeit der Exposition von Bedeutung. Zur Beurteilung der Expositionshöhe werden in der TRBA 400 („Handlungsanleitung zur Gefährdungsbeurteilung und für die Unterrichtung der Beschäftigten bei Tätigkeiten mit biologischen Arbeitsstoffen“) drei Expositionsstufen als Konvention festgelegt. Je nach Dauer und Häufigkeit des Umgangs mit Biostoffen gelangt man zu den Gefährdungsstu-

fen „erhöht“, „hoch“ und „sehr hoch“. Auf dieser Grundlage werden die Anforderungen an Schutzmaßnahmen festgelegt.

Bei Wartungsarbeiten an RLT-Anlagen spielen vorwiegend sensibilisierende Wirkungen von Biostoffen eine Rolle. Der Einbau neuer Filter beim Luftfilterwechsel stellt keine Gefährdung dar, weil hierbei keine Verunreinigungen durch Biostoffe zu erwarten sind. Besondere Schutzmaßnahmen sind deswegen nicht notwendig. Wird auf Oberflächen, wie zum Beispiel am Umlaufbefeuchter, ein sichtbarer Schimmelpilzbefall festgestellt, muss man bei der mechanischen Reinigung von einer erhöhten Gefährdung ausgehen. Deshalb sollte bei dieser Tätigkeit ein Handschutz getragen werden.

## Bei häufigem Kontakt mit Biostoffen besteht die Gefahr einer Sensibilisierung.

Bei der Entfernung von Biofilmen mit dem Hochdruckverfahren bilden sich Bioaerosole. Hier kann eine Infektionsgefährdung zum Beispiel durch Legionellen bestehen. Im Wasser vorhandene Legionellen stellen keine direkte Gesundheitsgefährdung dar. Erst das Einatmen bakterienhaltigen Wassers als Aerosol (feiner Sprühnebel) kann zur Infektion führen. Lungenentzündungen unterschiedlicher Schwere können die Folge sein.

### Beispiele für hohe Gefährdung

In Ausnahmefällen ist an Bord die Reinigung von Oberflächen mit dem Hochdruckverfahren unumgänglich. Diese Tätigkeit stellt eine hohe Gefährdung dar, denn dabei bildet sich ein feiner Sprühnebel (Aerosolbildung). Außerdem wird die Arbeit in geschlossenen Räumen durchgeführt. Daher ist es notwendig, Atem-, Augen- und Handschutz sowie Schutzkleidung zu tragen.

Wird der benutzte Filter im Rahmen des Luftfilterwechsels entnommen, ist ebenfalls eine hohe Gefährdung gegenüber sensibilisierenden Wirkungen von Biostoffen zu erwarten. Luftfilter weisen eine hohe spezifische Oberfläche auf, sodass sich darauf Staub und Biostoffe sammeln können. Die Filter neigen dazu, Staub freizusetzen. Wer daran arbeitet, hat also unmittelbaren Kontakt mit kontaminierten Materialien. Dies kann zum Beispiel bei der Getreideverladung der Fall sein. Bei stark staubender Ladung und ungünstigen Witterungsbedingungen können Bestandteile des Getreides über die Zuluft in die RLT-Anlage gelangen und sich auf dem Luftfilter sammeln. Die Mitarbeiter sollten darum sicherheitshalber beim Entnehmen des Filters Atem-, Augen- und Handschutz tragen.

Dr. Gabriele Meyer

Referatsleiterin Biostoffe, UV-Strahlung,  
Messtechnischer Dienst See der BG Verkehr

**+** TRBA 400: Handlungsanleitung zur Gefährdungsbeurteilung bei Tätigkeiten mit biologischen Arbeitsstoffen  
<http://kompendium.bg-verkehr.de/index.jsp>

**Biologische Arbeitsstoffe**  
[www.baua.de/abas](http://www.baua.de/abas)

## Gefahr durch Biostoffe?

**Frau Dr. Meyer, muss sich der Schiffsmechaniker, der an Bord den Filter der Klimaanlage wechselt, Sorgen um seine Gesundheit machen?**

Nein, es besteht überhaupt kein Anlass zur Sorge, wenn er die persönliche Schutzausrüstung anlegt. Jeder sollte auf diese Weise einer Sensibilisierung vorbeugen, die durch häufigen Kontakt mit Biostoffen entstehen kann.

**Besteht die Gefahr, dass auch die Atemluft in den Räumen durch Mikroorganismen aus der Anlage belastet wird?**

Wenn die RLT-Anlage regelmäßig kontrolliert und gewartet wird, kann man eine Belastung der Atemluft ausschließen.

**Was kann beim Kontakt mit Biostoffen passieren?**

Bei Biostoffen handelt es sich im weitesten Sinne um Mikroorganismen. Sie können Befindlichkeitsstörungen, Allergien und Infektionskrankheiten auslösen.

Dr. Gabriele Meyer

Die Leiterin des Messtechnischen Dienstes See der BG Verkehr beschäftigt sich unter anderem mit der Raumluftqualität auf Seeschiffen.



© privat

## Hinweise für die Gefährdungsbeurteilung

Tätigkeit	Biologische Gefährdung nach TRBA 400		Persönliche Schutzausrüstung			
	Infektionsgefährdung	Sensibilisierende Wirkung	Atemschutz	Augenschutz	Handschutz	Schutzkleidung
<b>Reinigung von Oberflächen, zum Beispiel Umlaufbefeuchtern</b>						
▶ mechanisch	ohne	erhöht	0	0	+	0
▶ Hochdruckverfahren	vorhanden	hoch	+	+	+	+
<b>Luftfilterwechsel</b>						
▶ Filterentnahme	ohne	hoch	+	+	+	0
▶ Einbau neuer Filter	ohne	ohne	0	0	0	0

0 = nicht erforderlich, + = wird benötigt

# Marke Eigenbau

Arbeitsmittel, die im Betrieb in Eigenregie hergestellt werden, müssen sorgfältig abgenommen werden. Der Unternehmer trägt die Verantwortung dafür, dass Geräte der „Marke Eigenbau“ niemanden gefährden.

Wo Praktiker am Werke sind, ist ein hilfreiches Arbeitsmittel schnell gebaut: eine prima Ablage, auf der eine Einrichtung aufbewahrt werden kann, ein praktisches Wägelchen, um die Starthilfebatterie im Winter ans Fahrzeug zu bringen oder um das Diagnosegerät in der Werkstatt zu nutzen, ein Regal für die Winterreifen oder ein kleiner Werkstisch mit Schraubstock, der genau in eine Nische passt. Dem Einfallsreichtum sind keine Grenzen gesetzt und jeder Betrieb nutzt gute Ideen, die eine Verbesserung der Arbeitsabläufe bewirken.

## Sicherheitsdefizite mit Folgen

Bitter ist, wenn Sicherheitsdefizite eines selbst hergestellten Arbeitsmittels zu einem Unfall beitragen, bei dem ein Mensch verletzt wird. Die gesamte Lebensplanung des Betroffenen kann von einem Moment auf den anderen infrage stehen, wenn ein Bein zerschmettert, ein Auge verätzt oder eine Hand gequetscht ist. Mögliche Ursachen sind zum Beispiel die unzureichende Kippstabilität eines Tisches, die fehlende Abdeckung von Batteriepolen bzw. anderen spannungsführenden Teilen oder die unzureichende Statik einer Konstruktion.

## Wer ist verantwortlich?

Die Antwort auf die Frage nach der Verantwortung steht ernüchternd klar in verschiedensten Vorschriften: Arbeitsmittel dürfen erst verwendet werden, nachdem der Unternehmer festgestellt hat, dass die Verwendung der Arbeitsmittel nach dem Stand der Technik sicher ist. Der Unternehmer darf nur solche Arbeitsmittel zur Verfügung stellen und verwenden lassen, die unter Berücksichtigung der vorgesehenen Einsatzbedingungen bei der Verwendung sicher sind. Er darf Arbeitsmittel nicht zur Verfügung stellen und verwenden lassen, wenn sie Mängel aufweisen, welche die sichere Verwendung beeinträchtigen. Außerdem muss er dafür sorgen, dass die

Beschäftigten nur die Arbeitsmittel verwenden, die er ihnen zur Verfügung gestellt oder deren Verwendung er ihnen ausdrücklich gestattet hat.

## Eigenbau ist möglich

Worauf muss man achten, wenn im Unternehmen Arbeitsmittel in eigener Regie hergestellt werden? Am wichtigsten ist natürlich, dass alle Arbeitsmittel so beschaffen sind, dass sie bei der Arbeit sicher benutzt werden können. Dazu ist bei jedem Eigenbau die

Überlegung erforderlich, wozu und wie die herzustellende Vorrichtung überhaupt verwendet werden soll – und welche Gefährdungen dabei auftreten. Das ist im Grunde schon der Einstieg in eine Gefährdungsbeurteilung.

Wenn entsprechende Fachleute im Betrieb einbezogen werden können, lassen sich viele Gesichtspunkte leicht erkennen und klären. Soll ein Regal oder eine Halterung hergestellt werden, muss man zum Beispiel zunächst ermitteln, welche Lasten aufge-

Ein Maschinenteil wird mit einer Spezialtraverse angehoben. Der Eigenbau einer solchen Lastaufnahmeeinrichtung unterliegt der Maschinenverordnung.



nommen werden müssen und ob Sicherungen gegen Herabfallen erforderlich sind. Dazu sind ausreichende Planung und oft auch eine Berechnung der Statik nötig. Zugehörige Planungsunterlagen sollten unbedingt aufbewahrt werden; sie sind Bestandteil der Gefährdungsbeurteilung. Ebenso wichtig ist es, alle Hinweise zu dokumentieren, die für eine sichere Benutzung erforderlich sind. Hinweise zur Tragfähigkeit werden zum Beispiel als deutlich erkennbare Kennzeichnung direkt am Arbeitsmittel angebracht. Es bietet sich an, in einer Betriebsanweisung klar festzulegen, wofür das Arbeitsmittel verwendet werden darf, welche Gefährdungen bestehen und welche Maßnahmen bei der Verwendung zu beachten sind.

### Anforderungen an die Sicherheit

Manchmal ist es nicht einfach herauszufinden, welche Sicherheitsanforderungen ein

Arbeitsmittel erfüllen muss. Allgemeine Anforderungen an Arbeitsmittel stehen direkt in der Betriebssicherheitsverordnung. Ausführlicher und leichter verständlich ist das erläuternde technische Regelwerk zur Betriebssicherheitsverordnung, zum Beispiel die TRBS 2111 „Mechanische Gefährdungen – Allgemeine

## Für Lastaufnahmemittel, Ketten, Seile und Gurte gelten die Regeln der Maschinenverordnung.

Anforderungen“, die TRBS 1111 „Gefährdungsbeurteilung“ oder die BekBS 1113 (demnächst EmpfBS 1113) „Beschaffung von Arbeitsmitteln“, die auch auf die Eigenherstellung von Arbeitsmitteln eingehen. Weitere Hinweise enthalten das berufsgenossenschaftliche Regel-

werk und andere Schriften der BG Verkehr. Die Fachkraft für Arbeitssicherheit (Sifa) kennt sich mit diesen Vorschriften aus, daher sollte bei der Planung ihre Beratung unbedingt genutzt werden. Auch wenn bereits selbst hergestellte Arbeitsmittel im Betrieb eingesetzt werden, sollte bei einer Betriebsbegehung mit der Sifa darüber gesprochen werden, ob sicherheitstechnisch alles in Ordnung ist. Für bestimmte Arbeitsmittel ist es zum Beispiel erforderlich, regelmäßige Prüfungen festzulegen.

### Gesetzliche Vorgaben erfüllen

Für bestimmte Arbeitsmittel, wie Maschinen, elektrische Betriebsmittel, Druckbehälter oder Gasverbrauchseinrichtungen müssen zwingend grundlegende Sicherheitsanforderungen eingehalten werden, die sich aus europäischen Richtlinien bzw. aus dem Produktsicherheitsgesetz und den zugehörigen Verordnungen ergeben. Beispielsweise können Lastaufnahmemittel, Ketten, Seile und Gurte in den Anwendungsbereich der Maschinenverordnung fallen oder formale Anforderungen bestehen (zum Beispiel CE-Kennzeichen und EU-Konformitätserklärung), deren Nichteinhaltung gravierende Folgen haben kann.

### Änderung von Arbeitsmitteln

Ein weiteres sensibles Thema ist die Änderung bestehender Arbeitsmittel. Auch hier ist der Unternehmer dafür verantwortlich, dass Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der vorgesehenen Verwendung des geänderten Arbeitsmittels gewährleistet sind. Darüber hinaus muss er sich vergewissern, ob er bei der Änderung bzw. dem Umbau Herstellerpflichten zu beachten hat. Das kommt in Betracht, wenn die ursprüngliche Leistung eines Arbeitsmittels erhöht, die Wirkung von Sicherheitseinrichtungen beeinflusst oder auf sonstige Weise die Sicherheit des Arbeitsmittels beeinflusst wird. Eine Hilfestellung liefert das von der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) veröffentlichte Interpretationspapier „Wesentliche Veränderung von Maschinen“.

Martin Küppers

Leiter Kompetenzfeld Arbeitssicherheit  
und Regelwerk der BG Verkehr

**+** Interpretationspapier „Wesentliche Veränderung von Maschinen“: [www.baua.de](http://www.baua.de)





# Fäustling zum Festmachen

Unfälle beim Festmachen sind zwar in den letzten Jahren seltener geworden. Aber immer noch kommt es bei der Arbeit mit Tauwerk und Drahtleinen zu schweren und tödlichen Verletzungen.

Um den Unfallbrennpunkt Festmachen weiter zu entschärfen, startete die BG Verkehr im Jahr 2017 das Projekt „Sicher – Fest“. Das erste Ergebnis war der gleichnamige Präventionsfilm, der im laufenden Schiffsbetrieb mit der Reederei Haeger&Schmidt realisiert wurde. Der Film zeigt mit konkreten Beispielen aus dem Alltag, wie man die Risiken beim Festmachen reduziert. Allerdings gab es für die Arbeit mit Tauwerk und Drahtleinen bisher keinen adäquaten Sicherheitshandschuh mit entsprechender Zertifizierung. Die Projektgruppe entwickelte in enger Abstimmung mit den

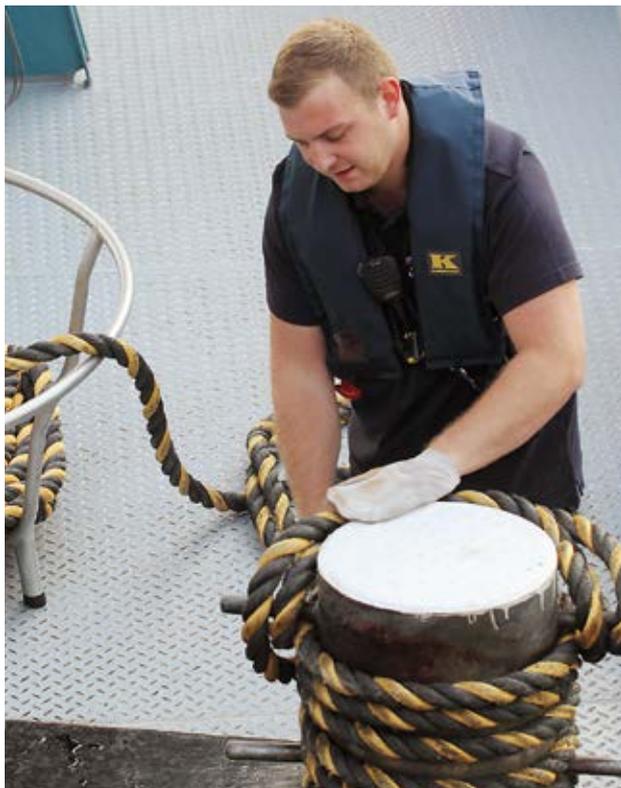
Anwendern einen neuen Fausthandschuh, der sich besonders für die Arbeit mit Tauwerk und Drahtleinen eignet. Das Institut für Arbeitsschutz (IFA) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung hat den Handschuh zertifiziert. Der sogenannte Trossenhandschuh wird von der BG Verkehr empfohlen. Er ist im Fachhandel erhältlich.

**Bisher gab es für das Festmachen keinen zertifizierten Handschuh.**

**Verletzungsrisiko drastisch reduzieren**  
Sicherheitshandschuhe unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Form, der Greifeigenschaften sowie der eigentlichen Schutzwirkung. Damit die Besatzungen sie bei der täglichen Arbeit akzeptieren, müssen sie bequem zu tragen sein. Um die Hände bei der Arbeit mit Leinen an Bord wirksam vor Verletzungen zu bewahren, ist vor allem wichtig, dass sich der Sicherheitshandschuh blitzschnell ausziehen lässt, falls sich zum Beispiel eine Leine am Poller verklemmt. Andernfalls kann die Hand geklemmt und verletzt werden, im schlimmsten Fall werden Finger abgetrennt.

## Das Verletzungsrisiko für Hände und Finger ist beim Festmachen hoch. Den neuen Fausthandschuh kann man in gefährlichen Situationen blitzschnell ausziehen.

Auch mit einem Fausthandschuh kann man die Leinen beim Festmachen treffsicher werfen.



Es dauert viel zu lang, bis man im Notfall die Hand aus einem Fingerhandschuh herausgezogen hat, während es bei einem Fausthandschuh („Fäustling“) auch in Extremsituationen gelingt. Die Projektgruppe war sich deshalb einig, dass für die Arbeit mit Tauwerk und Drahtleinen an Bord von Binnenschiffen nur ein Fäustling infrage kommt.

### Sicherheit und Tragekomfort

Gemeinsam mit der Firma Wittig aus Duisburg entwickelten die Fachleute einen Fausthandschuh, der den Anforderungen bei der Arbeit an Bord standhält. Besondere Sorgfalt galt der Auswahl des Materials. Der neue Handschuh besteht aus Leder. Damit genügt er dem Schutzziel, bietet aber auch den gewünschten Tragekomfort, was zur Akzeptanz durch den Benutzer führt.

### Normen für Sicherheitshandschuhe

Sicherheitshandschuhe sollen die Hände und manchmal auch die Unterarme (durch Stulpen) vor gefährlichen Einwirkungen schützen. Dabei wird zwischen mechanischen, thermischen, chemischen und biologischen Gefährdungen unterschieden. Die Schutzwirkungen werden in den Europäischen Normen geregelt, in denen die Standards für die Beschaffenheit der Schutzhandschuhe festgelegt sind. Zu den Pflichten des Arbeitgebers gehört es unter anderem, anhand einer Gefährdungsbeurteilung festzustellen, welche Gefährdungen am Arbeitsplatz und bei bestimmten Tätigkeiten bestehen, und dagegen Maßnahmen zu ergreifen. Eine dieser Maßnahmen ist die Bereitstellung persönlicher Schutzausrüstung, wenn technische und organisatorische

Maßnahmen die Gefährdung nicht verhindern können.

### Darauf müssen Sie achten

Grundlegende Anforderungen an Sicherheitshandschuhe sind in der Europäischen Norm EN 420 geregelt. Sie legt außerdem die Prüfverfahren und die korrekte Kennzeichnung durch den Hersteller fest. Mindestens folgende Angaben müssen auf oder an den Handschuhen vermerkt sein (falls die Kennzeichnung des Handschuhs wegen der Produkteigenschaften nicht möglich ist, wird sie auf der Verpackung angebracht):

- ▶ Hersteller
- ▶ CE-Kennzeichnung
- ▶ Artikelbezeichnung
- ▶ Größe
- ▶ Piktogramm
- ▶ Verfallsdatum (wenn erforderlich)

**VISION  
ZERO**

Safety. Health.  
Wellbeing.

Die BG Verkehr hat sich der Vision Zero verpflichtet. Diese internationale Kampagne will erreichen, dass es schwere oder tödliche Unfälle bei der Arbeit nicht mehr gibt.

Die Fausthandschuhe bestehen komplett aus Leder, das einen hohen Tragekomfort bietet.



© BG Verkehr/Rolf Köppen

Sicherheitshandschuhe unterliegen als Bestandteil der persönlichen Schutzausrüstung der Kennzeichnungspflicht und werden in drei Kategorien eingruppiert.

► **Kategorie 1** schützt vor geringen Risiken wie zum Beispiel bei Garten- und Reparaturarbeiten oder Reinigungsarbeiten mit milden Reinigungsmitteln.

► **Kategorie 2** schützt vor mittleren Risiken, zum Beispiel bei mechanischen Arbeiten.

► **Kategorie 3** schützt vor hohen Risiken, die eine sehr ernste oder tödliche Gefahr für die Gesundheit sein können, etwa beim Umgang mit Chemikalien oder bei extrem hohen oder niedrigen Temperaturen.

Je nach Einsatz der Sicherheitshandschuhe gelten unterschiedliche Normen: zum Beispiel für Arbeiten unter elektrischer Spannung die EN 60903. Die Europäischen Normen EN 388, EN 407 und EN 511 haben zusätzlich eine Unterteilung in Leistungsstufen.

Der Trossenhandschuh wurde nach der Norm EN 388 entwickelt und entspricht allen geltenden Normen und Sicherheitsanforderungen.

## Piktogramme

Zum schnellen Erkennen der Schutzigenschaften von Arbeitsschutzhandschuhen dienen Piktogramme, auf denen die wichtigsten Kennzahlen vermerkt sind. Das kleine Bild zeigt, vor welcher Art von Gefahr der Handschuh schützt – in diesem Fall bedeutet der Hammer Schutz vor mechanischen Gefahren. Darüber befindet sich die Nummer der Norm: EN 388 - Sicherheitshandschuhe gegen mechanische Gefahren. Die Ziffern unter dem Piktogramm stehen für die Leistungsstufen der vier Qualitätskriterien: Abriebfestigkeit, Schnittfestigkeit, Wetterreißfestigkeit und Durchstichfestigkeit, genau in dieser Reihenfolge. Je höher die Ziffer (0 bis 4), desto besser ist die Schutzwirkung.



**André Städtner**

Aufsichtsperson,  
Fachgruppe Binnenschifffahrt  
der BG Verkehr

## + Präventionsfilm zum Festmachen von Binnenschiffen:

„Sicher – Fest“. Mitgliedsunternehmen können den Film (auf USB-Stick) kostenlos im Medienshop der BG Verkehr bestellen.

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 18912922

# Mit gutem Beispiel vorangehen

Die meisten Beschäftigten orientieren sich am Verhalten ihrer Vorgesetzten. Wie durch vorbildliches Verhalten Sicherheit und Gesundheit im Betrieb verankert werden, zeigt die Kampagne **kommmitmensch**.

**W**as soll ich denn noch alles tun? Diese genervte Frage hört man immer wieder, wenn das Gespräch auf Arbeitssicherheit oder Gesundheitsschutz im Unternehmen kommt. Und weiter: „Ich hab’ auch noch einen Betrieb zu leiten und dafür zu sorgen, dass es läuft“. Das ist richtig – und auch wieder nicht. Ein Unternehmen, das gut läuft, ist gut ausgelastet; sein Aushängeschild sind qualifizierte, motivierte Mitarbeiter und Fahrzeuge, die gut gewartet und sicherheitstechnisch auf dem neuesten Stand sind. Damit löst sich der vermeintliche Widerspruch schnell auf. Denn die Argumente für Unternehmenserfolg und Arbeitssicherheit liegen nahe beieinander.

## Den Beschäftigten Orientierung geben

Erfolgreiche Unternehmerinnen und Unternehmer delegieren, informieren, geben klare Anweisungen und überzeugen sich davon, dass dementsprechend gehandelt wird. Das gilt nicht nur für das Kerngeschäft, sondern ebenso in Bezug auf Arbeitssicherheit. Die Verantwortlichen müssen nicht alles selbst

machen. Aber sie bestimmen die Richtung und sorgen dafür, dass die Aufgaben erledigt werden. So sehen es die Gesetze vor.

## Niemand lässt sich gern als sicherheitsbewusste Memme oder Erbsenzähler auslachen.

Alles beginnt mit der Unternehmensphilosophie. Die existiert unabhängig von der Betriebsgröße und wird unter anderem durch das Verhalten der Leitung vorgegeben. Die Führungsverantwortlichen haben Vorbildfunktion, an ihrem Verhalten orientieren sich die anderen, ganz gleich, ob es um das Tragen der persönlichen Schutzausrüstung, die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, die Nutzung mobiler Kommunikationsmittel während der Fahrt oder den Umgang mit Alkohol geht. Hinzu kommen nonverbale Signale. Wird akzeptiert, dass der Fahrer liebevoll sein Führerhaus dekoriert, obwohl die Sicht damit

eingeschränkt ist? Reagiert der Vorgesetzte, wenn ein Mitarbeiter Tag für Tag stark übermüdet zur Arbeit erscheint? Oft reicht eine flapsige Bemerkung, der nicht widersprochen wird, ein vielsagender Blick oder ein Augenrollen – und allen Beteiligten ist klar, was von ihnen erwartet wird. Niemand will die Memme oder der Erbsenzähler sein, der auf Sicherheit und Gesundheitsschutz besteht, wenn die anderen Fünfe gerade sein lassen und auf korrektes Verhalten mit hochgezogener Augenbraue oder Spott reagieren.

## Kostenlose Angebote der Kampagne nutzen

Haben die Führungsverantwortlichen konsequent die Sicherheit und Gesundheit ihrer Mitarbeiter im Blick, gewinnen sie Loyalität und Vertrauen der Angestellten. Dazu muss man manchmal neue Wege gehen. Auf der Website der Kampagne finden Sie eine große Auswahl an Handlungshilfen, Broschüren und kurzen Filmen, die sich gut als Gesprächseinstieg eignen. (rb)

[+ kommmitmensch.de/toolbox/broschueren](https://kommmitmensch.de/toolbox/broschueren)



komm **mit** mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.

# In guten Händen

**In den Unfallkliniken der Berufsgenossenschaften geht es oft um Leben und Tod. Wie man dort Schwerverletzten hilft, erleben wir in der BG Klinik Ludwigshafen.**



Das Team im Schockraum bei der ersten Untersuchung eines Unfallopfers. Obwohl die Zeit läuft, arbeiten alle ruhig und konzentriert.



Ein Schwerverletzter wird aus einem anderen Krankenhaus in die BG Klinik geflogen.

**D**er Anruf kommt um 9.37 Uhr. Eine Notärztin kündigt eine Patientin mit schweren Kopfverletzungen an. In etwa acht Minuten wird der Rettungswagen in der BG Klinik Ludwigshafen eintreffen. Sofort löst Unfallchirurg Michael Brügge den „Schockraumalarm“ für Patienten mit lebensgefährlichen Verletzungen aus. Auf den Smartphones aller Oberärzte ertönt jetzt ein Warnton. Der OP-Koordinator blockt vorsorglich einen Operationssaal, ein Neurochirurg kommt herbeigeeilt. „Wir gehen immer vom Schlimmsten aus“, sagt Brügge. Es ist 9.45 Uhr, als die Notärztin und zwei Sanitäter die Verletzte hereinfahren. An ihrem Kopf klebt viel Blut.

### Die Zeit läuft

Im Schockraum hängt eine große Digitaluhr, die startet, sobald ein Verletzter eintrifft. Die Notärztin übergibt ihre Patientin und berichtet, dass die Frau bei der Arbeit aus vier Metern Höhe von einer Leiter gestürzt ist. Sofort beginnen die Untersuchungen, deren Reihenfolge international festgelegt ist: Zuerst prüft der Anästhesist, ob die Atemwege frei sind, und hört die Lunge ab. Der Unfallchirurg tastet den Bauch ab. Ist er angespannt, kann das zum Beispiel auf innere Blutungen hinweisen. Brügge macht eine Ultraschalluntersuchung, anschließend prüft er die Stabilität des Beckens. Zwei Pflegekräfte ziehen die Patientin aus und drehen sie vorsichtig auf die Seite, Brügge untersucht Wirbelsäule, Arme und Beine. Jeder Arbeitsschritt wird dokumentiert.

Obwohl die Zeit läuft, bewahren alle im Team die Ruhe. Am lautesten ist das gleichmäßige Piepsen des Puls-oximeters, das die Herzfrequenz und die Sauerstoffsättigung im Blut misst. „Mit Hektik kommt man hier auch nicht weiter“, sagt Oberarzt Dr. Jochen Franke, der die Notaufnahme leitet. Nachdem alle Untersuchungen gemacht sind, lautet der Befund: Verdacht auf Schädelbasisbruch, keine weiteren Verletzungen. Um 10.03 Uhr begleitet das komplette Team die Patientin in die Ra-

### Mit Hektik kommt man in der Notaufnahme nicht weiter.

diologie. Der Verdacht auf einen offenen Schädelbasisbruch wird dort bestätigt. Der Unfallchirurg bezeichnet die Chancen der Verletzten dennoch als gut. „Es hängt natürlich vom weiteren Verlauf ab, die nächsten 24 Stunden sind entscheidend.“

### Intensive Pflege

Auf der Intensivstation betten die Krankenschwester Angelika Funk und die Physiotherapeutin Sabine Breiter behutsam einen Patienten um. Der 59-Jährige wurde Mitte Dezember abends auf der Straße überfahren und erlitt dabei schwerste Verletzungen am Brustkorb und an der Wirbelsäule. Unter seinem Kehlkopf führt ein Beatmungsschlauch in die Luftröhre, acht Infusi-





Die Digitaluhr im Schockraum startet, sobald ein Verletzter eintrifft.



onsschläuche sind mit den Apparaten links vom Bett verbunden. Kein Schlauch darf herausrutschen, wenn der Mann vom Bett in den sogenannten Mobilisationsstuhl wechselt, der zur Zeit noch flach wie eine Liege neben dem Bett steht. Das aufrechte Sitzen soll den Kreislauf trainieren und außerdem tut es gut, etwas anderes als die Zimmerdecke anzuschauen. Angelika Funk erklärt dem Patienten jeden Handgriff vorab. „Keine Angst, es kann Ihnen nichts passieren, ich halte Sie“, versichert sie ihm. Der Mann entspannt sich.

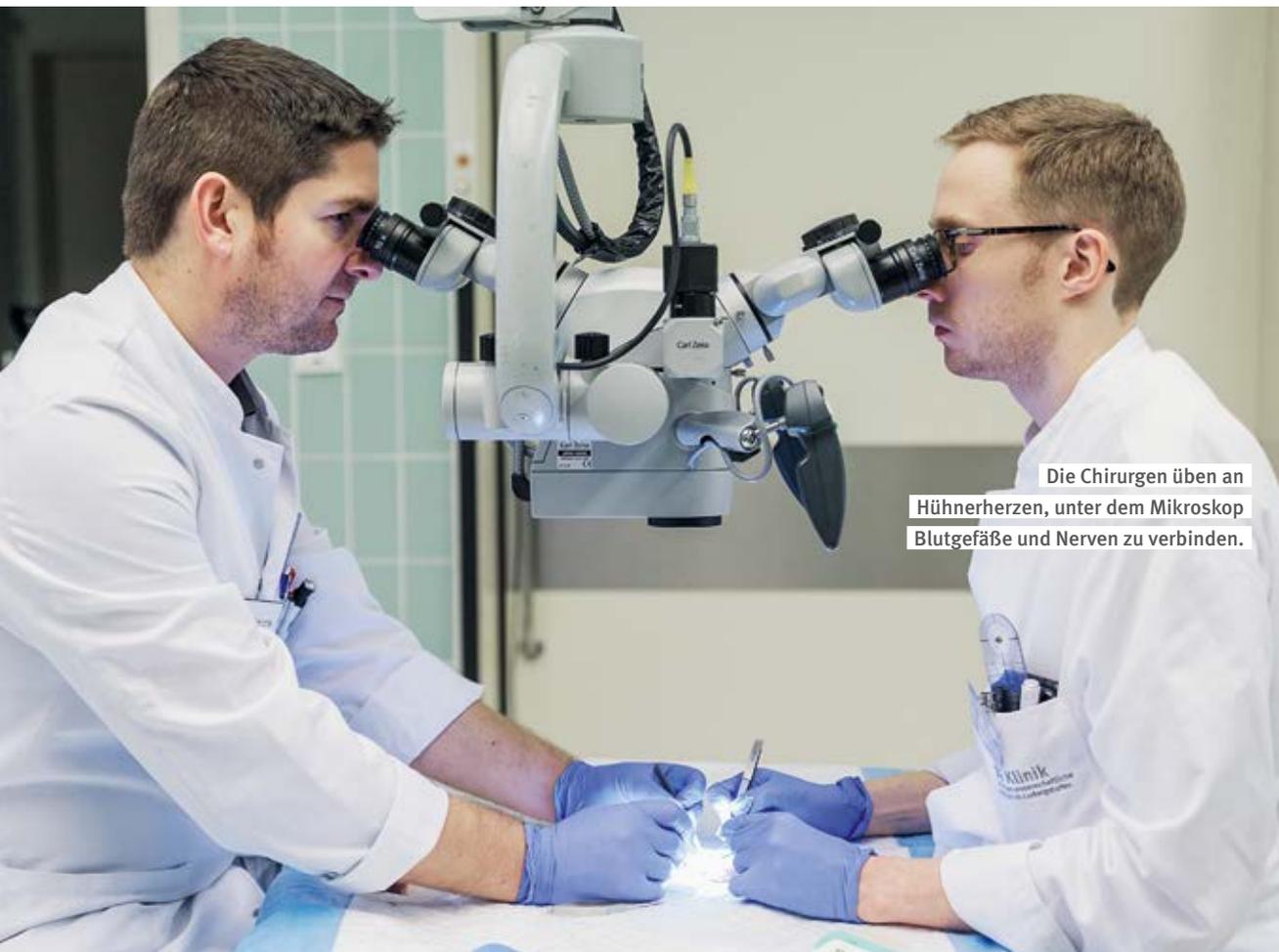
Nach der Körperpflege werden behutsam die Gelenke bewegt. Anschließend übt die Physiotherapeutin mit dem Patienten, mit der linken Hand den Trinkbecher zu greifen. Beide Frauen scherzen mit dem Mann und er beginnt zu lächeln. Gute Pflege bedeutet weit mehr, als einen Waschlappen in die Hand zu nehmen. „Intensivmedizin ist natürlich Hightechmedizin“, sagt die Krankenschwester Funk, „aber den Lebenswillen bekommt ein Patient nicht durch die Apparate zurück.“ Das bestätigt auch Ralf Wagner, der Stationsleiter: „Menschliche Zuwendung ist für die Genesung extrem wichtig. Innerhalb von Sekunden wird jemand aus seinem bisherigen Leben gerissen. Die Ängste müssen wir auffangen. Nicht nur der Patient, auch die Angehörigen



Auch wenn der Patient nicht sprechen kann, ist eine Verständigung möglich.

## Hightechmedizin und menschliche Zuwendung gehören bei der Pflege zusammen.

brauchen eine Stütze.“ Auf der Intensivstation arbeiten 47 spezialisierte Pflegekräfte in Voll- und Teilzeit. Die insgesamt 14 Betten sind für die Maximaltherapie ausgelegt, das heißt, alle Arten von Schwerverletzungen können betreut werden.



Die Chirurgen üben an Hühnerherzen, unter dem Mikroskop Blutgefäße und Nerven zu verbinden.

### Operieren unter dem Mikroskop

Wenn durch einen Unfall Finger oder andere Gliedmaßen abgetrennt werden, ist das Können der plastischen Chirurgen gefragt. Um durchtrennte Nerven zusammenzunähen und Adern, die dünner sind als ein Bleistiftstrich, wieder zu verbinden, operieren sie unter einem speziellen Mikroskop. „Bis man diese Feinarbeiten beherrscht, braucht man Jahre“, weiß der Assistenzarzt Dr. Arne Böcker aus eigener Erfahrung. Er kam vor zwei Jahren von der Uniklinik Aachen nach Ludwigshafen. Die BG Klinik ist das größte plastisch-chirurgische Zentrum in Deutschland und verfügt über ein eigenes mikrochirurgisches Trainingszentrum in einem Operationssaal. Böcker sitzt dort mit dem leitenden Oberarzt Professor Dr. Christoph Hirche an einem der drei Mikroskope, die bis zu 35-fache Vergrößerungen liefern. In der einen Hand hält Böcker eine Pinzette, in der anderen den Nadelhalter. Die winzige Nadel ist mit bloßem Auge kaum zu erkennen, der Faden ist feiner als ein menschliches Haar. Unter dem Mikroskop liegen zwei Hühnerherzen. Mit flinken Stichen verbindet der Assistenzarzt die beiden Hauptschlagadern.

„Das Nähen unter dem Mikroskop übt man anfangs an aufgeschnittenen Handschuhen“, erläutert Böcker. Später dienen Hühnerbeine und -herzen dazu,

das Verbinden von Nerven und Adern zu trainieren. An den Mikroskopen mit Doppelbetrachtung können bis zu sechs Mediziner gleichzeitig üben, einer näht, der andere assistiert und führt zum Beispiel bei einer

### Die BG Kliniken:

### Spitzenmedizin für Unfallopfer

Bundesweit gibt es neun Unfallkliniken, zwei Kliniken für Berufskrankheiten sowie zwei ambulante Einrichtungen. An den 13 Standorten sind rund 13.000 Beschäftigte im Einsatz und versorgen mehr als 560.000 Menschen im Jahr. Die Kliniken stehen allen Schwerverletzten offen. Etwa ein Drittel der Patienten wird nach einem Arbeits- oder Wegeunfall oder wegen einer Berufskrankheit behandelt. Dafür übernimmt die gesetzliche Unfallversicherung die Kosten. Zwei Drittel der Patienten sind gesetzlich oder privat versichert. BG Kliniken sind gemeinnützig, sie erhalten von den Ländern kein Geld für Investitionen, sondern finanzieren diese aus dem laufenden Geschäft und den von den Arbeitgebern geleisteten Beiträgen.

fortlaufenden Naht den Faden, der sich nicht verheddern darf. „Gut zu assistieren ist noch schwieriger als gut zu operieren“, sagt Christoph Hirche.

## Das Zentrum für Mikrochirurgie ist einzigartig in ganz Deutschland.

### Rückkehr in den Arbeitsalltag

Neben der Spezialisierung auf Unfallverletzungen und Berufskrankheiten haben die BG Kliniken eine weitere Besonderheit: ihre vielfältigen und umfassenden Angebote zur Rehabilitation. So früh wie möglich besuchen die Rehamanager der Berufsgenossenschaften ihre Patienten am Krankenbett, um die Rückkehr an den Arbeitsplatz vorzubereiten. Seit zehn Jahren bietet die Ludwigshafener BG Klinik dafür die Tätigkeitsorientierte Rehabilitation (TOR) an. Vier Wochen lang erhalten die Patienten täglich sechs bis sieben Stunden Therapie. Die Hälfte der Zeit verbringen sie dabei mit berufsbezogenen Übungen: mit dem Gabelstapler rückwärtsfahren, auf eine Leiter steigen, Lasten heben – je nachdem, was im Arbeitsalltag gebraucht wird. Mehr als zwei Dutzend Berufsfelder können so nachgestellt werden.

Zu Beginn und am Ende der Therapie gibt es jeweils einen zweitägigen Test, um die Leistungsfähigkeit des Patienten zu prüfen und die Anforderungen an den Arbeitsplatz zu klären. „Anfangs unterschätzen die Patienten die oft“, sagt der Ergotherapeut Thilo Wendt. Viele fürchten, dass sie ihren Beruf nie wieder richtig ausüben können. Diese Sorge ist meist unbegründet, denn 84 Prozent der Teilnehmer schaffen die Rückkehr in den Arbeitsalltag, wobei sogar jeder fünfte sofort nach der Entlassung aus der TOR wieder arbeitsfähig ist. „Die meisten Patienten“, weiß Wendt, „hängen sehr an ihrem Beruf.“ Auch deshalb wird in den Unfallkliniken der Berufsgenossenschaften das Prinzip „Reha vor Rente“ in die Tat umgesetzt.

Text: Mirjam Ulrich  
Fotos: Christoph Papsch



Auf dem Klinikgelände stehen unter anderem ein Lkw und Flurförderzeuge zum Üben bereit.



Berufskraftfahrer sind die zweitgrößte Gruppe in der Reha. Am Trucksimulator üben sie das Fahren.

# Förderung nach Maß

Seit zwei Jahren fördert die BG Verkehr Unternehmen, die individuelle Maßnahmen zur Verkehrssicherheit umsetzen. Die Nachfrage steigt.

Seit geraumer Zeit können Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr, die an einem Fahrsicherheitstraining teilnehmen, dafür einen Zuschuss erhalten. Diese „normale“ Unterstützung der BG Verkehr besteht weiterhin. Spezifische Probleme erfordern aber Maßnahmen, die individuell an die Gefährdungen und den Bedarf im Unternehmen angepasst sind. Deswegen fördert die BG Verkehr seit zwei Jahren Betriebe, die mindestens 250 Mitarbeiter beschäftigen und ein eigenes Konzept zur Verkehrssicherheit entwickelt haben.

## Unfälle auf dem Arbeitsweg

Sind die Mitarbeiter viel mit dem eigenen Pkw oder einem Dienstwagen unterwegs, schlägt sich das in den Unfallmeldungen nieder. Aber auch die Unfallanzeigen von Radfahrern, die

auf dem Arbeitsweg verunglückt sind, nehmen seit Jahren zu. Analysieren die Verantwortlichen das Unfallgeschehen im Betrieb, sind eventuell Muster erkennbar, die einen Ansatz für Gegenmaßnahmen bieten. Zum Beispiel könnte ein verunglückter Pkw-Fahrer abgelenkt gewesen sein, weil er sein Smartphone oder andere mobile Geräte benutzte. Nicht angepasste Geschwindigkeit, Müdigkeit oder zu geringer Abstand sind ebenfalls häufige Unfallursachen. Verhaltensmuster, die zu Unfällen führten, lassen sich zum Beispiel sehr gut in dialogorientierten Unterweisungen thematisieren. Sie werden mit prak-

**Je nach Betriebsgröße ist ein Zuschuss bis zu mehreren Tausend Euro möglich.**

tischen Übungen kombiniert, die konkret auf die Situation abgestimmt sind. Diese neue Form der Unterweisung, die die Erfahrungen der Teilnehmer aufgreift und spiegelt, wirkt intensiver und nachhaltiger als die traditionelle "Belehrung" durch den Vorgesetzten.



Gefördert werden zum Beispiel Konzepte  
zur Vermeidung von Unfällen auf dem Arbeitsweg.



© Adobe Stock/jotily

### Jugendliche Verkehrsteilnehmer

Die Auszubildenden im Unternehmen sind möglicherweise eine Zielgruppe für sich. Das erste eigene Auto oder Motorrad ist für sie nicht selten ein Symbol für Unabhängigkeit und Freiheit, sie sind noch unerfahren, aber oft risikofreudiger als ältere Verkehrsteilnehmer. Junge Menschen erreicht man oft besser, wenn man die Gruppe gezielt anspricht und sich auf ihre Form der Kommunikation einstellt. Spezielle Maßnahmen für jugendliche Verkehrsteilnehmer können mit einem Zuschuss der BG Verkehr unterstützt werden. (rb)

**+** Zuschüsse zu Fahrsicherheitstrainings:  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 16329291

Förderung von  
Verkehrssicherheitskonzepten:  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 17426987

## Drei Fragen an ...

### Herr Laske, warum hat die BG Verkehr ihr Förderkonzept erweitert?

**Laske:** Aufgrund der Betriebsstruktur gibt es vor allem in größeren Unternehmen sehr gute Ansätze, Fahrer systematisch auf die Risiken des Arbeitsalltags vorzubereiten, um Unfälle zu vermeiden. Das deckt sich mit den Zielen unserer Präventionsarbeit und darum wollen wir unterstützen.

### Was müssen die Verantwortlichen konkret tun?

**Laske:** Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung erfasst der Unternehmer die Gefährdungen und legt Maßnahmen zu deren Minimierung fest. Werden diese Maßnahmen in einem schlüssigen Konzept zusammenfasst, ist der wesentliche Teil erledigt.

### Was fehlt noch?

**Laske:** Darüber hinaus muss das Konzept weitere Faktoren berücksichtigen, wie zum Beispiel Schadensarten und -häufigkeiten oder eine Differenzierung bezüglich der Zielgruppen. Als Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist vieles möglich: Schulungen, Schwerpunktprogramme, Kombinationen mit Fahrsicherheitstrainings etc. Sie können von externen Dienstleistern oder von innerbetrieblichen Moderatoren durchgeführt werden. Mindestens 60 Mitarbeiter sollten damit erreicht werden.



**Wolfgang Laske**

Stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr

# Malaria nicht unterschätzen

Zwischen zwei und sechs Verdachtsanzeigen auf Malaria erreichen jährlich die BG Verkehr, die Fallzahlen insgesamt in Deutschland steigen.

Die Ausrüstung der Apotheke an Bord deutscher Seeschiffe ist verbindlich geregelt. Das Medikament mit der Nummer 9.02 ist erste Wahl, wenn die Reise in Gebiete mit hohem Malariarisiko geht: Malarone® vertragen die meisten Menschen auch über mehrere Monate problemlos. Trotzdem scheuen viele Seeleute mittlerweile die chemische Prophylaxe und vertrauen darauf, dass sie im Ernstfall mit der sogenannten Stand-by-Medikation ausreichend versorgt sind.

## Ärzte empfehlen Vorbeugung

Dr. Philipp Langenbuch, Leiter des Seeärztlichen Dienstes der Dienststelle Schiffssicherheit, weist zu Recht auf die Schwächen der Stand-by-Therapie hin: „Die verantwortlichen Offiziere an Bord werden zwar sorgfältig geschult, aber dennoch sind sie medizinische Laien“, erläutert er. „Wir sollten sie bestmöglich entlasten, indem wir ihnen Entscheidungen abnehmen, bei denen es unter Umständen um Leben und Tod geht.“ Und Dr. Birger Neubauer, Leiter des Referats Arbeitsmedizin der BG Verkehr, bekräftigt: „Auf eine medikamentöse Malariaphylaxe kann die Reederei nur verzichten, wenn sie gemeinsam mit ihrem Betriebsarzt ein Notfallkonzept erarbeitet hat, in das auch die funktzärtliche Beratungsstelle eingebunden ist. In der Regel benötigt so ein

Konzept eine professionelle tropenmedizinische ‚Auffanglinie‘, die innerhalb weniger Stunden Unterstützung gewährleisten kann. Die Anfangssymptome einer Malaria sind vielfältig, verwirrend und oft vermeintlich banal. Als Konsequenz einer bewussten Prophylaxelücke müsste man an Bord beim geringsten Verdacht jede Befindlichkeitsstörung des ungeschützten Seemanns konsequent als Malaria behandeln. Ein medizinischer Laie kann diese Verantwortung nicht alleine tragen.“ Ein klares Plädoyer der Fachleute also für die vorbeugende Einnahme von Tabletten, wenn ein Schiff in den Hochrisikogebieten vor Anker geht. Es ist übrigens ein Irrglaube zu meinen, die gefährlichen Moskitos blieben „brav“ an Land: Tropenmediziner installierten Mückenfallen an Bord, in denen noch sieben Kilometer von der Küste entfernt Insekten gefangen wurden!

Kommt die Malaria zum Ausbruch, verläuft die Erkrankung meist dramatisch. Setzt die Behandlung zu spät ein, ist Hilfe kaum noch möglich. Falls der Patient überlebt, bleiben oft schwerste Schäden am zentralen Nervensystem zurück. Der schlimmste Fall bei der BG Verkehr kostet bereits mehr als 2,5 Millionen Euro. (dp)

 Merkblatt über Malaria: [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de)

## Kein Stich – keine Infektion!

Die klassischen Methoden zur Abwehr von Insekten reduzieren wirkungsvoll das Risiko, gestochen zu werden (ein Grund zum Verzicht auf die chemische Prophylaxe ist das allerdings nicht):

- ▶ Ausweichen – in der Dämmerung und nachts möglichst nicht draußen aufhalten
- ▶ Aussperren – Fenster und Türen mit Insektenschutz abdichten, Klimaanlage nutzen, Moskitonetze aufspannen
- ▶ Abdecken – helle Kleidung tragen, die den ganzen Körper bedeckt
- ▶ Abwehren – Hautschutz zur Malariaphylaxe verwenden (in der Bordapotheke Medikament Nr. 9.01), Insektenschutzmittel in den Räumen versprühen (in der Bordapotheke Nr. 18.04)



Jedes Fieber nach dem Aufenthalt in einem Malariagebiet kann ein Anzeichen der lebensbedrohlichen Krankheit sein.



# Arbeiten mit Diabetes

Die Therapie der „Zuckerkrankheit“ hat in den letzten Jahren rasante Fortschritte gemacht. Gibt es dennoch Einschränkungen bei der Arbeitsfähigkeit von Diabetikern? Wir haben nachgefragt.

**„Es gibt keine Negativliste mit Berufen, zu denen Diabetiker auf gar keinen Fall Zugang haben.“**

**Diabetiker fehlen oft, kosten viel und fallen plötzlich um – so kann man die gängigen Vorurteile zusammenfassen. Herr Dr. Neubauer, ist da was dran?**

Solche Gerüchte halten sich hartnäckig. Aber in Statistiken zu Arbeitsunfähigkeitsursachen liegt Diabetes noch hinter Verletzungen, Atemwegs- oder Muskel-Skelett-Erkrankungen.

**Der Arbeitgeber weiß ja nicht unbedingt, dass er einen Diabetiker beschäftigt.**

Richtig, es besteht keine Meldepflicht für den Beschäftigten und für den Betriebsarzt gilt die ärztliche Schweigepflicht. Ungefähr acht Prozent der Erwachsenen leiden an Zuckerkrankheit und die meisten sind im Job gut belastbar, ohne dass es jemand bemerkt.

**Ist das nicht riskant, immerhin besteht doch die Gefahr einer Unterzuckerung?**

Dieser Fall tritt äußerst selten auf, spukt aber in vielen Köpfen herum. Ein gut geschulter und sorgfältig therapierter Diabetiker erleidet nur selten einen Kontrollverlust, der das Eingreifen eines Ersthelfers erfordert. Die Insulintherapie ist mittlerweile so weit fortgeschritten, dass auch die Ausübung körperlich fordernder Tätigkeiten für einen gut ein-

gestellten Diabetiker möglich ist. In einem vertrauensvollen Verhältnis zu Kollegen oder zum Arbeitgeber ist es jedoch sinnvoll, die chronische Erkrankung anzusprechen, damit am Arbeitsplatz im Fall einer Unterzuckerung mit einfachen Mitteln geholfen werden kann.

**Und was ist mit der Gefahr, sich selbst oder andere zu gefährden, auf hoher See, am Steuer eines Reisebusses, als Pilot, ...?**

Über die Eignung entscheidet immer eine fachärztliche Einzelfallbetrachtung, bei der die körperliche Leistungsfähigkeit, vorhandene Erkrankungsfolgen und die Randbedingungen eines Arbeitsplatzes berücksichtigt werden. Es ist weniger die individuelle Leistungsfähigkeit des Diabetikers, die zu Bedenken gegenüber bestimmten Tätigkeiten führt. Vielmehr sind es meist die schwer beherrschbaren Randbedingungen bestimmter Berufe, die eine Nichteignung begründen. Zum Beispiel sind akute Unterzuckerungen bei einem insulinabhängigen Taucher, einem Hochofenarbeiter oder Feuerwehrmann in kompletter Hitzeschutzbekleidung schwer beherrschbar. Auf einem Seeschiff mitten im Pazifik ist keine Infrastruktur vorhanden, um eine Blutzuckerentgleisung durch Laien behandeln zu können.

**Worauf sollten Diabetiker Ihrer Erfahrung nach abgesehen von der normalen Therapie im Arbeitsalltag besonders achten?**

Ob er eine Diabeteserkrankung verschweigen sollte, muss jeder für sich entscheiden, aber oft hilft es, offen mit den Kollegen darüber zu reden, dass man zum Beispiel regelmäßig essen muss oder was bei einem Notfall zu beachten wäre.

Wenn Arbeitskleidung oder persönliche Schutzausrüstung getragen werden muss, dann sollte diese perfekt sitzen. Zum Beispiel können schlecht angepasste Sicherheitsschuhe Druck- oder Scheuerstellen erzeugen und zu Mikroverletzungen mit Infektionsgefahr führen.

**+** Infobroschüre „Ich bin doch nicht aus Zucker“  
[www.rehadat.de/presse-service/publikationen](http://www.rehadat.de/presse-service/publikationen)

**Dr. Birger Neubauer**

leitet das Referat Arbeitsmedizin und Arbeitspsychologie der BG Verkehr.



## Wenn der Beruf krank macht

Wenn Ärzte oder Arbeitgeber die Vermutung haben, dass eine Erkrankung berufsbedingt ist, sind sie verpflichtet, die gesetzliche Unfallversicherung darüber zu informieren. Die Unfallversicherungsträger in Deutschland erhielten im Jahr 2017 insgesamt 75.187 Anzeigen auf Verdacht einer Berufskrankheit. Dieser Verdacht bestätigte sich in 38.080 Fällen, weil zum Beispiel die Einwirkung eines für eine Berufskrankheit spezifischen Stoffes, ein spezifisches Krankheitsbild oder ein Zusammenhang zwischen Einwirkung und Krankheitsbild vorlag. In den übrigen Fällen konnte der Verdacht auf eine Berufskrankheit von den Unfallversicherungsträgern trotz eingehender Prüfung nicht bestätigt werden.



© Adobe Stock/makistock

## Urteil des EuGH zum Urlaubsanspruch

Jeder Dritte verzichtet Schätzungen zufolge auf Urlaubstage. In einem Grundsatzurteil hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschieden, dass der Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub nicht automatisch verfällt, weil der Arbeitnehmer keinen Urlaub beantragt hat. Nach dem Urteil der Luxemburger Richter müssen die Betriebe künftig aktiv darauf hinwirken, dass Urlaub auch wirklich genommen wird. Der Urlaub verfalle nur, wenn der Arbeitgeber nachweisen kann, dass der Mitarbeiter aus freien Stücken darauf verzichtet habe. In einem weiteren Urteil entschied der EuGH, dass die Erben eines verstorbenen Arbeitnehmers einen Anspruch auf finanzielle Abgeltung nicht genomener Urlaubstage haben.

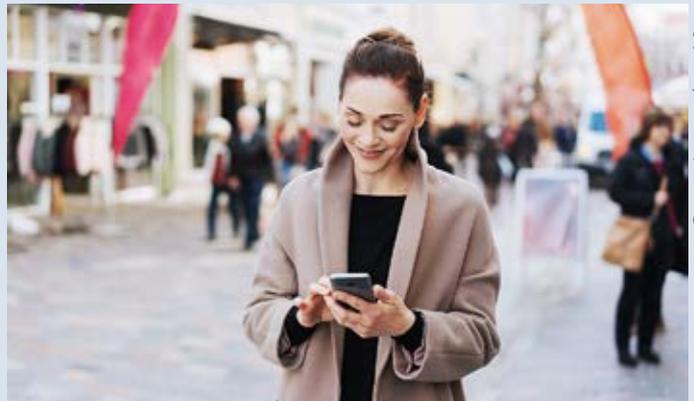
© Adobe Stock/Alexander Rath



Ihre Frage:

### Eine Frau telefoniert auf dem Arbeitsweg und erleidet einen Unfall. Warum ist das nicht versichert?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:



© gettyimages/stockfour

Wenn jemand durch sein Telefonat derart abgelenkt ist, dass er in einen Unfall verwickelt wird, ist die Handynutzung als wesentliche Unfallursache anzusehen. Dies geht aus einem kürzlich ergangenen Urteil des Sozialgerichts Frankfurt am Main hervor. Geklagt hatte eine in einem Hotel beschäftigte Frau, die auf dem Heimweg von der Arbeit beim Überqueren eines unbeschränkten

Bahnübergangs von einer Bahn erfasst und schwer verletzt worden war. Aus den Unterlagen zum Unfallhergang, der Auswertung einer Videoaufzeichnung und Zeugenaussagen ergab sich, dass die Frau zum Zeitpunkt des Unfalls mit dem Handy telefoniert hatte. Die zuständige Berufsgenossenschaft lehnte es deshalb ab, den Unfall als Arbeitsunfall anzuerkennen. Das Sozialgericht

bestätigte diese Entscheidung. Auf dem Heimweg versichert sei nur die „Tätigkeit des Nachhausegehens“ vom Arbeitsort, nicht jedoch auch das gleichzeitige Telefonieren mit dem Handy. Durch das Telefonieren sei die Wahrnehmungsfähigkeit der Klägerin im Verkehr deutlich eingeschränkt gewesen. Das damit verbundene erhebliche Risiko habe maßgeblich zu dem Unfall geführt.

Abstimmung per Handzeichen  
in der Vertreterversammlung.

## GERD-PETER SCHOENFELDT VERABSCHIEDET

Am Vorabend der Vertreterversammlung verabschiedete die Selbstverwaltung Gerd-Peter Schoenfeldt in den Ruhestand. Er war 37 Jahre bei der BG Verkehr tätig, davon 26 Jahre als stellvertretender Hauptgeschäftsführer und seit 2016 als Mitglied der Geschäftsführung.

Während der Verabschiedung erinnerte der Vorstandsvorsitzende Klaus Peter Röskes daran, dass Gerd-Peter Schoenfeldt wichtige Phasen der BG Verkehr begleitet und geprägt hatte: die Ausweitung der gesetzlichen Unfallversicherung auf die neuen Bundesländer, drei Fusionen, Modernisierungen durch die IT, den Aufbau des Controllings und Reha-managements. Röskes schloss seine Rede mit einem Dank: „Gerd-Peter Schoenfeldt gestaltete 29 Jahre an entscheidender Stelle die Arbeit unserer Berufsgenossenschaft – dort, wo es um die Rehabilitation und Versorgung unserer Versicherten geht. Für ihn war diese Aufgabe nie leere Floskel, sondern ein ehrliches Anliegen mit großem Mitgefühl für unsere Versicherten. Dafür möchte ich ihm danken.“



© BG Verkehr

# Weichen für die Zukunft gestellt

Präventionsprojekte, Haushaltspläne und die Veränderungen in der Geschäftsführung bestimmten die Themen der Vertreterversammlung.

**A**m 6. Dezember trafen sich die Mitglieder der Vertreterversammlung der BG Verkehr zu ihrer Herbstsitzung in Hamburg. Sie begann zunächst mit einer Informationsveranstaltung, die ganz im Zeichen der Prävention stand. Die Selbstverwaltung erhielt Einblick in den Stand der Beratungs-, Überwachungs- und Ermittlungsarbeit. Aktuelle Strategien und Projekte erläuterte Präventionsleiter Dr. Jörg Hedtmann. Sein Stellvertreter Wolfgang Laske kündigte an, man werde die neue Kampagne zur Kultur der Prävention in die laufende Arbeit der Aufsichtspersonen integrieren. „Führung, Fehlerkultur, Betriebsklima – auch das hat etwas mit Prävention zu tun. Diese Aspekte fließen in unsere Beratungen und Unfalluntersuchungen ein.“

Umfangreiche Sitzungsunterlagen begleiteten die Entscheidungen zum Haushalt der BG Verkehr: Zur Jahresrechnung 2017 wurde dem Vorstand und der Geschäftsführung Entlastung erteilt, die vom Vorstand aufgestellte voraussichtliche Abwicklung des Haushaltsplans für 2018 angenommen und der Haushaltsplan für 2019 festgestellt. Dem Entwurf des vierten Nachtrags zur Satzung stimmte die Vertreterversammlung zu.

## Rückkehr zur Doppelspitze

Die Vertreterversammlung beschloss außerdem, mit dem Ausscheiden des Mitglieds der Geschäftsführung, Gerd-Peter Schoenfeldt, zu einer Zweiergeschäftsführung zurückzukehren. Bei dem Zusammenschluss der BG Verkehr mit der Unfallkasse Post und Telekom (UK PT) im Januar 2016 hatten sich die Fusionspartner darauf geeinigt, zusätzlich einen Geschäftsführer für die aus der UK PT hervorgegangene Sparte Post, Postbank, Telekom als Mitglied der Geschäftsführung zu benennen. Diese Aufgabe wurde Stefan Höppner übertragen. Damit hatte sich die Zahl der Mitglieder der Geschäftsführung auf drei erhöht. Nach dem Ausscheiden von Gerd-Peter Schoenfeldt in den Ruhestand wird Sabine Kudzielka als Vorsitzende der Geschäftsführung zusammen mit Stefan Höppner die BG Verkehr leiten. (uk)

# Arm gebrochen und ein Jahr nicht zur Arbeit?

**A**usrutschen und hinfallen, das geht blitzschnell und führt manchmal zu schweren Verletzungen. Weil die meisten Beschäftigten in den Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr körperlich arbeiten, wirkt sich das besonders schlimm aus. Ein

Möbelpacker etwa mit einer unfallbedingt lädierten Schulter kann lange Zeit seiner Arbeit nicht nachgehen. Deshalb sind die Ausfallzeiten der Versicherten der BG Verkehr nach Sturz- und Stolperunfällen oft lang, wie diese Beispiele zeigen.



Ein Beschäftigter eines Entsorgungsunternehmens rutscht auf der Straße auf einer Eisplatte aus und fällt auf die rechte Schulter. Die Folge ist ein Riss mehrerer Muskeln und Sehnen im Schulterbereich. Der Versicherte fällt **29 Tage** bei der Arbeit aus. Für die Behandlung zahlt die BG Verkehr **11.297 Euro**.

**Bis zu fünf Wochen Ausfall**

Eine Büroangestellte stürzt auf einer Treppenstufe und bricht sich dabei den Unterarm. **25 Tage** kann sie nicht zur Arbeit gehen. Die Kosten für die Heilbehandlung betragen **17.248 Euro**.



Bei der Entladung eines Lkw stürzt ein Beschäftigter von der Ladefläche des Fahrzeuges. Er bricht sich den Arm und fällt **54 Tage** aus. Die Heilbehandlungskosten betragen **4.375 Euro**.

**Bis zu zehn Wochen Ausfall**

Ein Möbelpacker knickt beim Tragen eines Schranke mit dem Fuß um und zieht sich eine massive Verstauchung des Kniegelenks zu. **42 Tage** kann er nicht arbeiten. Die Kosten der Heilbehandlung: **12.434 Euro**.



Beim Aussteigen aus seinem Fahrzeug stolpert ein Taxifahrer und stürzt auf die linke Hand. Die Folge ist ein mehrfacher Bruch des Arms. Die Behandlung kostet **6.173 Euro**, aber für den Arbeitgeber bedeutet das, dass er **126 Tage** auf seinen Mitarbeiter verzichten muss.

**Bis zu 20 Wochen Ausfall**

Ein Speditionsmitarbeiter stolpert auf dem Weg zum Heck seines Lkw über ein Schlagloch und zieht sich einen komplizierten Bruch des linken Oberarms zu. **134 Tage** ist der Mann arbeitsunfähig. Heilbehandlungskosten: **12.577 Euro**.



Ein Fahrschullehrer will sein Fahrzeug putzen, stolpert und stürzt. Mehrere Brüche des Oberarms führen zu **223 Tagen** Arbeitsunfähigkeit. Die Behandlung kostet **9.548 Euro**.

Bei seiner Arbeit rutscht ein Zusteller auf schiefem Gelände ab und stürzt rund einen Meter tief. Die Folge: ein Bruch des Fersenbeinhöckers und **19.342 Euro** Kosten für die Behandlung. Zudem kann der Zusteller **250 Tagen** nicht arbeiten.



Beim Anlegen eines Bootes rutscht ein Beschäftigter auf dem nassen Steg aus und gerät mit dem Bein zwischen Boot und Steg. Dabei überstreckt er das Kniegelenk, die Kreuzbänder reißen. **367 Tage** fällt der Mann aus. Die Kosten der Behandlung: **3.041 Euro**.

Nach ihrem Flug fährt eine Flugbegleiterin ins Hotel. Vor dem Eingang stürzt sie und fällt auf Knie und Arme. Die Frau bricht sich dabei den Oberarm und kann **370 Tage** nicht arbeiten. **11.732 Euro** kostet die Behandlung. Beim Rundgang um seinen Lkw stolpert ein Berufskraft-

Rutsch

## Durch Therapie und Reha zurück an den Arbeitsplatz

Die Folgen scheinbar banaler Sturzunfälle sind manchmal so gravierend, dass sie umfangreiche therapeutische Anwendungen erforderlich machen. Weil die Rückkehr der Betroffenen an ihren Arbeitsplatz das Ziel aller Heilbehandlungen im Rahmen der gesetzlichen Unfallversicherung ist, trägt die BG Verkehr die Kosten für diese Maßnahmen.

**Ergotherapie:** Training alltäglicher Handlungsabläufe und Wahrnehmungen.

**Erweiterte Ambulante Physiotherapie (EAP):** intensive komplextherapeutische Behandlung, bei der Krankengymnastik und physikalische Therapie, zum Beispiel Behandlung mit Wärme oder Kälte, mit medizinischen Trainingsgeräten und gegebenenfalls Ergotherapie kombiniert werden.

**Medizinische Trainingstherapie (MTT):** Training mit medizinischen Therapiegeräten und Zugapparaten, ähnlich den Trainingsgeräten in einem Fitnessstudio, zum Aufbau von Kraft, Ausdauer, Beweglichkeit und Koordination.

**Arbeits therapie:** spezielle Form der Ergotherapie mit praktischen Übungen zur Verbesserung der berufsbezogenen Belastbarkeit



© gettyimages/AndreyPopov

sowie der Gelenk- und Muskelfunktionen, ausgerichtet auf die Anforderungen der beruflichen Tätigkeit.

**Arbeitsplatzbezogene Muskuloskelettale (das heißt auf den Bewegungsapparat bezogene) Rehabilitation (ABMR):** intensive komplextherapeutische Behandlung, bei der die Behandlungsinhalte der EAP mit arbeitsplatzbezogenen Therapieelementen kombiniert werden, mit dem Ziel, eine unmittelbar anschließende vollschichtige Rückkehr an den (bisherigen) Arbeitsplatz zu erreichen.

RSICHT!



Sturzgefahr!

**Verhindern Sie Stürze aktiv. Konzentration auf den Weg ist wichtig, aber auch Training, richtiges Schuhwerk, ordentliche Verkehrswege und ausreichend Zeit.**

*Bis zu 40 Wochen Ausfall*

fahrer und stürzt auf sein linkes Knie. Eine vollständiger Riss der Kniescheibenstrecksehne verheilt nur schlecht und macht umfangreiche Therapieanwendungen erforderlich. Die Kosten betragen **92.497 Euro**. **546 Tage** muss der Arbeitgeber ohne seinen Mitarbeiter auskommen.

# Abstürze

Das Jahr hatte gerade erst angefangen, als schon wieder zwei Menschen beim Sturz von Fahrzeugaufbauten gestorben sind. Man kann sich jetzt natürlich darüber unterhalten, was sie dort überhaupt verloren hatten. Und man kann sich die relevante Anzahl von Absturzunfällen der letzten Jahre näher ansehen, die tödlich oder mit einer schweren, die Lebensqualität einschränkenden Verletzung endeten. Die Beschäftigten unserer Branchen fallen nicht nur von Fahrzeugaufbauten, sondern auch aus Hebebühnen, von Laderampen, aus Lagerbereichen, von Dächern und Leitern oder vom Pferd. Man muss nicht lange forschen, um festzustellen, dass hier nicht die Technik versagt, sondern in fast jedem einzelnen Fall eine Fehleinschätzung,

Gedankenlosigkeit oder mangelndes Risikobewusstsein unterstellt werden muss. Solche Unfälle und ihre Folgen sind kein hinzunehmender Tribut an die gefährliche Arbeitswelt, sondern sie hinterlassen Angehörige, Freunde und Arbeitskollegen, deren Verzweiflung ob der völligen Nichtnachvollziehbarkeit des Unfallhergangs nicht gemindert wird. Im Rahmen unserer „Vision Zero“ werden wir uns in den Betrieben besonders aufmerksam dieser Thematik widmen. Sie können uns helfen, wenn Sie in Ihrem Unternehmen die Arbeitsverfahren und -bereiche mit Absturzgefahren unter die Lupe nehmen. Dulden Sie keine Arbeiten in der Nähe von Absturzkanten. Der kleine Schritt ins Leere kann der letzte des Lebens sein.



© Ralf Höhne/BG Verkehr

**Dr. Jörg Hedtmann**

Leiter des Geschäftsbereichs  
Prävention



## Gesund alt werden

So wie Autos regelmäßig zum TÜV müssen, sollten Menschen den freiwilligen Gesundheits-Check-up zur Kontrolle nutzen. Die gesetzlichen Krankenkassen bieten Versicherten über 35 alle zwei Jahre eine kostenlose Untersuchung beim Hausarzt an. Sozusagen all-inclusive – Herz, Lunge, Kopf, Hals, Bauch, Wirbelsäule, Bewegungsapparat, Nervensystem und Sinnesorgane, Blut- und Urinuntersuchungen. Dabei kann man eigentlich nur gewinnen: Ist alles in Ordnung, steigt die Lebensfreude, werden Probleme rechtzeitig bemerkt, kann man oft therapeutisch gegensteuern. In vielen Fällen spielt der persönliche Lebensstil eine wichtige Rolle für den Krankheitsverlauf. Wer seine Risiken kennt, verzichtet leichter auf schlechte Gewohnheiten. Auch das ist ein guter Grund, zum Check-up zu gehen.

## Unser Webtipp:

### Seminare 2019

Das komplette Seminarprogramm der BG Verkehr wird im Internet veröffentlicht. Dort finden Sie die Terminübersicht für Mitgliedsunternehmen der Verkehrswirtschaft und der Sparte Post, Postbank, Telekom, Informationen zur Anmeldung und eine kurze Beschreibung der Inhalte. Bei der Auswahl ist außerdem gleich erkennbar, ob noch Plätze frei sind. Wer lieber Papier in Händen hält, kann die Seminarbroschüre kostenlos im Medienkatalog bestellen oder herunterladen.

 [www.bg-verkehr.de/seminare](http://www.bg-verkehr.de/seminare)

## So erreichen Sie die BG Verkehr

### Hauptverwaltung

#### Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg  
Tel.: 040 3980-0  
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de  
info@bg-verkehr.de  
praevention@bg-verkehr.de  
+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)

### Dienststelle Schiffssicherheit

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



Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint am **4. Juni 2019**

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev

## Hinweis für Abonnenten:

Für den Versand des SicherheitsProfi verwenden und speichern wir Ihre Adressdaten. Diese werden ausschließlich und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Datenschutz für den Versand des Magazins genutzt. Unsere Datenschutzhinweise zur Verarbeitung personenbezogener Daten finden Sie auf unserer Website.

+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode 18709008



**Anmeldung unter:  
[www.bg-verkehr.de](http://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**