

SicherheitsProfi

ENTSORGUNG

Das Magazin der  BG Verkehr

Reportage | 16

In guten Händen

Leuchtmittel Gefahr durch Quecksilber? | 08

Marke Eigenbau Prüfpflichten für Arbeitsmittel | 24



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



UK BG
Unfallkassen und
Berufsgenossenschaften
Ihre gesetzliche Unfallversicherung

2 Praxishilfe

komm **mit** mensch
Sicher. Gesund. Miteinander.

Fehlerkultur
Fünf Fragen nach Regelabweichungen

11



© DaimlerAG

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit
und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Quecksilber in Leuchtmitteln
Hinweise zur sicheren Entsorgung 08

Kampagne komm**mit**mensch
Mit gutem Beispiel vorangehen 11

Abbiegeunfälle vermeiden
Fördergelder für FAS 12

Arbeiten mit Diabetes
Gibt es Einschränkungen? 15

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

Fahrsicherheitstraining
BG Verkehr fördert neue Konzepte 22

Marke Eigenbau
Prüfpflichten für Arbeitsmittel 24

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

Zahl der Verkehrstoten 2018 gestiegen

Auch wenn die endgültigen Zahlen noch nicht veröffentlicht sind, geht der ADAC davon aus, dass im vergangenen Jahr mehr Menschen auf Deutschlands Straßen ums Leben kamen als im Vorjahr. Der Automobilclub rechnet mit einem Anstieg um mehr als drei Prozent auf 3.285 Personen. 2017 starben 3.180 Menschen im Straßenverkehr. Gestiegen ist vor allem die Zahl der ums Leben gekommenen Radfahrer. Ein Grund könnte der lange Sommer sein, der dazu geführt habe, dass mehr Radfahrer unterwegs waren.



© gettyimages/Mickis-Fotowelt



© Adobe Stock/imfotograf

Einheitliches Sammelstellenlogo

Nach dem 2015 in Kraft getretenen Elektro- und Elektronikgerätegesetz und dem seit 2009 geltenden Batteriegelgesetz müssen Elektroaltgeräte und Batterien getrennt vom Hausmüll gesammelt und der Wiederverwertung zugeführt werden. Die Rücknahme erfolgt kostenfrei über die Sammel- und Rücknahmestellen der Kommunen, des Handels und der Hersteller. Die zu finden, ist aber nicht immer einfach. Ein einheitliches, von der Stiftung GRS Batterien in Zusammenarbeit mit Kommunal- und Handelsverbänden entwickeltes Logo soll nun helfen, die bundesweit mehr als 200.000 Sammelstellen für den Verbraucher besser erkennbar zu machen und damit die Sammelmengen zu steigern. Zu den Referenzpartnern, die das Logo bereits einsetzen, gehören die Stadtreinigung Hamburg, der Zweckverband Abfallwirtschaft Straubing sowie die Hornbach Baumarkt AG und die Knauber Freizeit GmbH.

Sammelstellenbetreiber können das Logo sowie Materialien wie Plakate und Flyer für die eigene Verbraucherkommunikation kostenlos auf der gemeinsamen Informationsplattform herunterladen.

+ <http://g2-infoplattform.de>



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

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



© 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 prämiiert 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

Aktuelle

Unfallmeldungen

Falsche Standfläche

Bei der Kontrolle der Oberdrahtzufuhr an einer Kanalballenpresse kam es zu einem Unfall: Ein Mitarbeiter stieg während des laufenden Betriebs auf die Anlage, um den Verlauf des Drahts zu kontrollieren. Dazu kletterte er auf eine Abdeckung, die nicht als Standfläche vorgesehen ist. Als er sich vorbeugte, rutschte er aus, geriet mit der Hand in den Freistampfer und zog sich mehrere tiefe Schnittwunden zu.

Reifen platzt



© BSR

An einer Tankstelle überprüften zwei Kollegen den Luftdruck am Müllsammelfahrzeug. Während des Befüllens platzte plötzlich der außenliegende rechte Vorderreifen. Der Kraftfahrer, der den Luftschlauch am Ventil angebracht hatte und neben dem Reifen stand, erlitt ein Knalltrauma. Es dauerte Wochen, bis die Hörminderung und die Ohrgeräusche verschwunden waren.

Anlage nicht abgestellt

Ein Mitarbeiter auf einem Recyclinghof hatte den Auftrag, eine Brecheranlage zu überwachen. Entgegen der Anweisung kletterte er bei laufendem Betrieb auf die Anlage, um das Sieb zu reinigen. Dabei trat er auf die Abdeckung einer Antriebswelle. Sein Schnürsenkel verfang sich in der Welle. In Panik sprang der Mitarbeiter von der Anlage und verletzte sich dabei an beiden Unterschenkeln.



© gettyimages/katarzyna Bialasiewicz

Haushaltsabfälle 2017

Im Jahr 2017 wurden laut Statistischem Bundesamt 38,3 Millionen Tonnen Abfälle bei den Haushalten in Deutschland eingesammelt. Wegen der gestiegenen Bevölkerungszahl waren dies 0,2 Millionen Tonnen mehr als 2016. Das Pro-Kopf-Aufkommen lag im Vergleich zum Vorjahr unverändert bei 462 Kilogramm. Unverändert blieb auch die Menge des eingesammelten Haus- und Sperrmülls: Pro Person belief sich diese auf rund 188 Kilogramm. Bioabfälle stiegen auf 125 Kilogramm pro Person. Das ist der bislang höchste Wert seit Beginn der Erhebung im Jahr 2004. Das Aufkommen an Wertstoffen betrug 148 Kilogramm pro Kopf. Dazu zählen unter anderem Papier, gemischte Verpackungen und Glas.

➔ www.destatis.de

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>

Europäische Woche der Abfallvermeidung

Praktische Wege aus der Wegwerfgesellschaft aufzeigen: Das ist das Ziel der Veranstalter der Europäischen Woche der Abfallvermeidung. In diesem Jahr findet die EWAV vom 16. bis 24. November statt. Die größte Kommunikationskampagne zu Abfallvermeidung und Wiederverwendung in Europa soll die Bürger dafür sensibilisieren, mit Alltagsgegenständen und dem Ressourcenverbrauch bewusster umzugehen. In Deutschland wird die Kampagne mit Mitteln der Europäischen Klimaschutzinitiative finanziert.



+ www.wochederabfallvermeidung.de



© gettyimages/gautier075

Tipps zur Beschaffung von Abfallsammelfahrzeugen

Bei der Fahrzeugauswahl spielen viele Faktoren eine Rolle, zum Beispiel Motorisierung, Nutzlast, Ladevolumen, Schüttungsart, Verdichtungsmechanismus, Abfallart, Fahrzeugbreite und Wendigkeit. Außerdem muss die Ergonomie stimmen. Deswegen sollte man erfahrene Praktiker einbinden. Wichtig ist zum Beispiel, dass

- ▶ Schüttung und Verdichtungseinrichtung leicht bedienbar sind,
- ▶ Bedienelemente sinnvoll angeordnet und gekennzeichnet sind,
- ▶ Aufstiege und Absturzsicherungen vorhanden sind, um auf dem Fahrzeugaufbau Störungen zu beseitigen,
- ▶ Beleuchtung an Heck und Seite vorhanden ist, mit weichen Übergängen zum dunklen Bereich hin,
- ▶ Kameras in Helligkeit und Kontrast angepasst werden können,
- ▶ Bildschirme blendfrei sind und den Blick auf die Fahrbahn nicht einschränken,
- ▶ die Klimaanlage im Führerhaus ausreichend dimensioniert ist,
- ▶ Einrichtungen zur Reduzierung von Staub und Schimmelpilzsporen (Staubschutzlappen) vorhanden sind, idealerweise mit direkter Absaugung im Schüttungsraum und Ableitung gefilterter Luft nach oben,
- ▶ Haltegriffe ausreichend bemessen sind, um das Auf- und Absteigen auf die Trittbretter zu erleichtern,
- ▶ es verschiedene Haltegriffpositionen mit großer Greifweite gibt, an denen sich die Mitarbeiter sicher und bequem festhalten können.

Lader und Fahrer brauchen eine ausführliche Unterweisung. Die Führungsverantwortlichen müssen sich dafür genügend Zeit nehmen. Später sollten sie überprüfen, ob sich die Mitarbeiter auf der Sammeltour an die Regeln halten und Fehlverhalten am besten direkt ansprechen.

Restmüllfrei auf Bornholm

Die dänische Insel Bornholm will die erste restmüllfreie Region in Europa werden. Das berichtet der Branchendienst Euwid. Danach will die Inselverwaltung die getrennte Abfallsammlung so ausbauen, dass im Jahr 2032 keine nennenswerten Abfälle mehr für die thermische Verwertung anfallen. Weil der Restmüll bald keine Rolle mehr spielen soll, könne auf eine neue Verbrennungsanlage verzichtet werden, die 2032 fällig geworden wäre.



© Adobe Stock/jan

Kampagne für bessere Verpackungssammlung



Immer mehr Restmüll- und Störstoffe landen in den Gelben Säcken und Tonnen. Der stofflich verwertbare Anteil bei der Sammlung von Leichtverpackungen liegt teilweise bei nur noch 50 Prozent. Eine Informationskampagne soll nun helfen, die Sammelqualität zu verbessern. Pilotregion ist zunächst der Raum Euskirchen. Zeigt die Kampagne hier Erfolg, soll sie bundeweit ausgedehnt werden und auch TV-Spots einschließen. Grund für die Maßnahme ist das in diesem Jahr

in Kraft getretene Verpackungsgesetz, das Systembetreiber zu höheren Recyclingquoten verpflichtet. Eine bessere Getrenntsammlung gilt als ein entscheidender Hebel, um die deutlich erhöhten Quotenvorgaben zu erfüllen.

© Adobe Stock/Zauberhut

Einfach auflegen ist so retro



Der Feierabend

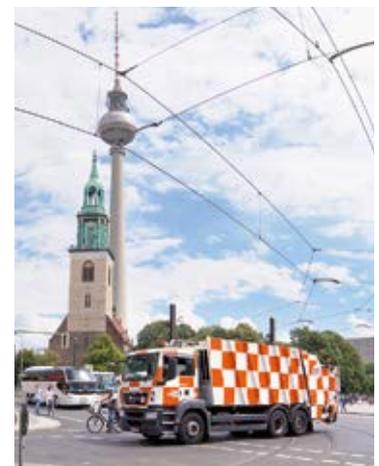
Fehlende oder mangelhafte Abstimmung und Information führen leicht zu Unfällen und gesundheitsgefährdenden Situationen. Das macht ein neuer Social-Media-Clip deutlich, den die Berufsgenossenschaften im Rahmen ihrer Präventionskampagne **kommmit**mensch veröffentlicht haben. Der Spot „Der Feierabend“ 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.



© gettyimages/pixzzle

Quecksilber in Leuchtmitteln

Bei der Entsorgung von Leuchtstoffröhren und Kompaktlampen kann giftiges Quecksilber freigesetzt werden. Darum sind vorsorgliche Schutzmaßnahmen erforderlich.

Quecksilber ist das einzige Metall, das unter normalen Bedingungen als Flüssigkeit vorliegt. Es gehört zu den Gefahrstoffen, weil es für Tiere und Menschen giftig ist. Da Quecksilber schlecht ausgeschieden wird, reichert es sich im Körper an und kann unter anderem schwere Nerven- und Nierenschäden verursachen. Flüssiges Quecksilber setzt schon bei Zimmertemperatur giftige Dämpfe frei.

Leuchtstoffröhren stehen unter Unterdruck. Bei diesen Bedingungen liegt das Quecksilber direkt dampfförmig vor. Falls quecksilberhaltige Leuchtmittel zerbrechen, tritt der Quecksilberdampf in die Atemluft über und könnte zu einer gesundheitlichen Belastung der Beschäftigten führen. Darum sind vorsorgliche Schutzmaßnahmen erforderlich.

Sicherer Umgang mit dem Gefahrstoff

Da Quecksilberdampf unsichtbar ist und keinen Geruch hat, gibt es außer dem sichtbaren Bruch von Röhren keine Warnzeichen für eine mögliche Gefährdung. Grundsätzlich besteht in der Tat kein Anlass zur Sorge: Messergebnisse der BG Verkehr zeigen, dass für die Beschäftigten in Sammelstellen normalerweise keine Gefahr besteht. Die Schadstoffbelastung ist so niedrig, dass der Arbeitsplatzgrenzwert (AGW) problemlos eingehalten wird. Selbst die maximalen Werte, die gemessen wurden, liegen unterhalb des zulässigen Arbeitsplatzgrenzwertes. Aus den noch intakten gesammelten Leuchtstoffröhren tritt also kein Quecksilberdampf aus. Aber falls quecksilberhaltige Leuchtmittel in der Sammelstelle zerbrechen und der giftige Dampf eingeatmet wird, könnte

das zu einer gesundheitlichen Belastung der Beschäftigten führen. Deshalb veranlasste die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) eine umfassende Untersuchung, an der die BG Verkehr beteiligt war. Ende 2018 erschienen die daraus abgeleiteten Empfehlungen zu Vorsichtsmaßnahmen: DGUV Information 213-732 „Quecksilberexpositionen bei der Sammlung von Leuchtmitteln“.

Gefährdung minimieren

Um die Gefährdung zu minimieren, stünde der Einsatz von Ersatzstoffen und Verfahren, die ein geringeres gesundheitliches Risiko aufweisen, an erster Stelle. Aber diese Methode kann man bei der Sammlung und Entsorgung quecksilberhaltiger Leuchtmittel nicht anwenden. Im Gegenteil: Meist werden Leuchtmittel älteren Datums angeliefert. Bei diesen Produkten muss man davon ausgehen, dass der Quecksilbergehalt höher liegt, als es derzeit gesetzlich zugelassen ist. Während heute pro Leuchtstoffröhre weniger als fünf Milligramm Quecksilber enthalten sein dürfen, können es in alten Röhren weit über 20 Milligramm sein. Zum Vergleich: Ein Fieberthermometer enthält etwa 500 Milligramm, allerdings in flüssiger Form – und somit nicht sofort einatembare. Technische Schutzmaßnahmen sind also das Mittel der Wahl, um Gefährdungen zu vermeiden.

Übersicht Technische Schutzmaßnahmen

- ▶ Bei der Sammlung keine Metallbehälter (LSR-Boxen) verwenden, sondern Gitterboxen oder Rungenpaletten – jeweils mit Inlays ausgekleidet.

Die ersten Leuchtstofflampen kamen vor 80 Jahren auf den Markt. Seitdem hat der Quecksilberanteil stetig abgenommen. Seit 2006 dürfen die Lampen nicht mehr über den Hausmüll entsorgt werden.

ELEKTROSCHROTT

Quecksilberhaltige Leuchtmittel sind Elektronikschrott im Sinne des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes. Darin wird geregelt, wie quecksilberhaltige Leuchtmittel und alte Elektronikgeräte gesammelt und entsorgt werden. Diese Produkte müssen getrennt vom Hausmüll entsorgt werden. Kommunen und Landkreise sind verpflichtet, entsprechende Sammelstellen anzubieten, darüber hinaus nehmen größere Geschäfte gebrauchte Leuchtmittel zurück. Bundesweit gibt es etwa 5.000 Sammelstellen für Kleinmengen und 400 von Großmengen sowie von Großbetrieben. Zahlreiche Betriebe, die bei der BG Verkehr versichert sind, sind an der Sammlung von Klein- und Großmengen sowie dem Transport beteiligt.

Im Jahr gelangen rund 10.000 Tonnen quecksilberhaltige Leuchtmittel ins Recycling.

- ▶ Sonderformen und Stabformen, die länger als 80 cm sind, getrennt sammeln.
- ▶ Zur Annahme der Leuchtmittel Arbeitstische mit „Aufkantung“ oder Kunststoffwannen nutzen.
- ▶ Spannringfässer nicht als Sammelbehälter für Leuchtmittel, sondern nur für die Erfassung von Leuchtmittelbruch verwenden.
- ▶ Die Öffnungen für den Einwurf von Glasbruch sollen so klein wie möglich sein.
- ▶ Behälter mit Lampenbruch grundsätzlich verschließen und nur bei Bedarf öffnen.
- ▶ Für ausreichende Durchlüftung sorgen.

Was bedeutet ausreichende Durchlüftung?

Im Freien kann man immer von einer ausreichenden Durchlüftung ausgehen, auch wenn unter einer Überdachung gearbeitet wird. Dasselbe gilt für offene oder halboffene Hallen. Befindet sich die Sammelstelle in einem geschlossenen Raum, muss sie mindestens über die vorgeschriebene natürliche Lüftung verfügen (Arbeitsstättenregel ASR 3.6). Eine technische Belüftung ist für geschlossene Lagerräume erforderlich, während mobile Sammelstellen („Schadstoffmobil“) über eine raumlufttechnische Anlage mit fünffachem Luftwechsel verfügen müssen (siehe TRGS 520 „Errichtung und Betrieb

von Sammelstellen und Zwischenlagern für Kleinmengen gefährlicher Abfälle“).

Was grundsätzlich bei Lampenbruch zu beachten ist

Wenn nur wenig kaputtgegangen ist, zum Beispiel eine Energiesparlampe, lassen sich die Bruchstücke gut mit Klebeband oder mit einem Streifen Papier oder Pappe aufnehmen. Dabei Handschuhe tragen. Für Staub und kleine Glassplitter eignet sich ein angefeuchtetes Papiertuch, das anschließend in ein verschließbares Gefäß gelegt wird. Der Behälter mit dem Leuchtmittelbruch sollte im Freien aufbewahrt werden. Bei der Zerstörung einer Leuchtstoffröhre wird der gasförmige Quecksilberinhalt freigesetzt. Die dabei austretende Menge an Quecksilberdampf lässt sich durch kurzes Lüften auf eine nicht gesundheitsgefährdende Konzentration senken, wenn es sich um eine einzelne Lampe handelt.

Der Quecksilberdampf ist unsichtbar und hat keinen Geruch.

Auf den Ernstfall vorbereiten

Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung muss auch der schlimmste Fall durchgespielt werden: Was ist zu tun, falls mehrere Röhren gleichzeitig oder sogar eine ganze Palette zu Bruch geht und somit größere Mengen an Quecksilber freigesetzt werden? Für diese Situation braucht man einen Notfallplan. Die Mitarbeiter müssen im Rahmen von Unterweisungen darüber informiert werden, wie sie sich verhalten



Drei Messpunkte in unterschiedlicher Höhe an einer Sammelstelle.



Die kompakten Leuchtstofflampen werden meist als Energiesparlampen bezeichnet. Sie erzeugen Licht durch die energetische Anregung von Quecksilberatomen.

© BG Verkehr/Unfallkasse Hessen; Picture Alliance/Jens Kalaene

sollen. Außerdem ist es hilfreich, bestimmte Abläufe kurz zu üben, damit jeder weiß, was er im Ernstfall zu tun hat. Das korrekte Verhalten soll in einer Betriebsanweisung zusammengefasst werden.

Niemals Röhren, die zu groß für den Sammelbehälter sind, mit dem Hammer „passend machen“.

Beispiel für Notfallmaßnahmen

- ▶ Die Mitarbeiter verlassen schnellstmöglich den Schadensbereich und sichern den Zugang ab, selbstverständlich auch für die Kundschaft.
- ▶ Sofort so gut wie möglich lüften – je nach Ort und Ausmaß des Bruchs kann dies 15 bis 30 Minuten oder noch länger nötig sein.
- ▶ Die Mitarbeiter sollen persönliche Schutzausrüstung anlegen, bevor sie nach der Lüftungsmaßnahme Lampenbruch vom Boden entfernen. Für die meisten Schadensereignisse reichen als Notausstattung eine Schutzbrille und schnittfeste Handschuhe. Filtrierender Atemschutz gegen Staub kann erforderlich sein, wenn bei der Entfernung Staub (Leuchtstoffbeschichtung) freigesetzt wird.

- ▶ Der Arbeitgeber muss je nach den Besonderheiten des Unternehmens auch persönliche Schutzausrüstung vorhalten, die bei größeren Schadensereignissen zum Einsatz käme. Bei großen Bruchmengen in geschlossenen Räumen kann zum Beispiel Atemschutz mit speziellem Filter gegen Quecksilberdampf (Hg-P3-Filter) erforderlich sein. Zur richtigen Anwendung eines Atemschutzes gibt es wichtige Hinweise in der DGUV Regel 112-190 „Benutzung von Atemschutz“.
- ▶ Die Arbeit darf erst fortgesetzt werden, wenn der betroffene Bereich von dem Führungsverantwortlichen freigegeben wurde.

Falls Sie weitere Fragen zur sicheren Sammlung und Entsorgung von Leuchtmitteln haben, wenden Sie sich an Ihre Aufsichtsperson oder das Referat Gefahrstoffe bei der BG Verkehr.

Eckart Willer
Referatsleiter Gefahrstoffe bei der BG Verkehr

+ Referat Gefahrstoffe der BG Verkehr
E-Mail: gefahrstoffe@bg-verkehr.de

DGUV Information 213-732 „Quecksilberexpositionen bei der Sammlung von Leuchtmitteln“
DGUV Information 213-733 „Quecksilberexpositionen bei der Demontage von Flachbildschirmen“
www.dguv.de/publikationen

Allgemeine Informationen zu Quecksilber
www.umweltbundesamt.de

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**.

Was 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.

Lassen Sie sich unterstützen

Rechtsabbiegen ist komplex und gefährlich.
Assistenzsysteme helfen, tödliche Unfälle
zu vermeiden. Worauf warten Sie?

Rechtsabbiegen ist eine der komplexesten Aufgaben beim Lkw-Fahren. Fußgänger und Radfahrer, die in Abbiegeunfällen mit Nutzfahrzeugen verwickelt sind, erleiden oft schwere oder tödliche Verletzungen. Die Fahrer der Nutzfahrzeuge machen sich schwere Vorwürfe und müssen mit den auch für sie traumatischen Folgen leben. Abbiegeassistenten können helfen, sie von diesem Druck zu entlasten.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat deshalb zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer im Sommer letzten Jahres die „Aktion Abbiegeassistent“ ins Leben gerufen, da eine europaweite verpflichtende Ausstattung mit Abbiegeassistentensystemen noch auf sich warten lässt. Ende 2018 veröffentlichte das Ministerium eine Richtlinie für die Ausrüstung von Nutzfahrzeugen mit Abbiegeassistentensystemen - die Zuschüsse von maximal 1.500 je Fahrzeug waren innerhalb von vier Tagen vergeben. „Die große Nachfrage hat auch uns positiv überrascht,“, kommentiert Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Präventionsleiter der BG Verkehr, „und zeigt, wie wichtig unseren Mitgliedsunternehmen die Sicherheit ist. Wir





Hier demonstriert Mathias Lichter, Entwickler bei Mercedes, ein Radarsystem: Wenn sich vor dem Abbiegen ein Radfahrer im toten Winkel neben dem Lkw befindet, wird der Fahrer akustisch und durch eine Leuchte gewarnt.

haben die Aktion des Bundesverkehrsministeriums von Anfang an unterstützt und plädieren nun dringend für eine Aufstockung der Mittel.“

Unser Ziel ist eine Welt ohne tödliche oder schwere Unfälle.

Bereits in der Vergangenheit hat sich die BG Verkehr für die Entlastung der Fahrer durch Fahrerassistenzsysteme stark gemacht und dafür ein eigenes Förderprogramm aufgelegt. Die Erfolge der Kampagne „Sicher. Für Dich. Für Mich.“, bei der eine Senkung der Unfälle um ein Drittel erreicht wurde, sind noch in guter Erinnerung.

Gefährdungsbeurteilung hilft bei der Entscheidung

Inzwischen reagieren immer mehr Hersteller auf die steigende Nachfrage. Auf der diesjährigen IAA-Nutzfahrzeuge waren gleich mehrere Nachrüstätze für Abbiegeassistenten zu finden und immerhin ein Lkw-Hersteller bietet eine Lösung für die Erstausrüstung an. Unternehmer haben also die Möglichkeit, nach einem geeigneten System für ihre Fahraufgaben zu suchen. Grundlage für die Auswahl und Entscheidung ist die Gefährdungsbeurteilung, die Maßnahmen auf Grund erkannter Gefährdungen fordert. „Die BG Verkehr fordert schon lange die verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenzsystemen, die bei Gefahr auch eine Notbremsung durchführen“, erläutert Ruff. Solange diese Systeme nicht verfügbar sind, sind die angebotenen Nachrüstsysteme eine gute

Zwischenlösung. Sie lohnen sich in mehrfacher Hinsicht:

- ▶ Die Assistenzsysteme schützen die schwächeren Verkehrsteilnehmer vor schweren und tödlichen Unfällen
- ▶ Die Fahrerinnen und Fahrer bleiben gesünder, weil sie ohne Stress abbiegen können
- ▶ Die Fracht kommt rechtzeitig zum Kunden

Was Unternehmen jetzt tun können

Auch falls das Förderprogramm des BMVI bereits 2019 aufgestockt würde, kann damit die immense Nachfrage vermutlich nicht gedeckt werden. Unterstützung gibt es aber auch durch das Förderprogramm „De-minimis“, wenn bestimmte technische Voraus-



Am Messestand der BG Verkehr informieren sich Besucher über neue Ansätze zur Vermeidung von Unfällen.



Die BG Verkehr entwickelte Folien zur optimalen Einstellung der Spiegel.



Der Fahrsimulator macht deutlich, was der Fahrer alles im Blick haben muss.

© Daimler; Picture Alliance/Jens Büttner; Imago/localpic; BG Verkehr (2)

setzungen erfüllt werden. Zuschüsse sind grundsätzlich möglich, wenn Fahrzeuge mit Assistenzsystemen angeschafft oder nachgerüstet werden. Zu den Einzelheiten informiert das Bundesamt für Güterkraftverkehr.

Die Fahrer bleiben gesünder, wenn sie ohne Stress abbiegen können.

Der beste Beifahrer wird akzeptiert

Die Praxis zeigt, dass neben der technischen Ausstattung, die Akzeptanz der Fahrer wichtig ist. Die BG Verkehr hat beim letzten Truck-Grand-Prix mehr als 200 Fahrer befragt. Zwei Drittel von ihnen waren mit Fahrerassistenzsystemen unterwegs. Hier ist also noch Luft nach oben. Erfreulich waren die Ergebnisse bei der Akzeptanz. Die gelegentlich geäußerte

Befürchtung, wonach die Profis die Systeme abschalten, hat sich bei der Befragung nicht bestätigt. Von den 150 Fahrern, die einen Notbremsassistenten nutzen, gaben 125 an, dass sie ihn immer eingeschaltet lassen. Dazu rät auch dringend die BG Verkehr und empfiehlt den Unternehmen darüber hinaus, zum Umgang mit den Systemen eine Betriebsanweisung zu erlassen, die verbindlich vorgibt, wie die FAS genutzt werden.

Es kann Situationen geben, in denen Systeme sich selbst abschalten oder 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, alle 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.

Wie groß das Interesse der Fahrer an den Themen ist, zeigte sich auf dem Messestand der BG Verkehr auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018. Dort waren das Thema Rechtsabbiegen und die Hilfestellung der BG Verkehr dazu sehr gefragt.

„So vervollständigt sich das Puzzle“, schließt Dr. Klaus Ruff. „Unser Ziel ist eine Welt ohne tödliche und schwere Unfälle. Dafür arbeiten wir, jeden Tag.“ (rb)

+ Infos zu Maßnahmen der BG Verkehr:

zum Thema Fahrerassistenzsysteme:
www.bg-verkehr / Webcode: 16332585,

zum Thema Spiegeleinstellung:
Webcode: 16530711.

Bundesamt für Güterkraftverkehr:
www.bag.bund.de

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

Dr. Birger Neubauer

leitet das Referat Arbeitsmedizin und Arbeitspsychologie der BG Verkehr.



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.

Der 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.

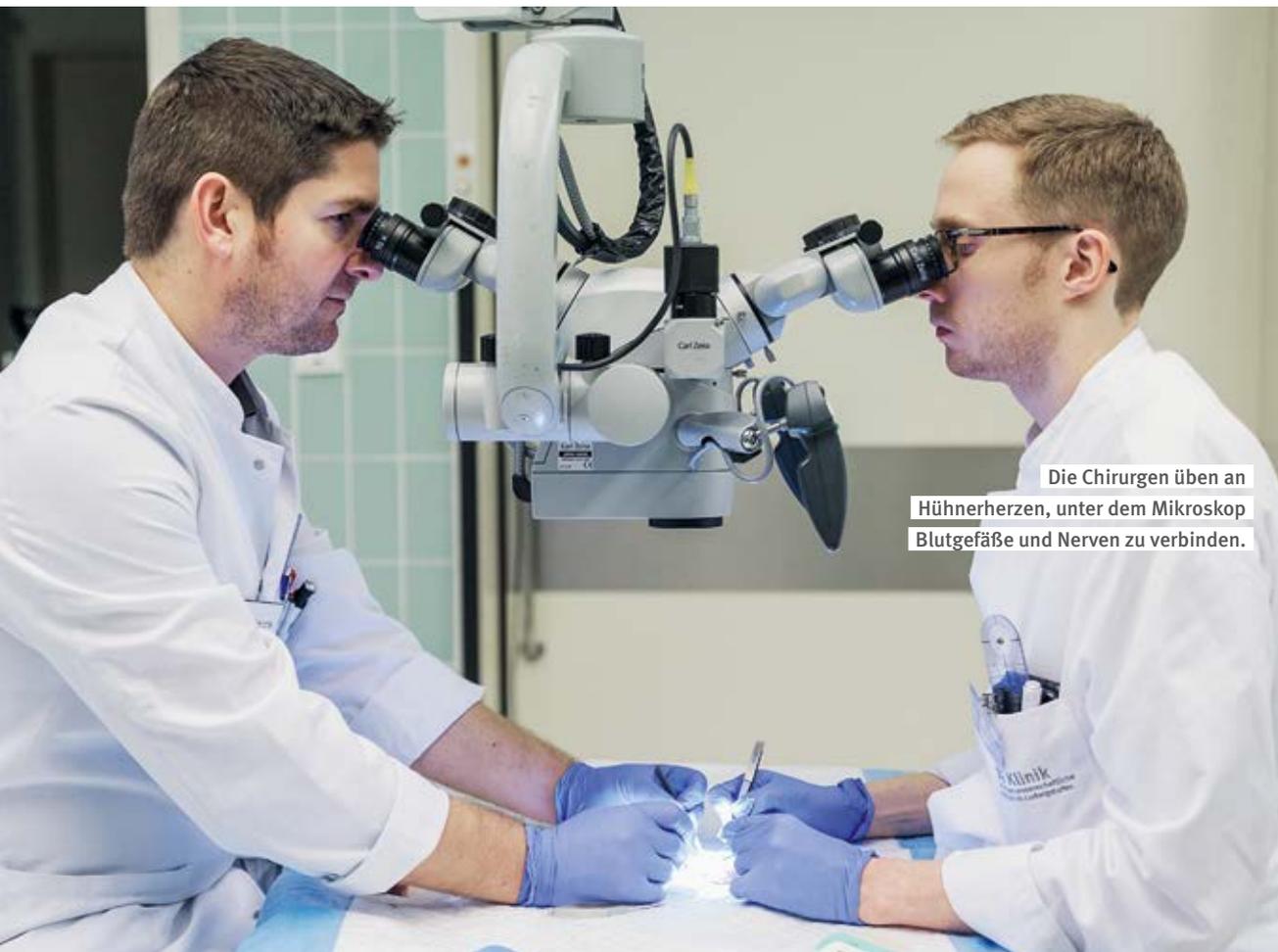
Nach der Körperpflege werden behutsam die Gelenke bewegt. Anschließend übt die Physiotherapeutin mit dem Patienten, mit der linken Hand den Trinkbecher zu greifen. Beide Frauen scherzen mit dem Mann und er beginnt zu lächeln. Gute Pflege bedeutet weit mehr, als einen Waschlappen in die Hand zu nehmen. „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.

Antistressstraining für Müllwerker

Im Berufsalltag kann besonders in Innenstädten das Verhalten von Autofahrern und Passanten zu Stress und Belastungen führen. Wenn zum Beispiel die Leute im Berufsverkehr entnervt auf die Hupe drücken, fällt es den Kollegen auf dem Sammelfahrzeug schwer, sich nicht ablenken zu lassen und entspannt zu bleiben. Es kommt auch vor, dass aus Sicherheitsgründen die Rückwärtsfahrt gestrichen wird und die Anwohner die Tonnen nun zu einem weiter entfernten Platz bringen müssen. Nicht jeder kann mit unfreundlichen Kommentaren gut umgehen; besonders Personen mit wenig Berufspraxis lassen sich schnell aus dem Konzept und aus der Ruhe bringen. Hier können Schulungs- bzw. Sensibilisierungsmaßnahmen zum bewussteren Umgang mit den Störungen

helfen. Die Beschäftigten lernen dabei, mit ungedulden oder aggressiven Menschen zurechtzukommen, sich nicht provozieren zu lassen und Konflikte früh zu entschärfen. Wer mit den typischen Belastungen und Ablenkungen beim Fahren souverän umgeht, leistet einen Beitrag für mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

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

Wird im Unternehmen ein Konzept zur Verkehrssicherheit entwickelt, hilft es, von Anfang an den Sicherheitsgedanken in den Vordergrund zu stellen. Die Fahrer sind im

Verkehrsalltag die Entscheider. Das fällt manchen Menschen schwer und führt unbewusst zu Anspannung oder Aggression. Dies zu thematisieren, kann den Betroffenen schon sehr helfen.

Wie könnte so ein Konzept aussehen?

„Denkbar sind Seminare oder Seminargeheiten zum Umgang mit Stress im Straßenverkehr“, beschreibt Wolfgang Laske, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr. „Diese Seminare lassen sich sinnvoll mit einem Sicherheitstraining kombinieren.“ Verhaltensmuster, die zu Unfällen führten, lassen sich zum Beispiel sehr gut in dialogorientierten Unterweisungen thematisieren. Sie werden mit praktischen Übungen kombiniert, die konkret auf die Situation abgestimmt sind. Diese neue Form der Unterweisung, die die Erfahrungen



Im Berufsverkehr ist es für die Mitarbeiter manchmal schwer, sich nicht von der allgemeinen Hektik anstecken zu lassen.



© Picture Alliance/Blickwinkel

der Teilnehmer aufgreift und spiegelt, wirkt intensiver und nachhaltiger als die traditionelle "Belehrung" durch den Vorgesetzten.

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. Eine Be-

triebsvereinbarung zum Umgang mit mobilen Geräten oder regelmäßige Kurzunterweisungen machen deutlich, wie wichtig der Unternehmensleitung das Thema Aufmerksamkeit im Straßenverkehr ist.

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)

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

+ Zuschüsse zu Fahrsicherheitstrainings:
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16329291

Förderung von Verkehrssicherheitskonzepten:
www.bg-verkehr.de | Webcode: 17426987

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



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.

Am 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?

Ausrutschen 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

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

Dienststelle Schiffssicherheit

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

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

Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi



Die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© Ralf Höhne/BG Verkehr

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

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

Außenstelle Duisburg

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

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

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



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
Webcode 18709008



**Anmeldung unter:
www.bg-verkehr.de**

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

**Ein Klick
und Sie wissen mehr**