

# SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

Zusammenarbeit | 08

# Führen auf Distanz

Dokumentation Papier oder PC? | 14

Seminar Ärzte „lernen“ Binnenschifffahrt | 22



## Die Digitalisierung verändert unsere Arbeitswelt.

# Liebe Leserin, lieber Leser,

viele von Ihnen haben inzwischen den Beitragsbescheid unserer Berufsgenossenschaft erhalten und dabei feststellen können, dass wir Ihren Beitrag für 2018 leicht senken konnten. Den Bericht dazu finden Sie in dieser Ausgabe auf den Seiten

26 und 27. Die Mitglieder des Vorstandes haben ihre Entscheidung nicht lange diskutiert. Die gute Entwicklung der Lohnsummen und ein relativ ausgeglichener Haushalt machten es ihnen leicht, die positive Haushaltsentwicklung an die Mitgliedsunternehmen weiterzugeben.

Beim Durchblättern dieses „SicherheitsProfi“ werden Sie feststellen, dass wir in dieser Ausgabe einen Schwerpunkt auf die Verkehrssicherheit setzen, der vor allem durch aktuelle Termine und Gespräche entstanden ist. Wir berichten über unseren Parlamentarischen Abend, in dessen Rahmen wir über Aspekte der Arbeits- und Verkehrssicherheit mit Bundestagsabgeordneten diskutieren konnten, und über ein Fachgespräch zur Verkehrssicherheit, bei dem Forschungsergebnisse im Umfeld der Verkehrswirtschaft vorgestellt wurden. Die dort geführten Gespräche, aber auch der Beitrag zum Thema „Führen auf Distanz“ haben mir noch einmal sehr bewusst gemacht, wie sehr sich die Arbeitswelt in den von uns versicherten Branchen verändert und weiterentwickelt. Automatisierungsprozesse führen dazu, dass sich neue Formen der Erwerbstätigkeit im Bereich der Sharing Economy entwickeln, wie zum Beispiel Uber oder Airbnb. Die Zahl der Soloselbstständigen nimmt zu. Immer mehr Arbeitsplätze werden ausgelagert ins Homeoffice. Für uns als Berufsgenossenschaft ist es wichtig, diese neuen Beschäftigungsformen in den Blick zu nehmen und dabei besonders auf die Menschen zu achten, die in diesen neuen Erwerbsformen tätig sind. Sichere und gesunde Arbeitsplätze und eine gute Absicherung bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten sind in unserer Gesellschaft ein hohes Gut. Wir dürfen und werden es nicht aus den Augen verlieren.

Ihre

**Sabine Kudzielka**

**Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr**

### Impressum

#### Herausgeber:

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

#### Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka, Vorsitzende  
der Geschäftsführung

#### Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,  
Leiter des Geschäftsbereichs

#### Redaktion:

Dorothee Pehlke (dp), Birgitta  
Angenendt (ba), Renate Bantz  
(rb), Ute Krohne (uk),  
Philip Aubreville (pha)  
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.



08



## Schnell informiert

**Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**  
Unfallmeldungen 04

**Meldungen**  
Infos, Nachrichten und Neuigkeiten 11

## Sicher & gesund

**Führen auf Distanz**  
Neue Formen der Zusammenarbeit 08

**Verpuffung im Beifahrerraum**  
Ein Unfallbericht 12

**Papier oder PC?**  
Dokumentationspflichten im Arbeitsschutz 14

**Reportage**  
Freie Fahrt für frische Milch – Lebensmitteltransporte bei der Firma Lettl 16

**Ärzte „lernen“ Binnenschifffahrt**  
Seminar vermittelt praxisnahe Einblicke 22

**Hitzealarm**  
Tipps für unterwegs 24

## Gut versichert

**Rechtstipp und Kurzmeldungen** 25

**Beitragsfuß abgesenkt**  
Die Beiträge an die BG Verkehr sinken leicht 26

**100 Prozent für Arbeits- und Verkehrssicherheit**  
Parlamentarischer Abend der BG Verkehr 28

## Service

**Prävention aktuell**  
Dr. Jörg Hedtmann 30

**Kontaktübersicht**  
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

**Editorial/Impressum** 02





© WSA

## Notfallpunkte für schnelle Hilfe

Am Rhein-Herne-Kanal zwischen Duisburg und Essen und entlang der Ruhr gibt es nun Notfallpunkte. Blaugelbe Schilder mit der Aufschrift „Notruf 112 – Notfallpunkt“ und einer Nummer markieren in einem Abstand von rund einem Kilometer den Standort. Damit soll Rettungskräften bei einem Notfall schneller die Position mitgeteilt werden können.

Wenn sich das Konzept bewährt, will die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung auch benachbarte Kanalabschnitte mit den Schildern bestücken.

## Güterbeförderung 2018

Rund elf Prozent weniger Güter wurden 2018 im Vergleich zum Vorjahr auf Flüssen und Kanälen in Deutschland befördert. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes betrug die Beförderungsmenge 2018 insgesamt 198,0 Millionen Tonnen. 2017 waren es noch 222,7 Millionen. Der Rückgang wird auf die niedrigen Wasserstände zurückgeführt. Anders die Entwicklung in der Seeschifffahrt: Hier nahm der Güterumschlag um 1,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu. Insgesamt wurden 304,7 Millionen Tonnen Güter in deutschen Seehäfen verladen (2017: 299,5 Millionen).



© Adobe Stock/efoto



© Adobe Stock/lazylama

## Brexit: Versicherungsschutz bleibt bestehen

Weil das britische Parlament dem mit der EU ausgehandelten Austrittsabkommen noch nicht zugestimmt hat, wurde die Austrittsfrist bis zum 31. Oktober verlängert. Wie wirken sich die möglichen Szenarien aus, wenn Versicherte der BG Verkehr bei einer Auslandstätigkeit im Vereinigten Königreich einen Arbeitsunfall erleiden?

Keine Änderungen ergeben sich, wenn das Vereinigte Königreich dem Austrittsabkommen bis zum 31. Oktober noch zustimmt, wenn eine Verlängerung der Austrittsfrist vereinbart würde oder das Land vom Brexit zurücktreten würde.

Aber auch bei einem unregelmäßigen Austritt bleibt der Versicherungsschutz bestehen (Ausstrahlung, § 4 Absatz 1 SGB VII). Ändern würden sich die Art der Leistungsbeschaffung, der Umfang der Leistungen und die Kostenerstattung. Alle bisher verwendeten Anspruchsbescheinigungen zum Erhalt von Sachleistungsaushilfe für die besonderen Leistungen bei Arbeitsunfall und Berufskrankheiten (E 123 bzw. DA 1) verlieren bei einem No-Deal-Brexit ihre Gültigkeit. Bei einem Arbeitsunfall oder einer Berufskrankheit in Anspruch genommene Leistungen werden dann auf dem Wege der Kostenerstattung nach § 97 Nummer 2 SGB VII abgewickelt. Negative Auswirkungen auf die Mitgliedsbetriebe der BG Verkehr sind also bei keinem der Szenarien zu erwarten.

+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 19912288  
[www.dguv.de](http://www.dguv.de) | Webcode: d1181934

Die Maritime & Coastguard Agency (MCA) hat Übergangsregeln (in englischer Sprache) für die Konformitätsbewertung sowie die Anerkennung von Schiffsausrüstung an Bord von Schiffen unter europäischer Flagge für den Fall eines „No-Deal-Brexit“ veröffentlicht.

+ [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de)



## Maritime Hotline

Unter der einheitlichen Servicenummer der deutschen Flaggenstaatverwaltung stehen die Dienststelle Schiffssicherheit bei der BG Verkehr und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Ihnen 24 Stunden an sieben Tagen die Woche zur Verfügung. Die Telefonnummer lautet +49 40 3190-7777.

In dringenden Fällen, die in den Aufgabenbereich der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr fallen, haben Sie die zusätzliche Möglichkeit, den Bereitschaftsdienst der Dienststelle Schiffssicherheit an Werktagen in der Zeit von 16:00 Uhr (Freitag ab 14:00 Uhr) bis 8:00 Uhr des folgenden Werktages direkt zu kontaktieren.

Telefon: +49 40 36137-100

Mail: [psc-germany@bg-verkehr.de](mailto:psc-germany@bg-verkehr.de)

## Digitales Schiffsregister

Eine Schiffsregistrierung kann bis zu einer Woche dauern. Um den bürokratischen Aufwand deutlich abzubauen, will das Schiffsregister Hamburg seinen Service nun digitalisieren. Ab 2020 soll das erste digitale Schiffsregister Deutschlands dann mit Onlineanträgen, automatischen Prozessen und digitalen Akten in weniger als der Hälfte der Zeit Registereintragungen und -änderungen durchführen können.



© Adobe Stock/Udo Bojahr



© Adobe Stock/kama71

## Neues Amt im Norden

Die drei Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven und ihre rund 900 Mitarbeiter arbeiten nun in einem neuen Amt „Weser-Jade-Nordsee“ zusammen. Hintergrund ist die vom Bund angestrebte Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Danach sollen 39 Ämter zu 17 zusammengefasst werden. Bereits im März waren die beiden Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter Heidelberg und Stuttgart zusammengelegt worden. Im Mai entstand aus den Ämtern Nürnberg und Regensburg das Amt „Donau – Main-Donau-Kanal“.

## Aktuelle

### Unfallmeldungen

#### Knie verdreht



© Adobe Stock/motion

Ein Produktionsmitarbeiter war damit beschäftigt, Fischpakete vom Band zu nehmen. Als er sich umdrehte, um die Pakete zu verstauen, verdrehte er sich infolge einer ungünstigen Bewegung das Knie. Trotz des anhaltenden Schmerzes arbeitete der Beschäftigte zunächst weiter. Der Orthopäde diagnostizierte später einen Meniskusrisss.

#### Verätzung durch Grillreiniger

Ein im Catering beschäftigter Mitarbeiter wollte in der Küche den Grill reinigen. Dabei verschüttete er Grillreiniger. Obwohl er Sicherheitsschuhe trug, drang die Flüssigkeit durch die Öffnung der Schnürsenkel auf den Fuß und verätzte den Fußrücken.

#### Sturz auf der Treppe

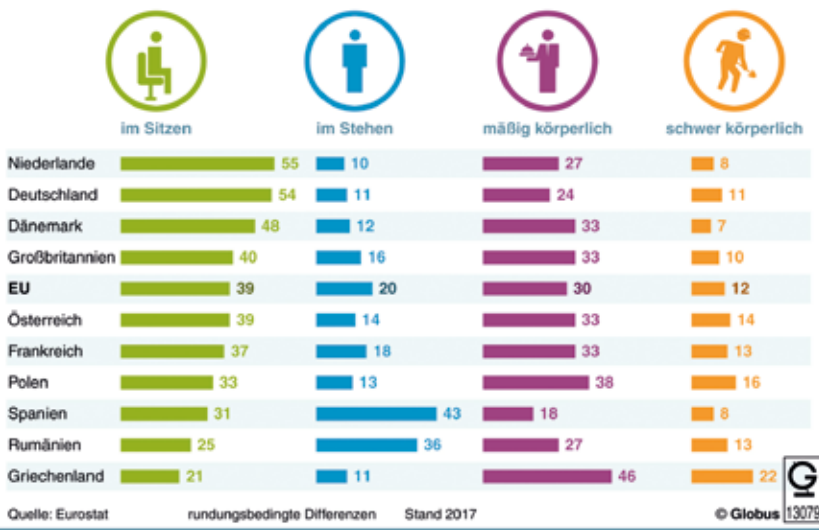


© Adobe Stock/Dash

Die Mitarbeiterin hatte einige Unterlagen von ihrem Schreibtisch in einem Karton zusammengepackt, um ihren Umzug in ein anderes Büro ein Stockwerk tiefer möglichst rasch zu beenden. Auf dem Weg nach unten stolperte sie im Treppenhaus und fiel mehrere Stufen hinab. Da sie den Karton mit beiden Händen hielt, konnte sie den Sturz nicht abfangen. Neben schweren Prellungen und einer Platzwunde am Kopf erlitt sie einen komplexen Knöchelbruch.

## Sitzen oder schleppen?

Von je 100 Beschäftigten in diesen EU-Ländern arbeiten so viele ...



© dpa-infografik

Büroangestellte, Lkw- oder Taxifahrer, Call-Center-Mitarbeiter: Die meisten Berufstätigen in der EU arbeiten im Sitzen – in Deutschland und den Niederlanden sind es besonders viele.





© BG Verkehr

## BG Verkehr berät zu Gehörschutz

Was macht man, wenn alle Lärminderungsmaßnahmen ausgeschöpft sind, es aber immer noch zu laut am Arbeitsplatz ist? Klar – Gehörschutz benutzen. Aber welchen? Oft gibt es nur „die eine“ Sorte, vom Einkauf beschafft und im Spender an die Wand gehängt. Die Anforderungen an einen geeigneten Gehörschutz gehen aber weit darüber hinaus. Ist die Dämmung zu niedrig oder zu hoch? Kann ich Warnsignale noch hören? Sitzt der Gehörschutz nicht richtig oder drückt? Muss ich erst mal 30 verschiedene Gehörschützer beschaffen? Bringen Sie Licht ins Dunkel! Die Aufsichtspersonen der BG Verkehr sind jetzt mit einem Gehörschutzkoffer ausgestattet. Sie beraten zum Thema und bieten Ihnen die Gelegenheit, verschiedene Gehörschützer auszuprobieren.

**+** Kontakt: [www.bg-verkehr.de/die-bg-verkehr/standorte](http://www.bg-verkehr.de/die-bg-verkehr/standorte)

## Unterweisungen werden Pflicht

Seit dem 21. April 2019 dürfen persönliche Schutzausrüstungen (PSA) vom Hersteller nur noch in Verkehr gebracht werden, wenn sie der Verordnung (EU) 2016/425 (PSA-Verordnung) entsprechen. In dieser Verordnung werden Produkte wie Gehörschutz und Rettungswesten neu als PSA der Kategorie III eingestuft. Bisher waren sie in der niedrigeren Kategorie II angesiedelt. Für die Benutzer dieser PSA werden damit Unterweisungen mit Übungen zur Pflicht.

## Handbuch-See-App auf Erfolgskurs



© BG Verkehr

Das digitale Pendant zum „Praxis-Handbuch See“ der BG Verkehr findet bei Seeleuten großen Anklang. Die kostenlose App-Anwendung wurde mit dem eLearning AWARD 2018 ausgezeichnet und bereits viele Hundert Mal heruntergeladen. Das Nachschlagewerk für Smartphones und Tablets stellt alle wesentlichen Informationen unabhängig von Zeit, Ort und einer Internetverbindung zur Verfügung. Die 69 Module beschreiben mit wenigen Worten und sprechenden

Bildern, worauf Seeleute bei der Arbeit an Bord achten müssen, um weder sich selbst noch andere zu gefährden. Bei einer Unterweisung zu bestimmten Tätigkeiten dienen die entsprechenden Module als Grundlage für die Erläuterungen.

**+** [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 18610014



© gettyimages/Vladimir Popovic

## Mehr Unfälle?

Tretroller sind jetzt für den Straßenverkehr zugelassen. Experten rechnen mit mehr Unfällen. „Die Zulassung führt dazu, dass der Straßenverkehr noch komplexer wird und sich noch mehr Verkehrsteilnehmer die Verkehrswege teilen müssen“, sagt Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr. „Wenn künftig auch Elektrokleinstfahrzeuge auf dem Radweg fahren, erfordert dies außerdem von Lkw-Fahrern noch mehr Aufmerksamkeit beim Rechtsabbiegen“, so Ruff.

## Einfachere Taucherbesichtigungen

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr hat ihre Zulassungspraxis bei Unterwasserbesichtigungen (In-Water Surveys) deutschflaggiger Schiffe geändert. Die Kontrolle der Schiffsböden kann ab sofort auch dann im Wasser erfolgen, wenn ein Schiff kein Klassezusatzzeichen für Unterwasserbodenbesichtigungen (zum Beispiel „BIS“, „IW“) hat.

**+** [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de)

## Warum verhalten wir uns so?

Rund 80 bis 95 Prozent aller Unfälle werden durch menschliches Verhalten verursacht. Warum hält man sich oft nicht an Vorschriften? Was treibt Menschen an? Wie kann man Einfluss nehmen auf das Verhalten? Die Broschüre der BG Verkehr beschäftigt sich mit der Psychologie der Arbeitssicherheit.

+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 17172034



## Sicher an Bord – nur mit Weste

Die häufigsten Unfälle in der Binnenschifffahrt sind Sturzunfälle. Auf dem freien Deck oder im Gangbord birgt das Stürzen die Gefahr des Überbordgehens und Ertrinkens. Wann muss an Bord eine Rettungsweste getragen werden und welche ist die richtige? Auf diese Fragen gibt ein Flyer der BG Verkehr Antwort, der nun in überarbeiteter Version vorliegt. Er informiert zu den Themen Auswahl, Prüfung und Wartung der Rettungswesten sowie zur Unterweisung der Mitarbeiter.

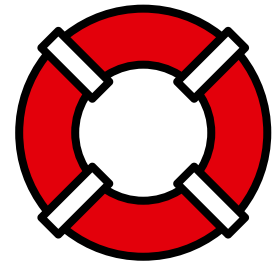
+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 10183531



## Fahrzeuge mit Hochvoltssystemen

Der Flyer der BG Verkehr „Pannen- und Unfallhilfe an Fahrzeugen mit Hochvoltssystemen“ beschreibt, wie eine gefahrungsfreie Pannenhilfe bei Hybrid- oder Elektrofahrzeugen gewährleistet werden kann. Interessant ist der Flyer vor allem für Unternehmen, die diese Leistung an entsprechenden Pkw und Nutzfahrzeugen durchführen.

+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 11608740



## Sicherheitskultur an Bord

Eine überzeugende Sicherheitskultur an Bord zu etablieren, kann nur gelingen, wenn alle Besatzungsmitglieder aktiv beteiligt sind. Gefahren lauern immer da, wo Sicherheitsvorschriften nur halbherzig beachtet werden. Mit ihren neuen Sicherheitsbulletins gibt die Dienststelle Schiffsicherheit der BG Verkehr praktische Tipps für eine gute Sicherheitskultur an Bord.

+ [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de)

# Neu erschienen

## Diese Medien helfen beim Arbeits- und Gesundheitsschutz in den Betrieben.

### Beschäftigte einbeziehen

Mit der richtigen Kommunikation können Unterweisungen einen Mehrwert für den betrieblichen Alltag bedeuten. Die neue Praxishilfe Kommunikation „Gemeinsam besser kommunizieren: Gesprächsformate für eine gute Kultur“ der Kampagne **kommit** mensch enthält Tipps und richtet sich vor allem an kleinere und mittlere Betriebe. Behandelt werden Anlässe und Möglichkeiten zum Austausch über Sicherheit und Gesundheit, verschiedene Gesprächsformate und Tipps für die erfolgreiche Umsetzung.

+ [www.kommitmensch.de/toolbox/broschueren](http://www.kommitmensch.de/toolbox/broschueren)



## Film soll Unfällen vorbeugen

Smartphone gecheckt statt auf den Straßenverkehr geachtet, unterwegs mit einem unsicheren Fahrrad, müde am Steuer wegen zu viel Stress: Auf die damit verbundenen Gefahren macht ein neuer, rund zehnminütiger Film aufmerksam. „Ich weiß ja, wie es sicher geht“ thematisiert Wege-, Dienstwege- und Arbeitsunfälle im Straßenverkehr. Er wurde vom Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit und vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat herausgegeben.

+ [www.youtube.com](http://www.youtube.com)



Führen auf Distanz gelingt  
gut, wenn man Vertrauen  
in die Kompetenz und  
Leistungsbereitschaft der  
Mitarbeiter hat.

# Führen auf Distanz

Das Führen von Mitarbeitern ist besonders herausfordernd, wenn man mit dem Arbeitsteam keinen unmittelbaren Kontakt hat.

**D**istance Leading, Digital Leadership, virtuelles Führen, Führen auf Distanz – all das sind Begriffe für den gleichen Sachverhalt: Mitarbeiter und Führungskräfte arbeiten an einem anderen Ort und manchmal auch zu unterschiedlichen Arbeitszeiten. Solche Konstellationen einer räumlichen und zeitlichen Distanz der Zusammenarbeit gibt es viele: beim Arbeiten im Homeoffice, im Außendienst, an unterschiedlichen Standorten eines Betriebs oder auch im Falle von Lkw- oder Busfahrern, die selbstständig ihren Arbeitsalltag bewältigen, ohne permanenten Kontakt mit der Zentrale. Selbst Führungskräfte vor Ort – Kapitäne auf Schiffen oder in Flugzeugen – müssen mit der Reederei oder ihrer Basis Kontakt halten und Anweisungen entgegennehmen.

Gemeinsam ist allen Formen dieser Arbeitsgemeinschaften, dass Mitarbeiter flexibel die vereinbarte Arbeitsleistung erbringen und die Führungskraft keinen unmittelbaren Kontakt zu ihren Mitarbeitern oder dem Team hat. Sie kann fest angestellte Beschäftigte, freie Mitarbeiter oder virtuelle Teams nur indirekt steuern, um ihrer Führungsverantwortung nachzukommen.

Auch bei Führen auf Distanz ist es das klassische Führungsrepertoire, welches den Erfolg oder Misserfolg der Führungsarbeit bestimmt. Die Führungsaufgaben unterscheiden sich nicht, wohl aber die Art und Weise, wie diese in der Praxis umgesetzt werden. Wenn Führungskräfte ihre Mitarbeiter nicht mehr täglich sehen, müssen sie anders anweisen, delegieren, kommunizieren, die Leistungserbringung kontrollieren





und steuern. Ist der unmittelbare Kontakt nicht gegeben, müssen Arbeitsaufträge klarer und unmissverständlicher kommuniziert werden. Schwierigkeiten bekommt die Führungskraft nicht beiläufig mit. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter müssen sich selbst behelfen oder aktiv auf ihren Chef zugehen und erhalten dann erst zeitverzögert eine Antwort auf ihre Fragen oder Hilfestellung bei Problemen.

### Sensibilität erfordert

Kommunikation, Information und Rückmeldung über das Leistungs- und Arbeitsverhalten erfolgen selten(er) direkt, sondern über Telefon, E-Mail-Austausch, Funk oder im Falle virtueller Teams mittels Telefon und Videokonferenzen. Diese Art des Informationsaustausches birgt die Gefahr, dass emotionale Befindlichkeiten oder kulturelle Missverständnisse nicht erkannt werden, da Mimik, Gestik oder paraverbale Hinweise untergehen oder missverständlich sind. Die Führungskraft muss aus der Distanz wahrnehmen, wenn Mitarbeiter Schwierigkeiten oder Probleme mit der Aufgabenerfüllung haben, sich zurückziehen, überfordert oder psychisch belastet sind oder sich Konflikte im Team entwickeln. Das erfordert Sensibilität und Fingerspitzengefühl, einen guten Draht zu den Mitarbeitern und bei multikulturellen Teams interkulturelle Kompetenz.

Ein wesentlicher Bestandteil von Führung sind die Sicherung der Leistungserbringung und das rechtzeitige Eingreifen bei Verzug oder schlechter Qualität der zu erbringenden Arbeitsleistung. Dies ist bei Führung auf Distanz schwieriger zu kontrollieren als vor Ort.

Für erfolgreiches virtuelles Führen ist es wichtig, sich mit der Führungsrolle auseinanderzusetzen und diese gegebenenfalls neu zu definieren: Führungskräfte, die auf Distanz führen, sind nicht mehr länger der „Aufpasser vor Ort“, sondern der Moderator eines Arbeitsprozesses, bei dem sie ihre Mitarbeiter begleiten. Eine wesentliche Voraussetzung hierbei ist Vertrauen: Vertrauen darauf, dass Mitarbeiter im Homeoffice sich nicht mit Computerspielen vergnügen, anstatt zu arbeiten, oder Mitarbeiter im Außendienst um 13 Uhr nicht auf dem Tennisplatz anzutreffen sind. Hier ist das Misstrauen, insbesondere was das Arbeiten im Homeoffice betrifft, in Deutschland noch

sehr groß. Meist ist übrigens das Gegenteil der Fall: Die Tendenz zur Selbstaussbeutung und mangelnden Abgrenzung von Arbeit und Freizeit ist bei autonom arbeitenden Mitarbeitern besonders oft gegeben.

### Führungskräfte sind nicht mehr länger der „Aufpasser vor Ort“, sondern der Moderator eines Arbeitsprozesses.

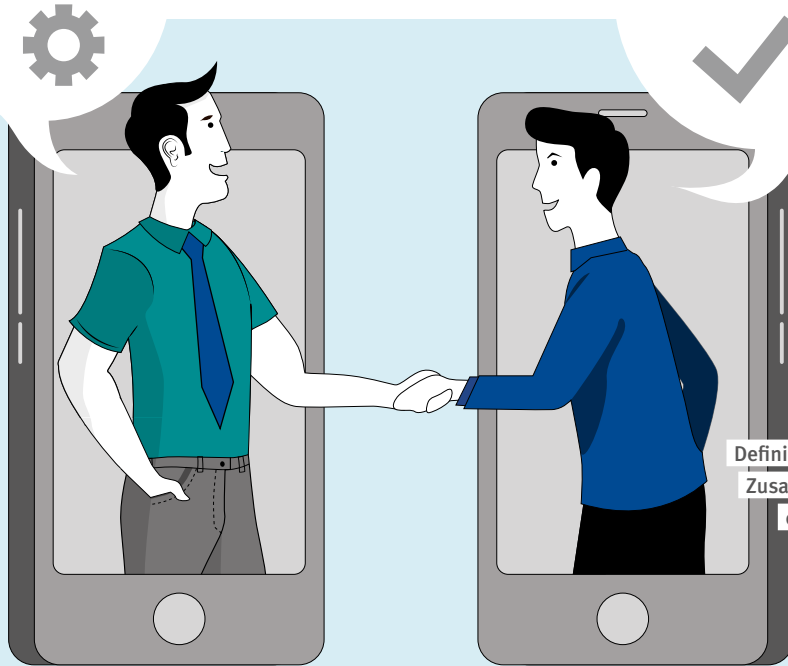
Verbunden mit dem grundsätzlichen Vertrauen in die Leistungsbereitschaft von Mitarbeitern ist ein gesundes Umdenken in Sachen Kontrolle der Beschäftigten. Mitarbeiter – jedenfalls die allermeisten davon – müssen nicht ständig überwacht werden. Das Motto lautet: motivieren statt kontrollieren. Untersuchungen bestätigen: Je mehr Freiheitsgrade eine Führungskraft einem Mitarbeiter bei seiner Arbeitsausführung zugesteht, desto weniger wird dieser das in ihn gesetzte Vertrauen enttäuschen. Offenheit, Bereitschaft, auf Mitarbeiter zuzugehen, sowie Sensibilität für die Bedürfnisse des Mitarbeiters oder



des Teams gehören also dazu, wenn Vorgesetzte aus der Ferne führen.

### Eigenverantwortung steigt

Auch Beschäftigte müssen umdenken: Sie sind nun selbst verantwortlich dafür, wie sie ihre Arbeit einteilen und zu dem gewünschten Ergebnis kommen. Das erfordert viel Selbstorganisation, Eigenmotivation und ein gutes Zeitmanagement. Kollegen und der Vorgesetzte, die um Rat gefragt werden können, stehen nicht unmittelbar zur Verfügung. Mitarbeiter, die alleine arbeiten, müssen Schwierigkeiten und auftretende Probleme zunächst selbst lösen, emotionale und motivationale Tiefs erst einmal alleine aushalten und auflösen. Größere Schwierigkeiten bei der Arbeitsabwicklung sollten aber frühzeitig dem Vorgesetzten mitgeteilt werden, damit gemeinsam nach Lösungen gesucht werden kann. Dauern motivationale Durchhänger länger an, ist ebenfalls ein Gespräch mit Kollegen oder dem Vorgesetzten ratsam. Direkt ausräumen sollte man Kommunikationsmissverständnisse. Sonst bleiben sie präsent und verursachen unangenehme Gefühle. Und nicht zuletzt ist ein gesundheitsbewusstes Verhalten notwendig, damit es nicht zu einer Selbstaussbeutung kommt und Arbeit und Freizeit in Balance bleiben.



Definieren Sie klare Standards für die Zusammenarbeit und achten Sie auf einen regelmäßigen Austausch.

## Tipps für Führungskräfte, die Mitarbeiter auf Distanz führen

**B**eim Führen auf Distanz treten Führungsschwächen deutlicher zutage, als wenn der Chef vor Ort ist. Unklare Anweisungen, eine schwammige Kommunikation oder ungenaue Vorgaben lassen sich nicht unmittelbar korrigieren oder sonst wie kaschieren. Vielmehr machen sie sich mittel- und langfristig mit deutlich unliebsameren Konsequenzen bemerkbar.

- Halten Sie regelmäßig Kontakt zu den Mitarbeitern, die nicht im Unternehmen präsent sind – ob per Telefon, Chat, E-Mail oder Videokonferenz. Planen Sie Jours fixes ein. Je nach Distanz sollte der persönliche Kontakt face-to-face wöchentlich, monatlich oder halbjährlich erfolgen.
- Achten Sie auf Befindlichkeitsbeeinträchtigungen Ihrer Mitarbeiter.
- Kommunikation ist DIE Führungsdisziplin schlechthin. Besprechen Sie mit dem Mitarbeiter alle für seinen Arbeitsbereich wichtigen Belange. Hören Sie zu, was er Ihnen zu sagen hat (auch zwischen den Zeilen). Falls kein Feedback kommt, fordern Sie dieses ein.
- Kommunizieren Sie klar und eindeutig, sodass keine Kommunikationsmissverständnisse entstehen. Bei auftretenden Verstimmungen oder verändertem (Kommunikations-)Verhalten: Klären Sie die Situation.
- Achten Sie darauf, dass auch ein regelmäßiger Austausch mit den Präsenzkollegen stattfindet. Dies ist wichtig, um Kontakt zu halten, Synergien zu nutzen und das soziale Miteinander zu fördern.
- Signalisieren Sie, dass Sie bei auftretenden Schwierigkeiten oder Problemen erreichbar sind.
- Definieren Sie zusammen mit den Mitarbeitern klare Standards für die Zusammenarbeit.
- Klären Sie, wie auftretende Schwierigkeiten bewältigt werden sollen.
- Definieren Sie Standards für persönliche und virtuelle Besprechungen.
- Schaffen Sie die notwendige technische Infrastruktur. Die mobilen Endgeräte sollten geeignet sein, um ortsunabhängig komfortabel und schnell miteinander zu kommunizieren.
- Sorgen Sie für einen guten Arbeitssicherheitsstandard. Achten Sie darauf, dass das Homeoffice ergonomisch eingerichtet ist. Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten müssen eingehalten werden.
- Bei multikulturellen Teams ist es wichtig, dass Sie die individuellen Befindlichkeiten Ihrer Mitarbeiter und Teammitglieder und die jeweiligen Landesgepflogenheiten, -sitten und -gebräuche kennen, um sich anbahnende Konflikte frühzeitig zu erkennen und auszuräumen.
- Konflikte klären Sie am besten im Vieraugengespräch. Suchen Sie den Mitarbeiter möglichst auf (wenn er das möchte). Dies signalisiert Wertschätzung und erleichtert einen Perspektivenwechsel.

**Dr. Fritz Wiessmann**  
Arbeitspsychologin bei der BG Verkehr

## Jahresbilanz 2018 für den Rhein

Rund 35 Prozent aller Güter, die in Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen entladen werden, kommen auf Binnenschiffen über den Rhein. Allein auf dem Niederrhein werden fast 70 Prozent aller auf den deutschen Binnenwasserstraßen transportierten Güter bewegt. Die Zahl der Havarien und Vorfälle, wie etwa Grundberührungen, Festfahrungen, Kollisionen oder die Beschädigung von Anlagen, ist auf dem Rhein mit 2,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr leicht zurückgegangen. Schwere Havarien gab es 2018 nicht. Diese Zahlen hat die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) in ihrer Jahresbilanz für den Rhein veröffentlicht.



© Fotolia/eyewave

[www.gdws.wsv.bund.de](http://www.gdws.wsv.bund.de)



© Fotolia/spuno

### Deutsche Flagge gehört zu den Besten

In der jährlich veröffentlichten Leistungstabelle der Flaggenstaaten der Internationalen Schifffahrtskammer (ICS) können sich Reeder einen schnellen Überblick über die Qualität der weltweit insgesamt 117 Flaggenstaaten verschaffen. Die deutsche Flagge belegt auch dieses Jahr wieder einen Spitzenplatz im ICS-Ranking. Die deutschflaggen Schiffe schneiden bei den Hafenstaatkontrollen gut ab, das Durchschnittsalter der Flotte ist vergleichsweise niedrig. Deutschland steht zudem auf der STCW-„White List“ für eine qualitativ hochwertige Ausbildung des Seeleutenachwuchses und überzeugt durch angemessene Arbeits- und Lebensbedingungen auf deutschflaggen Schiffen.

## Bericht zum Seearbeitsrecht

Mit dem Seearbeitsgesetz wird seit 2013 das internationale Seearbeitsübereinkommen (MLC) auf Schiffen unter deutscher Flagge umgesetzt. Damit werden verbindliche und umfassende Regelungen zu den Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten festgelegt. Wichtige Punkte wie Arbeits- und Ruhezeiten, Verpflegung, Urlaub, Lohnzahlung, Gesundheitsschutz an Bord sind klar geregelt und werden regelmäßig überprüft. Zuständig ist die Dienststelle Schiffsicherheit der BG Verkehr. Über ihre Arbeit in diesem Bereich informiert sie in ihrem Jahresbericht 2018 zum Seearbeitsrecht.



© gettyimages/Westend61

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

## Testfeld für autonome Binnenschiffe

Kleine, flexible Binnenschiffe, die miteinander kommunizieren, ihre Routen selbst berechnen, ihre Ladung eigenständig auf- und abladen können und ohne Kapitän auskommen: Ist das die Zukunft des vernetzten Güterverkehrs auf dem Wasser? Fachleuten zufolge bietet die Automatisierung viele Möglichkeiten in der Binnenschifffahrt. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt plant deshalb zusammen mit Partnern aus Industrie und des Bundes nun als einen ersten Schritt die Einrichtung eines digitalen Testfelds für Binnenschiffe an der Spree-Oder-Wasserstraße in Brandenburg. Der Aufbau soll ab 2020 beginnen. Auf der Strecke zwischen den Häfen Königs Wusterhausen und Eisenhüttenstadt sollen Basistechnologien zur weiteren Automatisierung von Binnenschiffen getestet werden. Aktuell arbeiten die Forscher an einer Automatisierung der Schleusenein- und -ausfahrt.



© Fotolia/ Michael Rogner



# Verpuffung im Beifahrerraum

Desinfektionsmittel gehören für Monteure zur Grundausstattung. In großen Mengen bergen sie aber ein Gefahrenpotenzial, wie ein Unfallbeispiel zeigt.

Die Fahrt mit dem Pritschenwagen ist für Torben Haensch\* Routine. Auch an einem Nachmittag Anfang 2018 nutzt der Monteur das Fahrzeug, um von einem seiner Einsätze zurückzufahren. Sein Kollege Stefan Meyerink\* sitzt am Steuer, Haensch nimmt auf dem Beifahrersitz Platz. Plötzlich werden die beiden von einem hellen Licht im Fußraum der Beifahrerseite geblendet. Kurz darauf entwickelt sich starker Rauch in der Kabine – Haenschs Hose hat Feuer gefangen. Meyerink reagiert geistesgegenwärtig, stoppt den Wagen sofort und erstickt den Brand mit seiner Jacke. Haensch gelingt es noch, seine Hose selbstständig auszuziehen. Dann wird er mit Verbrennungen dritten Grades am Unterschenkel ins Krankenhaus gebracht. Acht Prozent der Körperoberfläche sind betroffen, fünfmal musste Haensch bisher operiert werden. Mehr als drei Monate ist der Monteur in Behandlung und arbeitsunfähig. Weitere Operationen sind notwendig.

## Was ist schiefgelaufen?

Der Fall gab den Brandermittlern der Feuerwehr zunächst ebenso Rätsel auf wie der Kriminalpolizei, die hinzugezogen wurde. Weder Haensch noch Meyerink hatten in irgendeiner Form mit Feuer im Wagen hantiert oder gar im Fahrzeug geraucht. An den Resten der Arbeitskleidung (Arbeitshose, lange Unterhose, Arbeitsschuhe und Socken) waren zudem keinerlei Rückstände brennbarer Substanzen zu entdecken: Weil solche Substanzen restlos verpuffen können, lässt sich oft nicht mehr herausfinden, welcher brennbare Stoff für einen Brand ursächlich war.

Mit Akribie konnten die Ermittler den wahrscheinlichen Unfallhergang aber schließlich doch rekonstruieren: In der Beifahrertür des Pritschenwagens befand sich

Flaschen mit Desinfektionsmittel können eine unerwartete Gefahrenquelle sein.

Die Beifahrertür war der mutmaßliche Ausgangspunkt des Brandes.

© BG Verkehr/Robert Nowak; \* Name von der Redaktion geändert.

eine Ein-Liter-Flasche mit dem flüssigen Desinfektionsmittel, die noch zu einem Viertel gefüllt war. Eine weitere, kleinere Flasche befand sich zudem im Handschuhfach des Pritschenwagens. Wirkstoff des Desinfektionsmittels ist der entzündliche Stoff Propanol. Obwohl beide Flaschen fest verschlossen waren, konnte nach Ansicht des Landeskriminalamtes NRW ein gasförmiges Gemisch (Aerosol) mit dem Propanol aus der Flasche in der Beifahrertür entweichen. Das Aerosol findet seinen Weg auch durch kleinste Öffnungen. Im Beifahrerraum breitete sich das explosionsfähige Luft-Gas-Gemisch aus, das durch einen Zündfunken in Brand gesetzt wurde. Dieser wurde nach Ansicht der Kriminalpolizei durch einen der elektrischen Zugangsschlüssel ausgelöst, den Haensch an einem Schlüsselbund an der rechten Seitentasche seiner Hose trug.

Aber auch ein Zündfunke, der einfach durch elektrostatische Aufladung entsteht, hätte das Luft-Gas-Gemisch entzünden können. Dass Haensch eine Hose mit hohem Kunststoffanteil trug, ließ die Kleidung besonders schnell Feuer fangen.

#### Gefahrenquellen minimieren

Im offiziellen Unfallbericht heißt es eindeutig: „Es ist kein Verstoß feststellbar.“ Umso mehr zeigt der Fall auf, dass immer auch mit scheinbar unwahrscheinlichen Gefahrenquellen zu rechnen ist. Im Innenraum eines Fahrzeugs sollte deshalb auf offenes Feuer und Glut verzichtet werden, wie sie etwa beim Rauchen einer Zigarette entsteht. Auch Behälter mit brennbaren Stoffen sollten möglichst nicht in der Fahrgastzelle verwahrt werden. Stattdessen bietet es sich an, etwa Spraydosen an einem anderen Ort im Fahrzeug

#### Brandunfälle verhindern

- ▶ Offene Flammen oder Glut, wie sie etwa beim Rauchen entsteht, in der Fahrgastzelle vermeiden.
- ▶ Spraydosen nach Möglichkeit außerhalb der Fahrgastzelle aufbewahren.
- ▶ Möglichst auf Lösungsmittel oder andere brennbare Stoffe verzichten, die leichtflüchtig sind und im Gemisch mit Sauerstoff explosibel sein können (etwa Desinfektionsmittel oder Ottokraftstoff).
- ▶ Bei Mitteln mit brennbaren Bestandteilen vorzugsweise Gebinde auf Gelbasis verwenden.
- ▶ Wenn sich die Verwendung brennbarer Stoffe nicht vermeiden lässt, nur kleine Mengen mitführen.

### Wo es möglich ist, sollten besser Desinfektionsmittel auf Gelbasis eingesetzt werden.



Das im Bodenraum entstandene Luft-Gas-Gemisch geriet durch einen Zündfunken des elektrischen Zugangsschlüssels am Schlüsselbund des Mitarbeiters in Brand.

Die Schuhe zeigen, welchen Schaden das Feuer in kurzer Zeit anrichtete.



zu lagern. In manchen Fällen ist es für einen reibungslosen Arbeitsablauf aber notwendig, dass Flaschen mit Lösungsmittel auch im Fahrzeug schnell griffbereit sind. So haben Torben Haensch und Stefan Meyerink als Monteure ständig mit Werkstücken zu tun, an denen sich Mikroorganismen befinden könnten. Sie sind deshalb auf Desinfektionsmittel angewiesen. Ihr Arbeitgeber fand nach dem Unfall aber eine Lösung, die auch für andere Betriebe eine gute Orientierung bietet. Bei dem Mitgliedsunternehmen dürfen pro Insasse ab sofort nur noch 0,1 Liter Desinfektionsmittel in jedem Fahrzeug mitgeführt werden. Außerdem wurden die Mittel in flüssiger Form durch Gebinde auf Gelbasis ersetzt. Dadurch verringert sich die Möglichkeit, dass ein gasförmiges Gemisch in ausreichender Menge in den Innenraum des Fahrzeugs entweichen kann und es zu einer gefährlichen Verpuffung kommt. (pha)



# Papier oder PC?

Immer mehr Betriebe dokumentieren Verwaltungsabläufe digital. Selbst Unterschriften kann man durch eine digitale Signatur ersetzen. Die wichtigsten Regeln im Überblick.

Die Unternehmen in Deutschland bekamen in den letzten Jahren vom Gesetzgeber mehr Spielraum, um ihrer Verantwortung für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nachzukommen. Dadurch hat die Pflicht zur Dokumentation eine herausragende Bedeutung erhalten, denn die Durchführung der Maßnahmen muss aussagekräftig belegt werden. Das betrifft neben der Gefährdungsbeurteilung und Unterweisungen zum Beispiel auch die Prüfung von Arbeitsmitteln oder die Übertragung von Pflichten. Die systematische Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes hilft, die Übersicht zu behalten (die BG Verkehr unterstützt bei der Einführung von Arbeitsschutzmanagementsystemen, siehe SicherheitsProfi 4/2017).

## Unterweisungen mit Unterschrift

Der Arbeitgeber ist verpflichtet, Unterweisungen zu dokumentieren (🔗 **DGUV Vorschrift 1, § 4 Abs. 1.**) Diese Verpflichtung wird konkretisiert durch die 🔗 **DGUV Regel 100-001**, die im **Abschnitt 2.3** ein Muster für den Nachweis enthält. Darin ist die Unterschrift des Unterwiesenen vorgesehen, obwohl diese nicht zwingend erforderlich ist. Es empfiehlt sich jedoch, die Unterlagen von den Beschäftigten gegenzeichnen zu lassen, um die Verbindlichkeit der Unterweisung (es handelt sich ja auch um eine Anweisung!) zu betonen und vor allen Dingen spätere Beweisprobleme zu vermeiden. Übrigens berührt die Beweisfrage den Unternehmer nicht nur nach einem Arbeitsunfall oder bei einer Kontrolle durch die Berufsgenossenschaft oder die staatlichen Arbeitsschutzbehörden. Die Durchführung von Unterweisungen ist eine sogenannte arbeitsvertragliche Nebenpflicht des Arbeitgebers nach 🔗 **§ 618 Bürgerliches Gesetzbuch**. Der Arbeitnehmer hat grundsätzlich einen Anspruch darauf, mit den Gefährdungen am Arbeitsplatz vertraut gemacht zu werden. Dabei müssen Inhalt und Umfang

der Unterweisung in angemessenem Verhältnis zur Gefährdungssituation und der Qualifikation des Beschäftigten stehen. Auch in dieser Hinsicht schafft eine Unterschrift zusätzliche Klarheit.

## Sonderfall Gefahrstoffe

Wer zu Tätigkeiten mit Gefahrstoffen oder biologischen Arbeitsstoffen unterwiesen wird, muss seine Teilnahme durch Unterschrift bestätigen, so schreibt es das Arbeitsschutzgesetz vor. Diese Regelung betrifft viele Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr. Wird ohnehin schon ein großer Teil der Unterweisungen mit Unterschrift nachgewiesen, kann es sinnvoll sein, das Format zu vereinheitlichen und immer eine Unterschrift vorzusehen.

## Prüfung von Arbeitsmitteln

Wenn Prüfpflichten für Arbeitsmittel bestehen, muss der Unternehmer dafür sorgen, dass das Ergebnis aufgezeichnet und mindestens bis zur nächsten Prüfung aufbewahrt wird. Zu den erforderlichen Aufzeichnungen gehören der Name und die Unterschrift der zur Prüfung befähigten Person. Die 🔗 **Betriebssicherheitsverordnung § 14 Abs. 7** besagt ausdrücklich, dass bei ausschließlich elektronisch übermittelten Dokumenten eine elektronische Signatur erforderlich ist und dass Aufzeichnungen auch in elektronischer Form aufbewahrt werden können.

## Nachweis der Gefährdungsbeurteilung

Das Arbeitsschutzgesetz lässt offen, ob die Gefährdungsbeurteilung in Papierform oder elektronisch abgelegt wird. Aus der Dokumentation muss aber erkennbar sein, dass die Gefährdungsbeurteilung effektiv durchgeführt wurde. Die Unterlagen müssen daher Angaben zum Ergebnis, zu den festgelegten Maßnahmen sowie zur Erfolgskontrolle enthalten. Beispiele zur Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung für die Verwendung von Arbeitsmitteln enthält übrigens die

Fordert eine Vorschrift nur eine „elektronische Signatur“, ohne den Zusatz „fortgeschritten“ oder „qualifiziert“, reicht eine eingescannte Unterschrift meist aus.

🔗 **Bekanntmachung zur Betriebssicherheit BekBS 1111**, die im November 2018 beschlossen wurde.

## Dokumentation der Pflichtenübertragung

Gemäß den 🔗 **Unfallverhütungsvorschriften** hat der Unternehmer umfangreiche Pflichten zum Schutz der Sicherheit und Gesundheit seiner Beschäftigten. Diese Pflicht kann er schriftlich an zuverlässige und fachkundige Personen, beispielsweise Führungskräfte, delegieren. Eine solche Pflichtenübertragung muss der Beauftragte unterzeichnen (🔗 **§ 13 DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“**).





## Eine digitale Unterschrift oder elektronische Signatur ist so etwas wie ein elektronischer Fingerabdruck.



© SiberianArt; Romania; WikiVector  
(alle Gettyimages)Freepik.com

### Die elektronische Signatur

Elektronische Unterschriften spielen in vielen Lebensbereichen eine wichtige Rolle. Mit der [eIDAS-Verordnung](#) wurden europaweit verbindliche Regelungen für die „Elektronische Identifizierung“ geschaffen (eIDAS ist die Abkürzung für „electronic Identification, Authentication and trust Services“). Die Verordnung unterscheidet zwischen drei verschiedenen Formen von elektronischen Signaturen:

1. Eine einfache elektronische Signatur besteht aus Daten, die anderen Daten beigefügt oder logisch mit ihnen verbunden werden. Der Unterzeichner verwendet sie

wie eine Unterschrift. Als Beispiel dafür wird mitunter das Bild einer eingescannten Unterschrift genannt, das mit einem Dokument verbunden wird. Es gibt keine Verschlüsselung.

2. Eine fortgeschrittene elektronische Signatur ist eindeutig dem Unterzeichner zugeordnet und ermöglicht seine Identifizierung. Sie wird unter Verwendung elektronischer Signaturerstellungsdaten gebildet, über die ausschließlich der Unterzeichner verfügt. Sie ist mit den unterzeichneten Daten so verbunden, dass eine nachträgliche Veränderung der Daten erkannt werden kann.

3. Eine qualifizierte elektronische Signatur ist eine fortgeschrittene elektronische Signatur, die von einer qualifizierten elektronischen Signaturerstellungseinheit erstellt wurde und auf einem qualifizierten Zertifikat für elektronische Signaturen beruht.

Das [Bürgerliche Gesetzbuch](#) gestattet, die gesetzlich vorgeschriebene schriftliche Form einer Unterschrift durch die elektronische Variante zu ersetzen, allerdings muss der Aussteller der Erklärung seinen Namen hinzufügen und das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehen ([§ 126a BGB](#)). Das ist dann eine digitale Unterschrift, die der handschriftlichen Unterschrift gleichgestellt ist.

Martin Küppers  
Leiter Kompetenzfeld Arbeitssicherheit  
und Regelwerk der BG Verkehr

**+** Vorschriften zum Arbeitsschutz:  
[kompendium.bg-verkehr.de](http://kompendium.bg-verkehr.de)

## Nachgefragt bei ...

Konrad Kraft, Referent für  
Grundsatz- und Rechtsan-  
gelegenheiten der BG Verkehr

### Empfehlen Sie, bei der Dokumentation besser bei Papier und Tinte zu bleiben?

Wir empfehlen den Arbeitgebern zu prüfen: Verlangt eine Vorschrift ohne einen ergänzenden Hinweis eine Unterschrift, kann der Arbeitgeber entweder eine qualifizierte elektronische Signatur verwenden oder klassisch auf Papier und Stift zurückgreifen. Das gilt beispielsweise bei der Bestätigung von Unterweisungen für Tätigkeiten mit Gefahrstoffen oder biologischen Arbeitsstoffen.

### Und wann genügt einfach eine eingescannte Unterschrift?

Diese einfache Signatur reicht nach unserer Einschätzung, wenn eine Vorschrift wörtlich eine „elektronische Signatur“ zulässt, aber in diesem Zusammenhang nicht eine fortgeschrittene oder qualifizierte Signatur fordert – so zum Beispiel bei Aufzeichnungen von Prüfungen entsprechend § 14 Abs. 7 Betriebsicherheitsverordnung.





# Freie Fahrt für frische Milch

Lebensmitteltransporte bieten den Fahrern oftmals ein Arbeitsumfeld, von dem andere nur träumen. Vom Unternehmer sind allerdings nicht nur hohe Investitionen in den Fuhrpark und dessen Sauberkeit, sondern auch Erfahrung und Weitsicht bei der Disposition gefordert. Wir durften bei unserem Mitglied Lettl Transporte hinter die Kulissen schauen.



## Seit 113 Jahren in ganz Europa unterwegs

Rund 100 moderne Tankauflieger können die Lettles in ihrem oberbayerischen Familienbetrieb heutzutage disponieren. 1906 vom Urgroßvater in Ebersberg östlich von München gegründet, wurde der Firmensitz 1999 ins wenige Kilometer entfernte Wasserburg am Inn verlegt und Platz für die Verwaltung, die Disposition und eine eigene Werkstatt für den gesamten Fuhrpark geschaffen. Der ist mit einem hochmodernen Telematiksystem ausgestattet, das die Echtzeitanalyse jedes Fahrzeuges in allen sicherheitsrelevanten Bereichen ermöglicht – und die Fahrer über ein freiwilliges Punktesystem zu energieeffizienter Fahrweise motiviert.



Für Steffen Meyer sind es geradezu ideale Arbeitsbedingungen, unter denen er fünf Tage die Woche in ganz Europa unterwegs ist. „Kein Sonn- und Feiertagsfahrverbot, kein tagelanges Abhängen auf Rastplätzen und keine aufwändige Ladungssicherung“, schwärmt der 48-Jährige, „und fast täglich ein blitzsauberer Zug.“

Wir treffen ihn in der Warteschlange vor der Lkw-Waage eines großen Molkereibetriebes in Wasserburg am Inn. Hier werden alle Tankzüge vor und nach der Entladung gewogen, zudem wird aus der Differenz zwischen Brutto und Tara das Nettogewicht der abgelieferten Lademenge errechnet. Das ist so einfach wie exakt.

### Die Zugmaschinen erhalten alle Assistenzsysteme, die es zu bestellen gibt.

Gut 25 Tonnen Frischmilch hat Steffen Meyer heute in seinem Tankauflieger, je hälftig verteilt auf die vordere und hintere Kammer. Die mittlere und deutlich kleinere ist frei, um das zulässige Gesamtgewicht von 40 Tonnen nicht zu überschreiten. „Selbst bei Polizeikontrollen gehöre ich zu denen, die am schnellsten freigegeben sind“, erzählt Meyer. Denn außer Gewicht respektive Achslast sowie Vollständigkeit der Papiere gibt es bei Lebensmittelanzügen wenig zu kontrollieren – zumindest bei einer technisch perfekt gewarteten Flotte, wie sie die Firma Lettl vorhält. Mit dem Eingangswiegeprotokoll geht es dann zielstrebig zur Entladestation der Molkerei an einer Batterie mächtiger Tankbehälter. Bevor Meyer nun den Druckschlauch an die Pumpanlage am Heck seines Tankzuges anschließen kann, muss er über die Luken auf der Tankoberseite zunächst Proben aus beiden gefüllten Kammern ziehen. Rasch klappt er die Steigleiter am Heck aus und klettert mit zwei frischen Probenbehältern und einer kleinen Schöpfkelle auf den Tank. Dort öffnet er nacheinander beide Luken und entnimmt je eine vorgeschriebene Menge Milch. Explizit ohne Arbeitshandschuhe, mit hochgekremelten Jackenärmeln und vorher desinfizierten Händen, um jegliche Kontaktkontamination auszuschließen.

Meyer und beide Proben werden am Boden bereits von einem Mitarbeiter der Molkerei erwartet, der zudem einen prüfenden Blick auf die Pumpanlage wirft, die in wenigen Minuten 25 Tonnen Frischmilch in die werkseitigen Großtanks umfüllen wird – aber erst nach einer detaillierten Schnellanalyse der gelieferten Milch. Rund fünf Minuten muss Meyer warten. Er nutzt die Zeit, um



### Technisch vorneweg

Sicherheit wird bei Lettl groß geschrieben: In der Zugmaschine warnt die neueste Version des Abbiegeassistenten akustisch, wenn sich Personen neben dem Fahrzeug im toten Winkel befinden. Der Tankauflieger ist ebenfalls nach neuesten technischen und hygienischen Gesichtspunkten konfiguriert. Mit dem Ausklappen der Steigleiter am Heck entfaltet sich automatisch auch das Scherengeländer am Laufrost entlang der Luken als Absturzsicherung.







### Mit Schokoladenheizung

Speziell Schokolade und Kakaoflüssigmasse müssen auf einer Temperatur von rund 50 °C gehalten werden, da ansonsten Gefahr droht, dass sie fest werden. Die Folgen kann man sich bildlich ausmalen.



### Stetig verbessert

Innovation auch beim Milchsammeltransport: Lettl's Milchsammler besitzt die erste vollelektrische, akku-betriebene Milchförderpumpe. Ihr großer Vorteil ist, dass der Dieselantrieb des Fahrzeuges während der Pumpaktion vor Ort beim Bauern komplett abgestellt werden kann – zum Wohle der Umwelt und zur Vermeidung von Lärm.

### Magnetkontakt entwickelt

Standardmäßig sorgt ein simpler Kippschalter dafür, dass der Tankzug mit ausgeklappter Steigleiter und Scherengeländer nicht anfahren kann. Leider war er schon nach kurzer Zeit fehleranfällig. Deshalb haben die Lettl-Techniker einen dauerhaft fehlerfunktionfreien Magnetkontakt entwickelt, der das Anfahren des Zuges mit ausgeklappter Leiter und Geländer verhindert.



schon einmal die Schlauchverbindungen für den Pumpvorgang herzustellen. „Ich hab’s in all den Jahren noch nicht erlebt, dass wir kontaminierte Ware hatten, die nicht abgepumpt werden durfte. Heute bestimmt auch nicht.“ Er soll mit seiner Einschätzung Recht behalten. Minuten später kommt die offizielle Freigabe für die Entladung der Milch. Damit jetzt in den Tanks kein Unterdruck entsteht, wird über ein spezielles Filtersystem Frischluft zugeführt. Natürlich nur gereinigt. Dank Schauglas sowie diverser Kontrollanzeigen kann Steffen Meyer alles verfolgen. Anschließend wird der Schlauch verstaubt und das leere Fahrzeug gewogen. Auftrag erledigt.

## Heißer Wasserdampf sorgt für 100-prozentige Sterilität in Kammern und Pumpanlage.

### Einmal gründlich waschen bitte

Gut eine Stunde später treffen wir Steffen Meyer erneut auf dem absturzgesicherten Sicherheitslaufrost oben auf seinem Tankzug an. Diesmal in der Lettl-eigenen Tankreinigungsanlage. Unmittelbar nach jedem Lebensmitteltransport werden nicht nur die Kammern sowie das Pumpensystem des Tankaufliegers gründlichst gereinigt, auch die Zugmaschine und die Außenhülle des Aufliegers bekommen eine intensive Fahrzeugwäsche. „Auch von außen muss alles höchste Sauberkeit ausstrahlen“, erklärt er, wischt dabei noch ein paar Kalkflecken weg und räumt den Dampfstrahler beiseite.

Eigentlich müsste er selbst keine Hand anlegen, drei hauseigene Mitarbeiter stehen sieben Tage die Woche zwischen acht und elf Stunden bereit, um Tankzüge zu reinigen. Übrigens nicht nur Lettl-Fahrzeuge, auch Mitbewerber und Molkereien lassen gerne hier reinigen. Denn die Zahl derart hochmoderner Reinigungsstraßen ist in Deutschland sehr gering. Seitdem selbst große Molkereien dieses gesetzlich streng kontrollierte Prozedere gerne outsourcen, reichen die Kapazitäten kaum aus.

Je nach notwendiger Intensität dauert der Reinigungsvorgang 30 bis 60 Minuten. Zeit für die Fahrer, sich auszuruhen, Kaffee zu trinken oder Essen zu gehen. Gereinigt wird ausschließlich mit Trinkwasser, gesetzlich erlaubten Reinigungs- und Desinfektionsmitteln sowie heißem Dampf, der zu guter Letzt sämtliche eventuell noch verbliebenen Mikroorganismen, Keime, Lebensmittelspuren und Allergene beseitigt. Nach Beendigung der Reinigung werden die Tanksysteme der Fahrzeuge



### Porentief rein

Familie Lettels ganz besonderer Stolz ist eine hochmoderne Tankzug-Innenreinigungsanlage mit drei voll ausgestatteten Lebensmittelpuren für alle Arten von Tank- und Silofahrzeugen. Auch nebenan wird gerade ein etwas älterer Lettl-Tankzug gereinigt. Tankzüge, die keine eigenen Sprühköpfe zur Tankreinigung mitführen, können über die an der Decke installierten und in die Tanks absenkenden Sprühköpfe ebenso porentief gereinigt werden wie moderne Tankauflieger mit eigenen Sprühköpfen.





### Auf Achse

Der gebürtige Thüringer Steffen Meyer ist seit 28 Jahren Trucker, seit 15 Jahren fährt er hauptsächlich Tankzüge und seit acht Jahren Lebensmittel für die Firma Lettl. Bevor er sich anschnallt und losfährt, zeigt ein kurzer Blick ins Fahrerhaus: Dort geht es fast so steril zu wie beim Rest seines Tankzuges. Durch die Kabine fliegen kann hier nichts.



### Sauber ist zu wenig

Nach dem Reinigungsvorgang mit Hochdrucksprühköpfen, Trinkwasser und zugelassenen Reinigungsmitteln werden alle Kammern des Tankaufliegers sowie die Pumpanlage mit Druck und Wasserdampf auf gut 100 °C erhitzt, um wirklich alle Mikroorganismen abzutöten und eine 100-prozentige Sterilität herzustellen, die anschließend zertifiziert werden kann.

verplombt und die Fahrer erhalten die gewünschten Testzertifikate (ATP, pH-Wert, NTU, Allergene und so weiter).

### Auch kosher ist möglich

„Sahne und Schokolade sind die Schlimmsten“, schmunzelt Steffen Meyer und meint damit nicht die Kalorien, sondern Rückstände. Vor allem das darin enthaltene Fett lässt sich nur mit großem Aufwand aus den Tanks, Schlauch- und Pumpensystemen entfernen. Einige Lebensmittelhersteller verlangen sogar Lettl-Tankzüge, in denen seit mindestens drei Fahrten weder Sahne noch Schokolade transportiert wurde. Nachweislich. Oder eine Tankreinigung nach koscheren Regeln, die noch über ENFIT-Standards hinausgehen können. All das ist kein Problem, ja, wenn gewünscht sogar mit einer Bestätigung, dass die Reinigung nur zwischen Sonnenauf- und -untergang durchgeführt wurde.



Als die Tankinnentemperatur 100 °C erreicht hat, ist auch die Reinigung von Steffen Meyers Zug abgeschlossen. Noch eine kurze Kaffeepause im Aufenthaltsraum, während seine Zertifikate und Plomben bereitgestellt werden, dann geht es ins österreichische Linz, Fruchtsaft laden für den Transport nach Hamburg. Kein Konzentrat, denn das wäre nicht rasch verderblich und unterläge Sonntagsfahrverboten. „Ich liebe verderbliche Lebensmittel, dadurch habe ich europaweit freie Fahrt“, resümiert Steffen Meyer, schwingt sich in seinem porentief sauberen Fahrerhaus hinter Lenkrad und fährt glänzend gelaunt vom Hof.

Text und Fotos: Heinz E. Studt



# Ärzte „lernen“ Binnenschifffahrt

Die BG Verkehr hält mehr Praxiswissen für ermächtigte Ärztinnen und Ärzte für erforderlich. Der Grundstein dafür ist gelegt.

**D**ie 50 ist für einen Binnenschiffer nicht nur ein Jubiläum. Als Mitglied einer nautischen Besatzung muss er sich vom fünften Lebensjahrzehnt an auch regelmäßig arbeitsmedizinisch untersuchen lassen. Nach dem Berufsstart, bei dem er sich seine Tauglichkeit bescheinigen lassen musste, sind diese Untersuchungen nun regelmäßig alle fünf Jahre vorgeschrieben, ab 65 sogar jährlich.

Diese Untersuchungen sind wichtig: In der Binnenschifffahrt ist nur eine kleine Anzahl hoch spezialisierter Fachkräfte an Bord beschäftigt, deren Aufgaben weit gefächert sind. Es kommt also auf die Fähigkeiten und Fertigkeiten jedes Besatzungsmitgliedes an, wenn es um die Sicherheit von Schiff und Ladung geht. Gesundheitliche Einschränkungen dürfen die Einsatzfähigkeit nicht schwerwiegend einschränken, denn an Bord gibt es keine Personalreserve.

**An Bord kommt es  
auf jeden an.  
Eine Personalreserve  
gibt es nicht.**

## **Verpflichtend: der Tauglichkeitsnachweis**

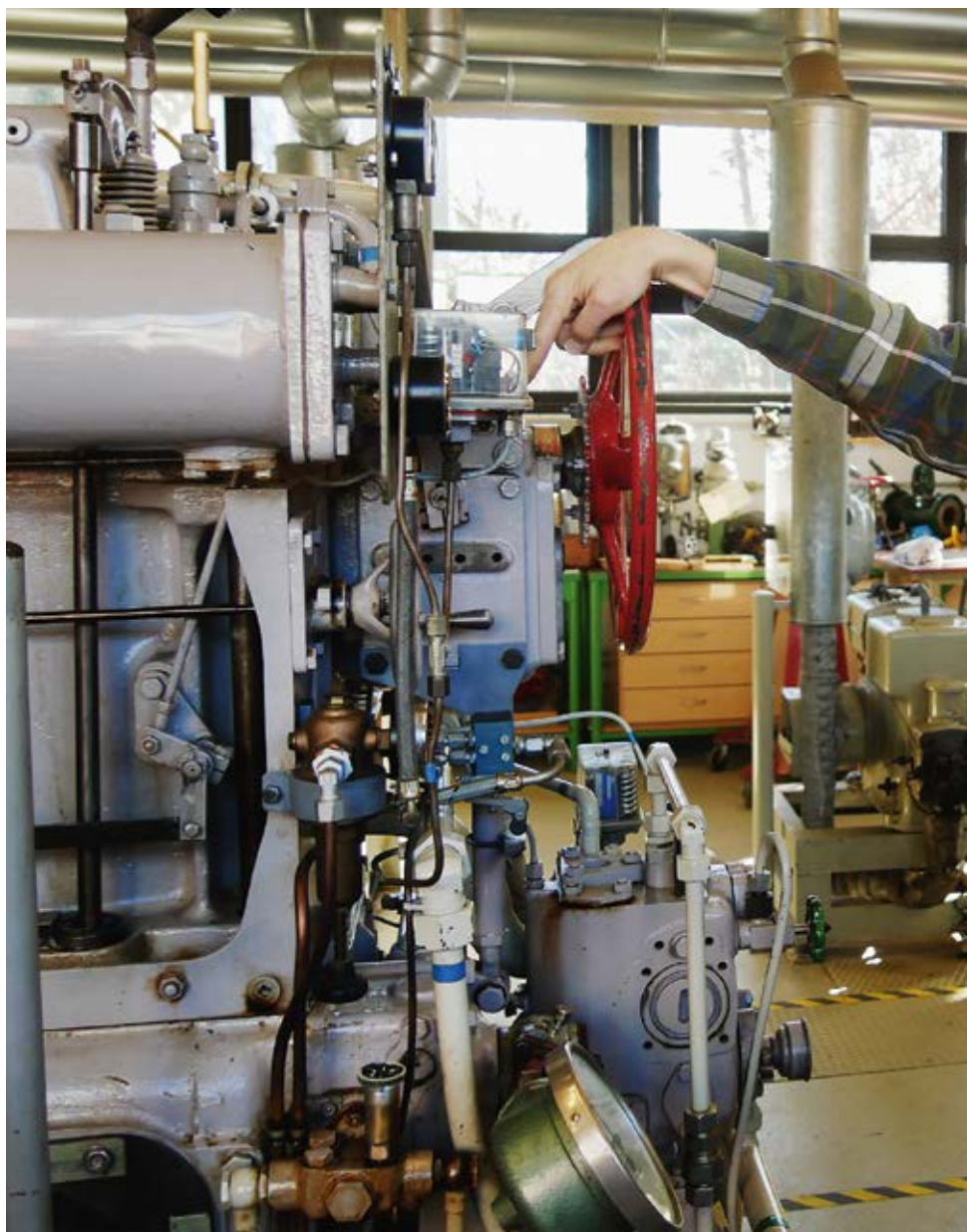
Die gesundheitliche Tauglichkeit muss jedes Besatzungsmitglied für die Tätigkeit in der Binnenschifffahrt nachweisen. Mit der Ausstellung des Binnenschifferdienstbuches bzw. mit den Patentprüfungen ist die Vorlage eines aktuellen ärztlichen Gesundheitszeugnisses gesetzlich vorgeschrieben. Bei einer Auswertung dieser Zeugnisse stellte die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in der Vergangenheit fest, dass einige davon nicht akzeptiert werden konnten, weil sie nicht sachgerechte Angaben der Ärzte enthielten. Ihnen fehlten einfach die nötigen Branchenkenntnisse. In der für Tauglichkeitsuntersuchungen maßgeb-

lichen Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) beschreibt der Gesetzgeber die Mindestanforderungen zur Tauglichkeit. Sie sind sehr abstrakt und allgemein formuliert. „Arbeitsmediziner haben dadurch einen relativ großen Ermessensspielraum und tragen große Verantwortung“, erklärt Dr. Birger Neubauer, Arbeitsmediziner der BG Verkehr. Ihm und der GDWS sei es deshalb wichtig, dass diese Ärzte nicht nur über eine arbeitsmedizinische Fachausbildung verfügen, sondern

auch die Branche kennen. „Sie sollten wissen, wie es auf einem Schiff zugeht“, ergänzt Neubauer. Dieses Wissen fehle jedoch vielen Mediziner. Nur eine verschwindend geringe Anzahl ist derzeit als Betriebsarzt oder Betriebsärztin von Binnenschiffsreedereien oder Partikulieren tätig.

## **Ermächtigungsverfahren neu strukturiert**

Um eine regelmäßige praktische Anbindung an die Binnenschifffahrtsbranche sicherzustellen,







Die Arbeitsmediziner bekommen einen Eindruck vom Leben an Bord eines Binnenschiffs.

nutzte die BG Verkehr im vergangenen Jahr eine Änderung der Binnenschifferpatentverordnung (BinSchPatV) zum neu strukturierten Ermächtigungsverfahren für medizinisches Fachpersonal. Demnach müssen ermächtigte Ärzte, die keine Betriebsärzte von Binnenschiffahrtsbetrieben sind, zukünftig zum Beispiel alle fünf Jahre eine eintägige Mitfahrt an Deck oder im Steuerstand nachweisen. Ebenfalls erforderlich ist zukünftig alle fünf Jahre die Teilnahme an einem eintägigen Seminar.

### Seminar vermittelt praxisnahe Einblicke

Ein Seminar „Arbeitsmedizinische Untersuchungen nach dem Verkehrsrecht in der Binnenschiffahrt“ im Rahmen des neuen Ermächtigungsverfahrens fand im Februar in Duisburg statt. Fachleute der BG Verkehr und ein Nautiker der GDWS erläuterten Rechtsgrundlagen und gaben einen Überblick über technische Arbeitsmittel und -verfahren, Schiffstypen und den arbeitsteiligen Prozess zur Tauglichkeitsfeststellung. „Die Ärztinnen und Ärzte erhalten außerdem

Gelegenheit, das ärztliche Vorgehen bei schwer zu entscheidenden Fällen zu diskutieren, um einheitliche Entscheidungen treffen zu können“, erklärte Seminarleiter Dr. Neubauer.

Nach den theoretischen Vorträgen besuchten die Seminarteilnehmer das Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg-Homberg. Sie erhielten Einblick in die Steuerstände, die Schiffsmotoren und die Tankschiffssektion. In den Steuerständen konnten sie mithilfe des Flachwasser-simulators das Fahr- und Manövrierverhalten verschiedener Binnenschiffstypen selbst ausprobieren. Ihnen wurden unter anderem Beispiele unsichtiger Wetter- und Beleuchtungsbedingungen demonstriert, die für die Bewertung individueller Sehstörungen hilfreich sind. Einen Eindruck von den körperlichen Belastungen erhielten sie in der Maschinenhalle bzw. der Tankschiffssektion. Die Simulation einer Personenrettung aus der Tankschiffssektion zeigte praxisnah, welche Mindestanforderungen an die körperliche Robustheit eines Binnenschiffers zu stellen sind.

Uwe Roth  
Journalist

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



© Fotos: BG Verkehr/Uwe Roth

In der Maschinenhalle des Schiffer-Berufskollegs RHEIN zeigt Lehrer Gregor van den Boom den Ärzten verschiedene Schiffsmotoren.

komm **mit** mensch

Unternehmer und Schiffsführer sollten beim Thema Gesundheit mit gutem Beispiel vorangehen und den Mitarbeitern konkrete Angebote zum gesunden Arbeiten machen. Viele Anregungen dazu findet man in der Kampagne komm**mit**mensch.

+ [www.kommmitmensch.de](http://www.kommmitmensch.de)



# Hitzealarm

Im Sommer wird es im Fahrzeug oft unerträglich heiß. Wenn es in der prallen Sonne abgestellt wird, erreichen die Temperaturen im Innenraum schnell mehr als 40° C. Das bleibt nicht ohne Folgen – die Hitze führt zu Unwohlsein, Reizbarkeit und Konzentrationsproblemen. Mit den steigenden Graden sinkt die Leistungsfähigkeit. Zudem erhöhen sich Herzfrequenz und Blutdruck. Besonders gefährdet sind Menschen mit Übergewicht. Hitze ist auch eine mögliche Ursache für den gefährlichen Sekundenschlaf. Alles keine guten Voraussetzungen für eine sichere Fahrweise!

- ▶ Wählen Sie möglichst schattige Abstellplätze und stellen Sie das Fahrzeug so ab, dass die Fahrerkabine von der Sonne abgewandt ist. Es hilft etwas, in Pausen das Armaturenbrett und Lenkrad mit einem hellen Tuch abzudecken.

**Bei großer Hitze mit dem Auto unterwegs? Ein paar Tipps helfen Ihnen, konzentriert und sicher zu fahren.**

- ▶ Nehmen Sie sich vor der Abfahrt die Zeit, Türen und Fenster weit zu öffnen, um den Hitzestau abzubauen. Das Abkühlen des Fahrzeuginnen können Sie danach beschleunigen, indem Sie die Klimaanlage – so vorhanden – auf Umluftbetrieb laufen lassen. Und auch wenn es paradox erscheint: Durch den größeren Luftaustausch kann das Klima als angenehmer empfunden werden, wenn zum Beispiel bei eingeschalteter Klimaanlage gelegentlich die Fenster kurz geöffnet werden.
- ▶ Achten Sie darauf, dass Sie während der Fahrt Zugluft vermeiden, und richten Sie das Gebläse so aus, dass der Luftstrom nicht unmittelbar auf den Oberkörper trifft. Bei Klimaanlage gilt: Die Differenz zwischen Außen- und Innentemperatur sollte nur ein paar Grad betragen.
- ▶ Wer kurz vor Fahrtende die Kühlfunktion ausschaltet und nur das Gebläse weiterlaufen lässt, empfindet den Unterschied beim Aussteigen als nicht so krass. Das hilft auch, die Bauteile der Klimaanlage zu trocknen, so dass sich Bakterien nicht ansiedeln können.
- ▶ Grundsätzlich gilt: Kalte Luft ist schwerer als warme. Deshalb ist es bei der Luftverteilung im Kühlbetrieb günstiger, die kalte Luft in den Deckenbereich zu lenken. Von dort sinkt sie langsam herab und mischt sich mit der wärmeren Luft. Das direkte Anstrahlen mit Luftdüsen schafft vielleicht kurzfristig Erleichterung, allerdings steigt die Gefahr von Bindehautreizungen und Erkältungen. Deshalb ist es grundsätzlich besser, unbedeckte Körperpartien, wie zum Beispiel das Gesicht, nicht dem direkten Luftstrom auszusetzen. Günstig ist auch eine gleichmäßige Luftführung mit niedrigen Luftgeschwindigkeiten und im Sommer eine nicht zu große Differenz zwischen Außen- und Innentemperatur.

## Und ein Tipp:

Trinken Sie genug, indem Sie häufig kleine Flüssigkeitsmengen zu sich nehmen, aber nie mehr als 0,25 Liter auf einmal. Gut geeignet sind leicht gesüßte Kräuter- oder Früchtetees, verdünnte Fruchtsäfte und frisches Wasser. Und trinken Sie die Getränke nicht zu kalt, dann kann der Magen die Flüssigkeit besser aufnehmen.

 [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Stichwort: Klima im Fahrzeug

Ihre Frage:

## Wenn mir im Betrieb etwas passiert, habe ich dann Anspruch auf Schmerzensgeld?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Nein. Verletzt sich ein Mitarbeiter im Betrieb oder auf dem Arbeitsweg oder bekommt er eine Berufskrankheit, erhält er umfangreiche Leistungen aus der gesetzlichen Unfallversicherung. Dazu gehören zum Beispiel Heilbehand-

© gettyimages/Fertnig



lungskosten, Verletztengeld und Rente. Die Zahlung von Schmerzensgeld sieht der Gesetzgeber hier grundsätzlich nicht vor. Das sichert den Betriebsfrieden, der nicht durch Schadenersatzansprüche belastet werden soll,

und gibt dem Unternehmen finanzielle Sicherheit. Solange der Arbeitgeber oder auch Arbeitskollegen den Unfall nicht vorsätzlich herbeigeführt haben, können sie auch nicht auf Schmerzensgeld verklagt werden.

## Änderungen bei der Gefährdungsbeurteilung

Nach dem Mutterschutzgesetz müssen jetzt alle Gefährdungsbeurteilungen Ergänzungen zu möglichen Risiken für schwangere und stillende Frauen enthalten. Vorgeschrieben ist das auch, wenn zum Zeitpunkt der Prüfung keine weiblichen Beschäftigten in dem Betrieb arbeiten. Das sieht § 10 Absatz 1 des Gesetzes zum Schutz von Müttern bei der Arbeit, in der Ausbildung und im Studium (Mutterschutzgesetz – MuSchG) vor. Wenn ein Arbeitgeber „eine Gefährdung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig beurteilt oder eine Ermittlung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig durchführt“, handelt er seit dem 1. Januar 2019 ordnungswidrig. Es können bis zu 5.000 Euro Bußgeld fällig werden.

27.308   
Unternehmen

hat die BG Verkehr 2018 neu in ihr Mitgliederverzeichnis aufgenommen, 25.510 Unternehmen wurden daraus gelöscht. Insgesamt waren zum Stichtag 1. Januar 2019 die Beschäftigten von 197.935 Betrieben bei der BG Verkehr versichert.

## Mehr Arbeitsunfälle im vergangenen Jahr

In den Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr ereigneten sich 2018 nach den vorläufigen Zahlen 75.129 Arbeits- und 8.065 Wegeunfälle. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg um 2,5 bzw. 1,2 Prozent. Auch branchenübergreifend stieg nach Angaben der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) 2018 die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle in Deutschland um 0,4 Prozent auf insgesamt 876.952. Gleichzeitig meldet der Spitzenverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen einen Rückgang bei den meldepflichtigen Wegeunfällen. Ihre Zahl sank um 1,8 Prozent auf 187.599.

69 Versicherte der BG Verkehr starben 2018 bei einem Arbeitsunfall (2017: 77), 16 bei einem Wegeunfall (2017: 16). Branchenübergreifend erlitten 430 Menschen in Deutschland einen tödlichen Arbeitsunfall, 21 weniger als 2017. Die Zahl der tödlichen Wegeunfälle ist hingegen um 31 auf 311 gestiegen. Der Anstieg der tödlichen Wegeunfälle korreliert mit der angestiegenen Zahl von Verkehrstoten in Deutschland, so die DGUV.

© gettyimages/huettenhoelscher





# Beitragsfuß abgesenkt

Während der Sitzung am 11. April 2019 entschieden die Mitglieder des Vorstandes der BG Verkehr, den Beitragsfuß für 2018 leicht von 3,10 auf 3,00 zu reduzieren. Das führt zu leicht sinkenden Beiträgen.

Der Beschluss des Vorstandes der BG Verkehr, den Beitragsfuß für 2018 leicht um 3,2 Prozent zu senken, ist vor allem auf den Anstieg der Gesamtentgelte um 6,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Der Anstieg spricht für eine weiterhin gute Konjunkturlage, die Zahl der Mitgliedsunternehmen stieg ebenfalls leicht um ein Prozent.

## Neu: Zahlung des Vorschusses in elf Raten

Der Vorstand der BG Verkehr beschloss 2018, die Ratenzahlung der Beitragsvorschüsse künftig von sechs auf nun elf Raten zu erweitern. Voraussetzung für eine Ratenzahlung ist, dass die Vorschussforderung mindestens 300 Euro beträgt und zu dem Zeitpunkt, an dem der Bescheid erstellt wird, keine Forderungsrückstände bestehen.

## Die Umstellung auf den digitalen Lohnnachweis verlief reibungslos.

Um die neue Ratenzahlung kostengünstig umsetzen zu können, werden den Beitragsbescheiden zukünftig keine Zahlungsträger mehr beigelegt. Zu einer schlanken Verwaltung können Unternehmen auch dadurch beitragen, dass sie ein SEPA-Lastschriftmandat erteilen. Es gilt unbefristet, kann jederzeit

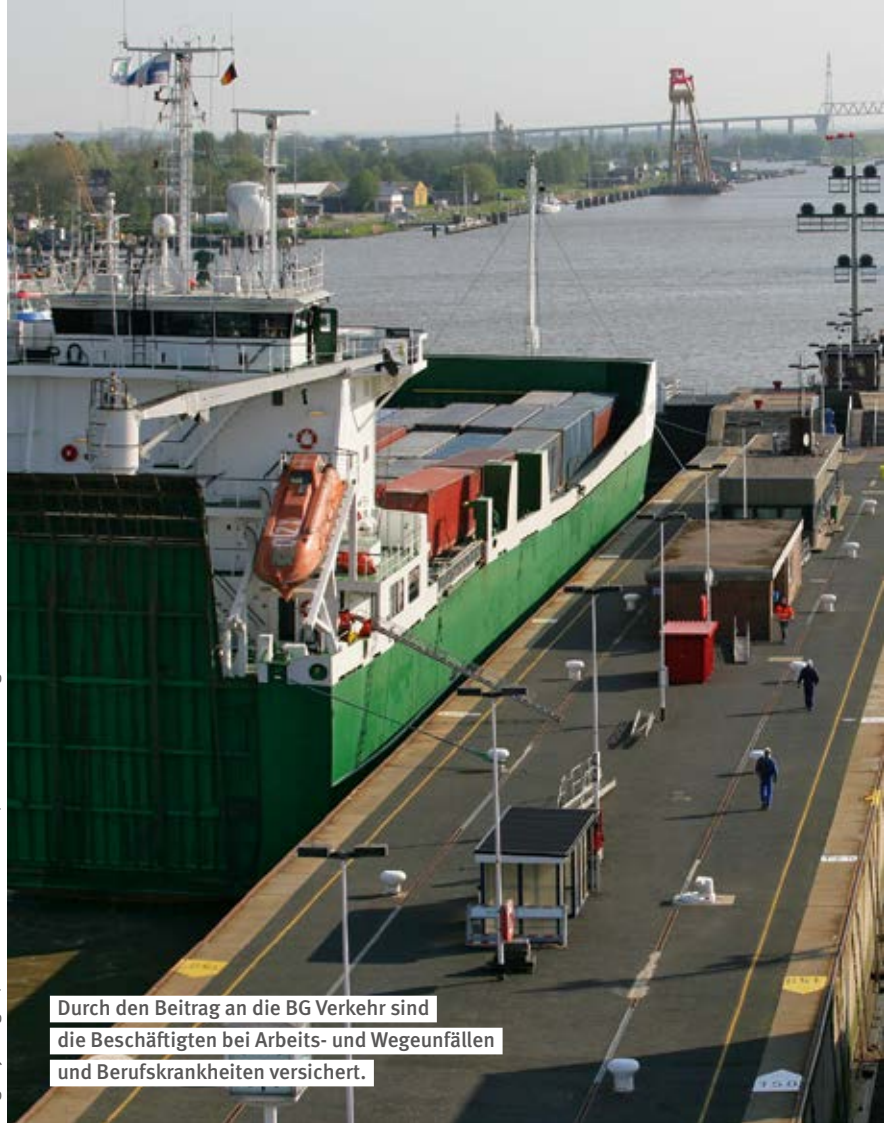
widerrufen werden und minimiert den Aufwand auf beiden Seiten erheblich. Auch Säumniszuschläge werden dadurch vermieden.

## Beitragsnachlass für unfallfreie Betriebe

Eine gute Präventionsarbeit reduziert die Zahl der Unfälle. Die BG Verkehr gewährt deshalb einen Nachlass von maximal fünf Prozent auf den Beitrag zur Arbeitnehmerversicherung und 25 Prozent auf den Beitrag für die Unternehmensversicherung, Zusatzversicherung sowie freiwillige Versicherung. Dieser Nachlass ist an bestimmte Voraussetzungen gebunden:

- Sie gehören seit mindestens drei vollen Umlagejahren der BG Verkehr an.
- Es sind keine meldepflichtigen und erstmals entschädigten Arbeitsunfälle angefallen.
- Der Mindestbeitrag von 62 Euro darf nicht unterschritten werden.

Falls Arbeitsunfälle zu berücksichtigen sind, wird der Nachlass reduziert oder es werden Zuschläge erhoben (davon ausgenommen ist die Zusatzversicherung). Es lohnt sich also, den Arbeitsschutz und Präventions-



© gettyimages/Hans-Peter Merten / robertharding

Durch den Beitrag an die BG Verkehr sind die Beschäftigten bei Arbeits- und Wegeunfällen und Berufskrankheiten versichert.

## VERGLEICH UMLAGE 2018 MIT DEM VORJAHR\*

	2018	2017	Änderung
Anzahl Unternehmen <sup>1</sup>	195.244	193.230	+ 1,0 %
Gesamtentgelt <sup>2</sup>	36,39 Mrd. €	34,11 Mrd. €	+ 6,7 %
Umlageforderung <sup>3</sup>	671,95 Mio. €	652,88 Mio. €	+ 2,9 %
Beitragsfuß <sup>3</sup>	3,00	3,10	- 3,2 %
Umlageforderung Lastenverteilung <sup>4</sup>	59,69 Mio.	55,08 Mio. €	+ 8,4 %
Beitragsfuß Lastenverteilung <sup>4</sup>	2,40	2,40	-
Freibetrag Lastenverteilung <sup>4</sup>	219.500 €	214.500 €	+ 2,3 %

\* Ausgenommen sind Unternehmen der Schifffahrt und der Sparte Post, Postbank, Telekom.

<sup>1</sup> Jeweils am 31.12. des Jahres.  
<sup>2</sup> Umfasst Lohn- und Versicherungssummen.

<sup>3</sup> Einschließlich Lastenverteilung nach Neurenten.

<sup>4</sup> Lastenverteilung nach Entgelten.



## Solidarischer Finanzausgleich

Ein Teil der Rentenlasten wird von den Berufsgenossenschaften und über einen gesonderten Beitragsfuß nur unter Berücksichtigung der Entgelte solidarisch ausgeglichen. Der Beitragsfuß wurde für 2018 unverändert auf 2,40 festgelegt. Bei dem Finanzausgleich handelt es sich um eine Lastenverteilung zwischen den Berufsgenossenschaften zur Entlastung der von Strukturveränderungen besonders betroffenen Branchen. Bis zu einem Lohnsummenfreibetrag von 219.500 Euro besteht für die Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr bei dieser Umlage keine Beitragspflicht.

## Fälligkeit für Zusatz- und freiwillige Versicherung

Beiträge und Vorschüsse für die Zusatzversicherung und die freiwillige Versicherung sind in einer Summe am 15. Mai 2019 fällig. Bitte denken Sie als Versicherungsnehmer daran, dass dieser Betrag innerhalb von zwei Monaten nach Fälligkeit zu bezahlen ist. Nach Ablauf dieser Frist erlischt die Versicherung.

maßnahmen ernst zu nehmen. Sprechen Sie gern unsere Experten in der Prävention an, vielleicht gibt es auch in Ihrem Unternehmen Bereiche, in denen der Arbeitsschutz noch optimiert werden kann.

### Digitaler Lohnnachweis

Die Unternehmen meldeten die Lohnsummen für das Jahr 2018 erstmalig nur noch über zertifizierte Lohnabrechnungsprogramme und mit der Ausfüllhilfe sv.net. Insgesamt verlief die Verarbeitung der gelieferten Daten nahezu reibungslos. Wir bedanken uns bei allen, die zu diesem Erfolg beigetragen haben. Unternehmen ohne Beschäftigte mussten erstmals nicht am Meldeverfahren teilnehmen. Aufgrund einiger Nachfragen hier noch einmal der Hinweis: Aushilfen und geringfügig Beschäftigte gelten als Beschäftigte und müssen angegeben werden.

Jana Kawe

Mitgliederabteilung der BG Verkehr

**+** Informationen zu den aktuellen Beiträgen und zur Beitragsberechnung: [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 16693102 und 16705705

## Beitragsberechnung für Unternehmen der Seeschifffahrt

Im Bereich der Seefahrt verlief die Umstellung auf den digitalen Lohnnachweis ebenfalls erfolgreich, es bleibt bis auf weiteres jedoch bei der Selbsterrechnung der Beiträge per Papiervordruck. Mitgliedsbetriebe reichen deshalb neben dem digitalen Lohnnachweis **ergänzend** den Vordruck „Jahresbeitragsnachweis“ bis zum 15. Januar des Folgejahres ein, und zwar auch dann, wenn im angefragten Zeitraum keine Arbeitnehmer beschäftigt werden (so genannte Fehlanzeige). Korrekturen bereits eingereichter Nachweise benötigt die BG Verkehr ebenfalls als Papiervordruck.

Die Vorschüsse für das Jahr 2019 werden zu 100 Prozent auf Basis des Jahresbeitrags für das Jahr 2018 errechnet. Bei der Berech-

nung der Beiträge gibt es in der Seeschifffahrt ein Zuschlagsverfahren. Bei meldepflichtigen Arbeitsunfällen beträgt die Obergrenze der Gesamtzuschläge für ein Unternehmen 25 Prozent des Umlagebeitrags.

Für die Ermittlung der jeweiligen Vorschussrate des Jahres 2019 teilen Sie den Vorjahresbeitrag des Jahres 2018 durch sechs. Für die Vorschusszahlungen gelten weiterhin die fünf bekannten Fälligkeitstermine (15.03., 15.05., 15.07., 15.09. und 15.11.2019). Der Umlagesatz und der Bruchteil für Landbeschäftigte wurden trotz weiterhin angespannter Wirtschaftslage in der Seefahrt ab dem 01.01.2019 unverändert festgesetzt (4,9 Prozent sowie 1/8).





Michael Donth  
(CDU/CSU)



## 100 Prozent für Arbeits- und Verkehrssicherheit

Für den 20. März hatte die BG Verkehr die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages zu einem Parlamentarischen Abend in Berlin eingeladen.

Nicht nur die Zahl der Zusagen war überraschend hoch, auch die lebhaften Diskussionen zeigten das Interesse der Parlamentarier an den Themen der BG Verkehr. Zu der Veranstaltung hatten die Vorsitzenden des Vorstandes, Klaus Peter Röskes und Wolfgang Steinberg, und die Vorsitzende der Geschäftsführung, Sabine Kudzielka, eingeladen. Aus der Selbstverwaltung nahmen außerdem Detlef Maiwald aus der Binnenschifffahrt und Michael Mineif aus der Luftfahrt teil. Ebenfalls dabei war der Präventionsleiter der BG Verkehr, Dr. Jörg Hedtmann.

Zu den Gästen gehörten die verkehrspolitischen Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, Kirsten Lühmann und der FDP-Bundestagsfraktion, Oliver Luksic. Von der CDU/CSU-Fraktion waren die Mitglieder des Bundestages Michael Donth, Björn Simon, Gero Storjohann

und Florian Oßner anwesend, von der SPD Udo Schiefner und Mathias Stein, von der AfD Wolfgang Wiehle. Ebenfalls dabei war der ehemalige Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer. Er ließ durch seine Redebeiträge erkennen, dass er an Verkehrsthemen weiterhin sehr interessiert ist.

### Fünf Kurzvorträge zu aktuellen Themen

Die BG Verkehr sprach vor allem Themen der Prävention an der Schnittstelle zwischen Arbeitssicherheit und Verkehrssicherheit an. Klaus Peter Röskes bekräftigte zu Beginn der Veranstaltung das Eintreten der BG Verkehr für die europaweite Verpflichtung zum Einbau von Abbiegeassistenten und für die permanente Verfügbarkeit von Fahrerassistenzsystemen: „Diese Systeme müssen sich beim Starten automatisch aktivieren und dürfen nicht dauerhaft ausgeschaltet werden. Das hilft auch den Fahrerinnen und

Fahrern, die durch die Fülle an Informationen und die Komplexität der Situation zum Beispiel beim Abbiegevorgang schon genug beansprucht sind.“

Im Anschluss ging Röskes auf einen weiteren Schwerpunkt des Unfallgeschehens im Transportgewerbe ein – die schweren



Sabine Kudzielka  
(BG Verkehr, li.)  
im Gespräch mit  
Kirsten Lühmann  
(SPD)

Begrüßung der Gäste (von li.): Björn Simon (CDU/CSU), Gero Storjohann (CDU/CSU), die Gastgeber Klaus Peter Röskes, Wolfgang Steinberg und Sabine Kudzielka und Wolfgang Wiehle (AfD)



© Fotos: BG Verkehr/Marco Urban

Mathias Stein (SPD) im Gespräch mit Detlef Maiwald (BG Verkehr, re.).

und oft tödlichen Unfälle durch wegrollende Nutzfahrzeuge. Auch hier sei eine europaweit verpflichtende Ausstattung mit sich selbsttätig einlegenden Feststellbremsen voranzubringen. Wolfgang Steinberg ergänzte die Vorträge mit einem Blick auf die Entsorgungswirtschaft und die auch dort notwendige Ausrüstung mit geeigneten Assistenzsystemen, um das Rückwärtsfahren sicherer zu machen.

Die Parlamentarier folgten interessiert den Kurzvorträgen und bewiesen in den anschließenden Diskussionen ihre Sachkenntnis, auch bei technischen Fragestellungen. Intensiv diskutiert wurden auch die Themen „Fume- and Smell-Events“ in der Luftfahrt und die Reduzierung der Brandgefahr in

## Sicherheit bei der Arbeit bleibt im Verkehrsrecht oft auf der Strecke.

Reisebussen durch eine brandhemmende Innenausstattung.

### Berichterstattergespräch angeregt

Über die aktuelle Situation in der Binnenschifffahrt berichtete Detlef Maiwald. Als Partikulier wies er praxisnah und anschaulich auf Probleme hin, die sich in seinem Arbeitsalltag aus dem Fehlen von Liegeplätzen ergeben. „Es fehlt nicht nur an Kurzzeitliegestellen, auch der Zustand und die

Ausstattung der Liegestellen sind einfach schlecht“, so Maiwald. Um die Situation kurzfristig und nachhaltig zu verbessern, sei Unterstützung durch die Politik und Verwaltungen erforderlich. „Es fehlt an Planungskapazitäten und es sind Geldmittel für den Bau von Liegestellen erforderlich; Anlegestellen, Landverbindungen und Infrastruktur sind kostenintensiv“, fasste Maiwald zusammen.

Die Parlamentarier zogen Parallelen zur Situation der Lkw-Fahrer auf den Autobahnen und stellten in Aussicht, nach dem Zusammenstellen eines Plans über die derzeit vorhandenen Liegestellen das Thema in einem Berichterstattergespräch weiter zu erörtern.

(uk)



Fraktionsübergreifendes Gespräch (von li.): Gero Storjohann (CDU/CSU), Udo Schiefner (SPD) und Oliver Luksic (FDP)



Von li.: Michael Mineif (BG Verkehr) mit Dr. Peter Ramsauer (CDU/CSU) und Florian Obner (CDU/CSU)



# Verkehrsunfälle

Wer sich zum Ziel setzt, die tödlichen und schweren Arbeitsunfälle zu reduzieren, kommt an der Betrachtung des gefährlichsten Arbeitsplatzes in Deutschland nicht vorbei: des Straßenverkehrs. Für die BG Verkehr, deren Schwerpunktbranchen genau dort tätig sind, ist das eine besondere Herausforderung. Hier gibt es Situationen, die wir mit vergleichbarer Gefährdung in einem Betrieb niemals tolerieren würden, die aber merkwürdigerweise innerhalb der allgemeinen Risikotoleranz liegen. Als erfahrene Präventionsexperten wissen wir aber, dass reine Verbote das untauglichste und daher nur das letzte Mittel sind, um Unfälle zu reduzieren. Ohne technische Maßnahmen, in diesem Fall Fahrzeug-, aber auch Verkehrstechnik, werden wir keinen Erfolg

haben. Der Einbau und die konsequente Nutzung von Fahrerassistenzsystemen sind ein Riesenschritt in die richtige Richtung. Aber auch mit wegweisender Technik an Bord müssen wir noch viel an unserer eigenen Einstellung zum Risiko im Straßenverkehr arbeiten. Wenn Sie eine Aufgabe im Büro zu erledigen haben, die höchste Konzentration verlangt, telefonieren Sie dann nebenbei? Würden Sie in Ihrem Betrieb Arbeiten direkt neben mit hoher Geschwindigkeit rotierenden Maschinen tolerieren? Blaffen Sie auf dem Weg zur Kantine jeden an, der Ihnen nicht schnell genug aus dem Weg geht? Warum also verhalten sich viele Menschen am Steuer eines Fahrzeugs plötzlich anders? Trifft für Sie nicht zu? Herzlichen Glückwunsch, bleiben Sie bitte Vorbild!



© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs  
Prävention



## Pflaster drauf!

Sie glauben, Wunden heilen am besten an der frischen Luft? Dieses Gerücht hält sich hartnäckig. Aber eine dicke Schorfkruste ist keineswegs die beste Voraussetzung für eine schnelle Heilung. Im Gegenteil: Unter der vermeintlichen Schutzschicht kann das Wundsekret nicht richtig abfließen und Bakterien vermehren sich. Darum ist es richtig, kleine Wunden zu desinfizieren und mit einem Pflaster abzudecken, sobald sie nicht mehr bluten. Das Pflaster wird natürlich regelmäßig gewechselt. Erst wenn die Wunde nicht mehr nässt, kann man es weglassen. Passiert die Verletzung bei der Arbeit, wird das im Verbandbuch notiert. Komplikationen sind selten, aber möglich. Aus einer eiternden Wunde kann zum Beispiel eine lebensgefährliche Blutvergiftung entstehen. Grundsätzlich gilt: im Zweifelsfall sofort zum Arzt.

## Unser Webtip: Animationsfilme

Bewegte Bilder sorgen für Aufmerksamkeit und prägen sich ein. Darum hat die BG Verkehr zu unfallträchtigen Arbeitssituationen und allgemeinen Gesundheitsthemen sogenannte Animationsfilme erstellt. Darin geht es zum Beispiel um die Abstimmung an der Rampe, hochgelegene Arbeitsplätze oder Stress. Die Filme dauern nur wenige Minuten und ähneln einem Zeichentrickfilm. Gut geeignet für Unterweisungen oder Schulungen im Betrieb.

 [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 18199196

## 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 im 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](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.**