

SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

Seeschifffahrt | 08

Ballastwasser an Bord

Erste Hilfe auf Binnenschiffen | 10

Reportage: Luftfracht-Drehkreuz Leipzig | 20



**Überlassen Sie
das Denken nicht
nur dem Chef.**

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), Günter
Heider (gh), 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.

Liebe Leserin, lieber Leser,

wir haben in unserer Berufsgenossenschaft im letzten Jahr ein betriebliches Gesundheitsmanagement angestoßen und dabei auf die Teilnahme und das Engagement

unserer Beschäftigten gesetzt. Und ich war nicht nur überrascht, sondern richtig ein wenig stolz, wie engagiert die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei waren. Wir sind kein gewerblicher Betrieb, viele Arbeitsplätze sind typische Büroarbeitsplätze. Und trotzdem: Es gingen weit über 300 Vorschläge ein, was wir noch verbessern können. Darunter sind viele gute Ideen, die es wert sind, umgesetzt zu werden, oder auch schon umgesetzt sind.

Warum ich Ihnen das erzähle? Weil Beschäftigte ihren Job oft am besten kennen. Weil gesunde und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wichtig sind. Und weil auch in diesem Jahr die Unfallzahlen der bei uns versicherten Unternehmen leider wieder gestiegen sind.

Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit sind natürlich Chefsache. Aber die Themen müssen bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch ankommen. Wie viele zum Teil schwere Unfälle könnten wir zum Beispiel verhindern, wenn den Fahrerinnen und Fahrern klar wäre, dass das Abspringen vom Lkw nicht sportlich, sondern leichtsinnig ist. Dass Ablenkung im Straßenverkehr tödlich sein kann. Wie viele der Unfälle, die wir Ihnen auf der Seite 5 in jeder Ausgabe schildern, hätten vermieden werden können, wenn alle mitgedacht hätten. Das zu erreichen, ist keine Utopie – es ist Teil der täglichen Arbeit. Von Ihnen als Unternehmer, von Ihnen und unseren Sicherheitsexperten und von den Beschäftigten selbst.

Ihre

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr



© Getty Images/roberthandel

08



© Andreas Windhagen

18



© Christian Ahrens / BG Verkehr

15

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Ballastwasser
Richtige Aufbereitung verhindert
Gefährdungen und Belastungen 08

Erste Hilfe an Bord
Auf Notfälle optimal vorbereiten 10

Aufmerksam statt abgelenkt
Ablenkung im Straßenverkehr fordert
jedes Jahr Menschenleben 12

Seminarprogramm 2020
Das Fortbildungsprogramm
der BG Verkehr 15

Arbeit an Spannvorrichtungen
Neue Normen verhindern Unfälle 18

Reportage

Nachtschicht auf dem Vorfeld
Besuch bei DHLs größtem
Umschlagplatz für Luftfracht 20

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 27

Die BG Verkehr in Zahlen
Ein Rückblick auf das Jahr 2018 28

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02

Lebensmittel an Bord

Wenn ein Schiff wochenlang unterwegs ist, muss vorausschauend geplant werden. Dazu gehört auch die richtige Lagerung von Nahrungsmitteln. Im überarbeiteten Lebensmittelhygiene-Leitfaden der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird praxisnah erklärt, was zu einer hygienischen Lebensmittelversorgung an Bord gehört. Schwerpunkte bilden sauberes Trinkwasser, die richtige Lagerung unterschiedlicher Lebensmittelsorten und die hygienische Zubereitung.

www.deutsche-flagge.de

Mit Niedrigwasser umgehen

© Adobe Stock/DOC RABE Media



Bei Niedrigwasser haben Schiffe mit weniger Tiefgang Vorteile. Das Container-Hinterlandlogistik-Netzwerk Contargo hat nun vier Binnenschiffe seiner Flotte umbauen lassen. Damit die Propeller genug Wasser bekommen, müssen die Schiffe jetzt nur noch 130 statt 150 Zentimeter tief im Wasser liegen. Dank dieser Investition können die Schiffe mit zehn bis 15 Zentimetern mehr Tiefgang fahren und so bei Niedrigwasser 200 bis 300 Tonnen mehr Ladung transportieren, teilt Contargo mit.



Vertreterversammlung tagte

Die Vertreterversammlung der BG Verkehr stimmte in ihrer Sitzung am 29. Mai dem ersten Nachtrag zum 25. Gefahrtarif zu: Es wurde ein nicht definierter Ermessensspielraum in den sonstigen Bestimmungen gestrichen und die Definition der Gefahrtarifstelle 570 – Möbelspedition einschließlich Logistik – der Praxis in den Unternehmen angepasst. Auf der Tagesordnung stand außerdem erneut das Thema der sozialen Absicherung von Selbstständigen. Die Mitglieder der Selbstverwaltung bestätigten ihr im Dezember des vergangenen Jahres gefasstes Positionspapier, für den Vorrang der Selbstverwaltung, Branchenorientierung und gegen eine Quersubventionierung ausgesprochen hatten. Sie stimmten den auf Ebene der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung formulierten Grundsätzen zu.

Die Frühjahrssitzungen der Vertreterversammlung und des Vorstandes begannen mit einer Informationsveranstaltung für die Mitglieder der Selbstverwaltung. In den Vorträgen wurden die Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter unter anderem über die aktuelle Situation der BG Kliniken und die Entwicklung des Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienstes der BG Verkehr informiert. Mit den vertieften Einblicken in diese Themen gut gerüstet begannen die Teilnehmer im Anschluss die Sitzungen des Vorstandes und der Vertreterversammlung.

Infektionsausbrüche in Häfen managen

© Adobe Stock/powell83



Ein terroristischer Angriff mit Biowaffen auf ein Kreuzfahrtschiff. Passagiere, die bei Landausflügen mit verschiedensten Erregern in Kontakt kommen und diese an andere weitergeben. Das sind zwei Großschadensereignisse, die Häfen vor besondere Herausforderungen stellen. Um ihre Handlungsfähigkeit in so einer Notfallsituation zu verbessern, unterstützt das

Bundesministerium für Forschung und Bildung das auf zwei Jahre angelegte interdisziplinäre Forschungsprojekt ARMIHN (Adaptives Resilienz-Management im Hafen). Entwickelt werden sollen ein Konzept zur Bewältigung einer Großschadenslage und Trainingsmodule, die im Hamburger Hafen erprobt werden.

www.sifo.de/files/Projektumriss_ARMIHN.pdf

Hilfe nach Verkehrsunfällen

Ein neues Internetportal unterstützt Verkehrsunfallopfer, Angehörige, Zeugen und Helfer mit Informationen zu psychischen Unfallfolgen. Das Portal, das die Bundesanstalt für Straßenwesen zusammen mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland entwickelt hat, enthält Adressen von Institutionen, die erste Unterstützung bieten, und informiert über Behandlungsmöglichkeiten, rechtliche Aspekte oder aktuelle Forschungsprojekte zum Thema.

Die BG Verkehr bietet in ihren Bezirksverwaltungen die Unterstützung durch



© Getty Images/ipopba

Traumalotsen an. Für die Unterstützung der Betroffenen durch Kollegen vor Ort gibt es außerdem das Seminar „Ausbildung von Erstbetreuern nach psychisch traumatisierenden Ereignissen“.

+ www.hilfefinder.de
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16238205
www.bg-verkehr.de/seminare

Aktionsplan für den Rhein

Mit einem Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ will Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer den Schiffsverkehr auf Deutschlands größtem Fluss auch bei Wassermangel sicherstellen. Der Plan sieht in den vier Handlungsfeldern „Informationsbereitstellung“, „Transport und Logistik“, „Infrastruktur“ und „Langfristige Lösungsansätze“ insgesamt acht Maßnahmen vor. Damit soll den Herausforderungen begegnet werden, vor denen die Schifffahrt auf dem Rhein angesichts des Klimawandels steht.



+ www.bmvi.de

© Getty Images/fririna

Preiswürdig: Inklusion bei Quick Line

Das Kölner Logistik- und Lieferunternehmen Quick Line lebt Inklusion auch im Arbeitsalltag. Zwanzig Prozent der Beschäftigten des Mitgliedsunternehmens der BG Verkehr haben eine Behinderung. Die Firma hat Arbeitsprozesse so umstrukturiert, dass sie speziell auf die Bedürfnisse der Beschäftigten zugeschnitten sind. Quick Line erhielt dafür nun den Inklusionspreis für die Wirtschaft. Ebenfalls ausgezeichnet wurde die Deutsche Telekom. Das Unternehmen überzeugte die Jury mit einem ganzheitlichen und strategischen Vorgehen beim Abbau von Barrieren und bei der Umsetzung von Inklusion.

+ www.inklusionspreis.de

Vorgemerkt

Vom 5. bis 8. November findet in Düsseldorf die Fachmesse A+A statt. Bei dieser Arbeitsschutzleitmesse beraten und unterstützen die Experten der BG Verkehr in allen Fragen rund um Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Sie finden unsere Ansprechpartner am Gemeinschaftsstand der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung.

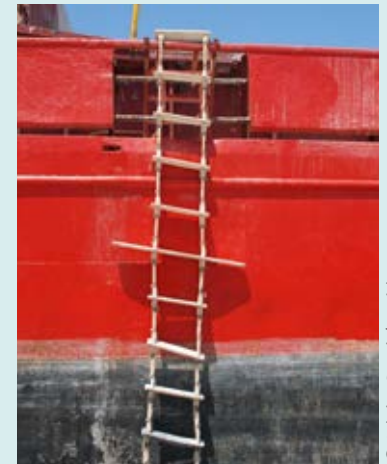
Aktuelle

Unfallmeldungen

Nasse Kleidung leitete Strom

Ein Mitarbeiter auf einem Schiff wollte einem Deckschlosser beim Anschweißen von Metallplatten assistieren. Weil er zuvor mit nassen Leinen gearbeitet hatte, waren seine Handschuhe und seine Kleidung durchnässt. Beim Anhalten der Metallplatten erlitt der Mitarbeiter eine Körperdurchströmung und in Folge Herz-Kreislauf-Beschwerden, Brustschmerzen und Krämpfe.

Schwerer Sturz



© Adobe Stock/axeldrosta

Als er über eine Lotsenleiter an Bord gehen wollte, verlor ein Kanalsteurer an der Reling den Halt. Er rutschte aus und fiel aus rund vier Metern Höhe auf das Lotsversetzboot. Bei dem Sturz zog sich der Mann mehrere Knochenbrüche sowie innere Verletzungen zu.

Rückschlagsicherung versagt

Beim Bedienen einer Hilfs- und Verhol-Winde an Bord eines Schubleichters versagte vermutlich wegen des schlechten Wartungszustandes die Rückschlagsicherung. Dadurch schlug die Handkurbel plötzlich zurück und traf einen Mitarbeiter am rechten Arm. Die Folge war ein offener Bruch des Oberarms.

E-Scooter im Betrieb

Bereits in den ersten Wochen nach der Zulassung für den Straßenverkehr ereigneten sich mehrere schwere Unfälle mit elektrischen Tretrollern. Unternehmen, die solche Roller für betriebliche Fahrten einsetzen, sollten deshalb einige Sicherheitshinweise beachten. Dazu Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr: „Diese Elektrokleinstfahrzeuge fallen unter den Anwendungsbereich der Betriebssicherheitsverordnung und der Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge. Sie sind in der Gefährdungsbeurteilung zu berücksichtigen und müssen auch geprüft werden.“ Bei betrieblicher Nutzung seien Helm, reflektierende Kleidung und geeignete Schuhe ratsam, empfiehlt Ruff. Die Nutzer müssen zudem unterwiesen werden, wie die Roller zu bedienen sind. Wegen ihrer kleinen Räder reagieren E-Scooter viel stärker auf Unebenheiten oder Schlaglöcher im Boden als Fahrräder. Gibt es solche Mängel auf dem Betriebsgelände, sollten diese möglichst beseitigt werden.

Auch für Elektrokleinstfahrzeuge gilt die Straßenverkehrsordnung. Die Nutzer müssen sich zudem an dieselben Alkoholgrenz-



© Adobe Stock/Fxquadro

werte halten wie Autofahrer. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat weist darauf hin, dass für E-Scooter-Fahrer Paragraph 24a des Straßenverkehrsgesetzes gilt. Demnach handelt ordnungswidrig, wer mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr fährt. Ab 1,1 Promille machen sich E-Scooter-Fahrer strafbar.

+ www.dguv.de | Webcode: d1182352 und Webcode: dp1316985
www.dvr.de

© BG-Kliniken/Pauls



BG Kliniken gehören zu den besten Krankenhäusern

Das F.A.Z.-Institut und das Institut für Management- und Wirtschaftsforschung Hamburg haben die besten Krankenhäuser Deutschlands gekürt. Zu den 403 ausgezeichneten Krankenhäusern gehören acht BG Kliniken. Insgesamt wurden über 2.200 Kliniken in die Studie einbezogen. Sie basiert zum einen auf der Auswertung der Qualitätsberichte, die alle Krankenhäuser regelmäßig veröffentlichen. Die Prüfer richteten ein besonderes Augenmerk auf medizinische Kompetenz, Pflegequalität, Ausstattung und Service. Zum anderen analysierten sie Patientenmeinungen.

SicherheitsProfi 3/2019

Neue TRGS: Abgase von Dieselmotoren

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales hat Änderungen und Ergänzungen zu Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) veröffentlicht. Neugefasst wurde die TRGS 554 „Abgase von Dieselmotoren“. Arbeitgeber müssen die TRGS bei der Festlegung ihrer Schutzmaßnahmen beachten. Die bisherige TRGS 554 von 2008 wurde vollständig überarbeitet und an das aktuelle Vorschriften- und Regelwerk sowie an den aktuellen Stand der Technik angepasst. Dabei wurden unter anderem die neuen Arbeitsplatzgrenzwerte für Dieselrußpartikel (Dieselmotoremissionen nach TRGS 900) sowie für Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid berücksichtigt. Neu ist auch das Kapitel „Arbeitsmedizinische Prävention“.

+ www.baua.de



© Getty Images/Apriori

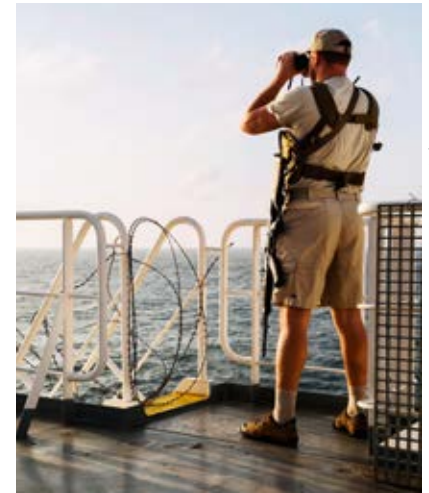


Mehr Fracht kommt über die Ozeane

Die deutschen Häfen verzeichneten im vergangenen Jahr steigende Mengen an Seefracht. Wie das Statistische Bundesamt mitteilt, transportierten Container- und andere Frachtschiffe rund 300 Millionen Tonnen Güter über die deutschen Seehäfen. Das waren 1,6 Prozent mehr als 2017. Schiffe auf Binnenwasserwegen transportierten vor allem wegen des Niedrigwassers 198 Millionen Tonnen und damit rund elf Prozent weniger als im Jahr 2017. Eine weitaus größere Menge an Gütern als über das Meer rollte in Deutschland aber über die Straßen: Hier wurden im Jahr 2018 rund 3,7 Milliarden Tonnen (zwei Prozent mehr als im Vorjahr) transportiert.

https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/07/PD19_280_463.html

Piratenangriffe gehen zurück



Die Gefährdung der Seeschiffe in internationalen Gewässern durch Piratenübergriffe geht nach Angaben der Bundesregierung seit Jahren zurück. Als Grund nennt der „Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland“ den militärischen Schutz gegen Piraterie am Horn von Afrika, an dem die deutsche Marine beteiligt ist. Danach wurden 2018 am Horn von Afrika zwei Piratenangriffe gezählt. In den Jahren 2008 bis 2012 seien es insgesamt noch 571 Angriffe gewesen, von 2013 bis 2017 knapp zehn.

www.bmvi.de

Tagfahrlicht reicht nicht

Bei schwierigen Lichtverhältnissen wie auf dunklen Alleen oder bei tief stehender Sonne werden Fahrzeuge mit Tagfahrlicht besser erkannt. Wenn Nebel, Schneefall oder Regen die Sicht behindern, muss aber auch tagsüber mit Abblendlicht gefahren werden (§ 17 Straßenverkehrs-Ordnung). Tagfahrlicht reicht hier nicht, insbesondere weil die Schlusslichter nicht mitleuchten. Die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer können sonst das Fahrzeug nicht rechtzeitig erkennen.



Neu erschienen

Regelwerk kompakt

Die Flyerserie „Regelwerk kompakt“ der BG Verkehr gibt kurz gefasste Antworten zu wichtigen rechtlichen und organisatorischen Fragen des Arbeitsschutzes. Drei der Faltposter aus der Serie liegen nun in aktualisierter Version vor: „Arbeitsschutzausschuss“, „Pflichtenübertragung“ und „Zur Prüfung befähigte Person“.



www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Sicherheits-Check für Fischereifahrzeuge

In zweiter und überarbeiteter Auflage liegt die Broschüre „Sicherheits-Check für Fischereifahrzeuge – Handlungshilfe zur Überprüfung von Fischereifahrzeugen ohne Zeugnispflicht“ vor. Sie informiert über den Stand der Technik und enthält Checklisten zur Beurteilung und Dokumentation des sicheren Zustandes von Fischereifahrzeugen, die nicht unter den Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie für Fischereifahrzeuge fallen und somit keiner staatlichen Zeugnispflicht unterliegen.

Berufliche Hautmittel

Die DGUV Information 212-017 „Auswahl, Bereitstellung und Benutzung von beruflichen Hautmitteln“ dient Arbeitgebern, Beschäftigten und anderen Personen, die mit betrieblichem Hautschutz zu tun haben, als Hilfestellung. Sie enthält Hinweise zur passenden Auswahl, Bereitstellung und Benutzung beruflich verwendeter Hautreinigungs- und Hautpflegemittel.



<https://publikationen.dguv.de>



Auf internationalen Reisen darf nur aufbereitetes Ballastwasser in das Hafengebäck abgelaassen werden.

© Adobe Stock/Vice and Virtue

Ballastwasser richtig aufbereiten

Desinfektionsnebenprodukte, die bei der Aufbereitung von Ballastwasser entstehen, können zu Gefährdungen und Belastungen von Seeleuten führen.

Blinde Passagiere an Bord von Seeschiffen gibt es nicht nur im Fracht- oder Maschinenraum. Auch im Ballastwasser sind sie anzutreffen. Die Giganten der Meere führen zum Ausgleich fehlender Ladung große Mengen von Seewasser mit sich. Dieses Ballastwasser ist für die Schiffe notwendig, um einen Mindesttiefgang sowie eine aufrechte und stabile Schwimmelage sicher-

zustellen. Man gleicht mit dem Ballastwasser außerdem die Scherkräfte und Biegemomente aus, die durch Auftrieb und Ladung entstehen und ohne Ausgleich die Schiffsstrukturen übermäßig beanspruchen würden.

Filtern und aufbereiten

Mit dem Ballastwasser werden weltweit gebietsfremde Tiere, Pflanzen und Mikroorganismen in fremde Ökosysteme verbracht. Ohne natürliche Feinde können sie erhebliche Schäden für Mensch und Umwelt anrichten. Auf diesem Wege hat sich die chinesische Wollhandkrabbe in den deutschen Fließgewässern angesiedelt. Dort macht sie den Anglern und Fischern das Leben schwer.

Um diesem Problem entgegenzusteuern, wurde von den Mitgliedstaaten der Internationalen Maritimen Organisation das internationale Ballastwasserübereinkommen erarbeitet, das am 8. September 2017 in Kraft getreten ist. Zukünftig muss das Ballastwasser von Schiffen auf internationalen Reisen behandelt werden, bevor es in die Meeresumwelt abgelassen wird. Mit welchen Ver-



Dieser Fischer hat aus der Not eine Tugend gemacht und verkauft Wollhandkrabben als Delikatesse.

© Picture Alliance/Bernd Settnik

Je schmutziger das Ballastwasser, desto mehr Nebenprodukte entstehen bei der Desinfektion.

fahren das Wasser gefiltert und aufbereitet wird, hängt von der gewählten Anlage ab. Je nach Fahrtgebiet der Schiffe, bestehender Wassertemperatur, Volumenstrom in der Hauptballastwasserleitung und Haltezeit in den Tanks kommen unterschiedliche Methoden infrage. Welche Anlage an Bord installiert wird, entscheidet letzten Endes die Reederei.

Problematische Nebenprodukte bei der Desinfektion

Unter den zugelassenen Systemen gibt es Anlagen, die zur Aufbereitung des Ballastwassers sogenannte „aktive Substanzen“ (zum Beispiel freies Chlor, Brom oder Ozon) verwenden. Bei dieser chemischen Behandlung bilden sich Desinfektionsnebenprodukte. So können zum Beispiel bei der Verwendung von Chlor als aktive Substanz verschiedene Trihalogenmethane, wie Chloroform, entstehen.

Welche Desinfektionsnebenprodukte in welchem Umfang bei der Ballastwasserbehandlung entstehen, hängt von verschiedenen Faktoren ab und ist im Einzelfall schwer vorhersehbar. Unter anderem können organische Einträge (zum Beispiel durch ungeklärte Abwässer) im Fluss- bzw. Meerwasser, das als Ballastwasser aufgenommen und behandelt wird, einen Einfluss auf die Entstehung von Desinfektionsnebenprodukten haben. Im Klartext: Je schmutziger das aufgenommene Ballastwasser, desto höher der Desinfektionsaufwand und desto mehr Desinfektionsnebenprodukte können entstehen.

Dabei kommt die Frage auf, inwiefern diese Substanzen zur Belastung für Schiffsbesatzungen oder andere Versicherte werden können, die an Bord von Seeschiffen tätig werden. Welche Maßnahmen müssen getroffen werden, wenn beispielsweise die Begehung eines Ballastwassertanks zu Inspektionszwecken ansteht?

Ballastwassertanks sind gefährliche Räume

Ganz neu ist das Problem für die Branche der Seeschifffahrt nicht. Denn auch ohne die Behandlung von Ballastwasser kann es zum Beispiel durch die Anwesenheit bestimmter Mikroorganismen zu einer Anreicherung von Gasen kommen, die einen gefährlichen Einfluss auf die Atmosphäre im Tank haben. Insofern müssen Ballastwassertanks grundsätzlich als gefährliche Räume betrachtet werden.

Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung werden dementsprechend geeignete Maßnahmen festgelegt, um die Gefährdungen durch eine belastete Atmosphäre in den Ballastwassertanks zu minimieren. Dazu einige Beispiele:

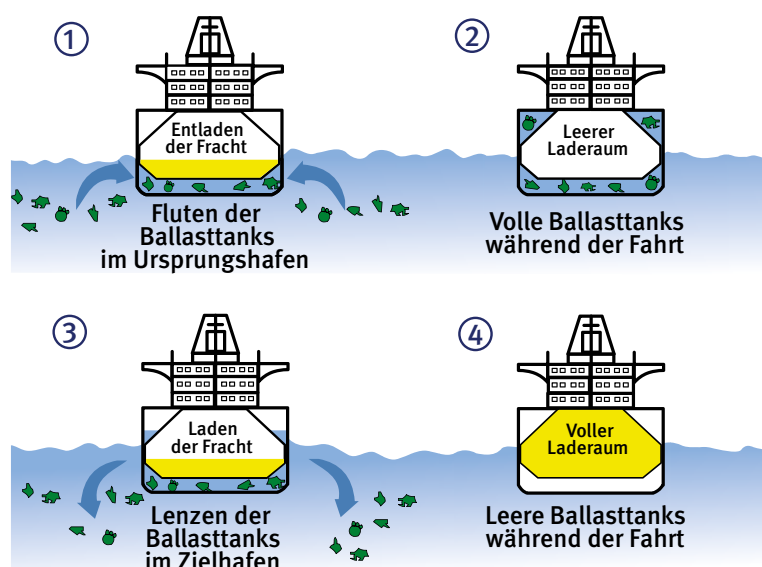
- ▶ Ausreichende Ventilation mithilfe aktiv angetriebener Lüfter vor und während der Tankbegehung sicherstellen.
- ▶ Zusätzlicher Wechsel des Ballastwassers während der Reise. Unbelastetes Meerwasser auf hoher See an Bord zu nehmen, kann die Entstehung von Desinfektionsnebenprodukten vor einer Tankbegehung auf ein Minimum reduzieren.
- ▶ Grundsätzlich hat es sich bewährt, kurzfristig vor einer Begehung einen nahezu vollen Tank leer zu pumpen, da die Tankatmosphäre vor der Begehung dabei mit „frischer“ Luft befüllt wird.
- ▶ In jedem Fall muss vor dem Einstieg eine Befahrerlaubnis erstellt werden.

Wir beraten gern!

Bei Fragen zur Gefährdungsbeurteilung bezüglich der Inspektion von Ballastwassertanks beraten Sie die Aufsichtspersonen der BG Verkehr, Branche Seeschifffahrt und Fischerei. Wir kennen den Bordbetrieb aus unserer aktiven Seefahrtzeit. Mit dieser Erfahrung und den Kenntnissen im Vorschriften- und Regelwerk überwachen und beraten wir die Betriebe der Branche zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Seeschiffen.

Alexander Engel
Fachgruppe Seeschifffahrt bei der BG Verkehr

Schema der Ballastwassernutzung



Das Ballastwasser ist für die Stabilität von Frachtschiffen unentbehrlich.

Erste Hilfe an Bord

Anders als in der Seeschifffahrt ist das rettende Ufer für Binnenschiffer nah. Aber bis die Rettungskräfte einen Verletzten geborgen haben, vergeht trotzdem viel mehr Zeit als an Land. Deswegen muss die Besatzung bis dahin handlungsfähig sein.

Nach einem Unfall oder bei einer Erkrankung muss es schnell gehen: Manchmal reichen Erste-Hilfe-Maßnahmen aus, die Person erholt sich wieder und kann weiterarbeiten. Doch in anderen Fällen braucht der Verletzte darüber hinaus medizinische Versorgung, sodass ein Notruf abgesetzt werden muss. Während an Land die Rettungskräfte in zehn bis zwanzig Minuten am Einsatzort sein können, fällt es ihnen schwer, diese Zeiten einzuhalten, wenn sie ein Schiff erreichen müssen. Die Anlegestellen im Hafen müssen gefunden werden, die Steiger sind unter Umständen schwer zugänglich, oft kennt der Fahrer die Anfahrwege dorthin oder zu den Schleusen nicht und nicht immer sind die Fahrzeuge mit Navigationssystemen ausgestattet. So

kann leicht eine Stunde verstreichen, bis die Rettungskräfte eintreffen.

Notfallpunkte für die Rettungsdienste

Um die Situation zu verbessern, hat die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung vor zwei Jahren am Rhein-Herne-Kanal und entlang der Ruhr zwischen Duisburg und Essen Notfallpunkte eingerichtet. Diese Anfahrtspunkte für die Rettungsdienste wurden in enger Abstimmung mit den Leitstellen der jeweiligen Berufsfeuerwehren festgelegt. Blau-gelbe Schilder mit der Aufschrift „Notruf 112 – Notfallpunkt“ und einer Nummer markieren den Standort entlang der Wasserstraßen in einem Abstand von circa einem Kilometer. Die Zufahrten zu den Notfallpunkten sind in den Unterlagen der Leitstellen hinterlegt und ermöglichen den Rettungsdiensten, schnellstmöglich den korrekten Standort zu ermitteln. In diesem Abschnitt kann man telefonisch Hilfe anfordern, die Nummer des Notfallpunkts nennen und so den Rettungskräften den richtigen Weg angeben. Wenn sich das Konzept bewährt, soll es auf die benachbarten Kanalabschnitte ausgeweitet werden.

In der Fahrgastschifffahrt haben manche Reedereien, die feste Routen fahren, individuelle Absprachen mit den örtlichen Rettungsdiensten getroffen. Die Dienstleister



Oft vergeht wertvolle Zeit, bis die Rettungskräfte an Bord kommen können. Die WSV Duisburg hat deswegen Notfallpunkte eingerichtet.

vor Ort kennen die Anlegestellen und deren Besonderheiten und werden im Notfall direkt kontaktiert. Solche Lösungen wären zum Beispiel auch für entlegene Wasserbaustellen denkbar.

Gut vorbereitet sein

Das Personal an Bord ist bei einem Notfall in der Regel für längere Zeit auf sich allein gestellt. Deswegen erhöht eine sehr gut funktionierende Erste Hilfe an Bord die Chancen des Verletzten erheblich.

Das beginnt schon bei der **Organisation**. Bei zwei bis zwanzig ständig anwesenden Versicherten muss nach DGUV Vorschrift 1 mindestens ein Ersthelfer vor Ort verfügbar sein. Auf Binnenschiffen braucht man also mindestens einen Ersthelfer – nach Möglichkeit jemanden, der auch während der Fahrt seine Arbeit liegen lassen und sofort

helfen kann. Besser wären aber in jedem Fall zwei Ersthelfer, da einer von ihnen ja auch der Verletzte sein könnte. Und vier Hände leisten mehr als zwei.

Wegen der langen Zeit bis zum Eintreffen der Rettungskräfte ist es besonders wichtig, dass die Ersthelfer die wesentlichen lebensrettenden **Sofortmaßnahmen** sicher beherrschen:

- ▶ Herz-Lungen-Wiederbelebung
- ▶ Seitenlage
- ▶ korrektes Abdrücken am Arm oder Bein
- ▶ Druckverband
- ▶ Erkennen eines Schocks

Aber natürlich sind auch die Kenntnisse der Erste-Hilfe-Maßnahmen bei nicht **lebensbedrohlichen Verletzungen** wichtig. Zum Beispiel muss man bei der Wundversorgung darauf achten, so steril wie möglich zu arbeiten. Bei der Versorgung Brandverletzter steht das Kühlen der verbrannten Stellen mit Wasser an erster Stelle, um die Gefahr eines Schocks, der durch die starken Schmerzen ausgelöst werden kann, zu mindern. Das „Handbuch zur Ersten Hilfe“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung beschreibt Schritt für Schritt und mit vielen Abbildungen die Maßnahmen bei Krankheiten und Unfällen.

Auch sollte man über den an Bord geforderten **Verbandskasten** nach DIN 13157 nachdenken. Er enthält eine Kältekomresse für Prellungen oder Verstauchungen und eine Rettungsdecke. Besser wären von beidem zwei Exemplare (man kann sie einzeln kaufen). Weiterhin ist es sinnvoll, einen Vorrat an Eiswürfeln zu haben, um Wunden und Insektenstiche zu kühlen oder auch um sichergestellte Amputate kühl zu lagern. Zwei Folienbeutel hierfür sind im Verbandskasten enthalten. Auch das Vorhalten von ein bis zwei Wolldecken, um einen Wärmeverlust, der in manchen Situationen auftreten kann, zu vermeiden, hat sich bewährt. Ein AED, ein Defibrillator für Ersthelfer und Laien, steigert die Überlebenschance bei einem Kammerflimmern nach einem Herzinfarkt auf 80 Prozent – zugegebenmaßen eine kostenintensive Investition, aber sehr hilfreich im Ernstfall. Wer einen „Defi“ an Bord hat, sollte aber, obwohl das Gerät selbsterklärend ist, seine Ersthelfer noch speziell schulen.

Ingo Tappert

Fachgruppe Binnenschifffahrt der BG Verkehr



Das Verbandsmaterial sollte man ergänzen.

➕ DGUV Information 204-007
„Handbuch zur Ersten Hilfe“
Preis: 6,18 Euro + Versandkosten
<https://publikationen.dguv.de>



Die lebensrettenden Sofortmaßnahmen beherrschen besser zwei Personen an Bord.

© Getty Images/Welphoto: Westend61; Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich

Ein Notfall stellt für die Besatzung eine besondere Herausforderung dar. Gute Ausbildung und umsichtige Organisation helfen, in schwierigen Situationen Erste Hilfe zu leisten, und erhöhen die Chancen des Verletzten.



© picture alliance/Sina Schuldt

Aufmerksam statt abgelenkt

Ablenkung im Straßenverkehr ist eine oft unterschätzte Gefahr. Die Unfallzahlen steigen. Das erhöhte Unfallrisiko betrifft jeden – unabhängig davon, wie er unterwegs ist. Und jeder von uns kann etwas dagegen tun!

Hans platzt vor Stolz. Vor Kurzem ist er Vater einer Tochter geworden. Glücklicherweise zeigt er den Kollegen die Fotos. Gern hätte er noch mehr über sie erzählt, aber es ist Zeit, die Tour zu beginnen. Nach einigen Kilometern meldet sein Smartphone eine neue Nachricht. Er schaut gleich nach und freut sich über das niedliche Babyfoto mit dem kurzen Text „Schau, wie die Kleine heute lacht!“ – dass der Lkw vor ihm plötzlich

bremst, sieht er nicht. Das Letzte, was er hört, ist der gellende Schrei seiner eigenen Stimme. Sekunden später ist er tot.

Die Augen sind am wichtigsten

In Studien zu Verkehrsunfällen gilt Ablenkung mit 15 bis 25 Prozent als häufige Unfallursache. Eine Sonderauswertung aus Baden-Württemberg (2018) führt einen Anteil von 19,4 Prozent der tödlich Verunglückten

auf Ablenkung zurück. Oder anders gesagt: Allein in diesem Bundesland wurden in einem Jahr mehr als 80 Menschen getötet, weil ein Fahrzeugführer nicht bei der Sache war. Ein Hauptgrund für die Ablenkung ist die moderne Informations- und Kommunikationstechnik. Sie ist aus dem Alltag längst nicht mehr wegzudenken und macht auch vor den Fahrzeugen nicht halt. Die Verkehrszählung 2019 des Automobilclubs „Mobil in Deutschland“ ergab, dass jeder 16. Fahrer mit Handy am Steuer unterwegs war. Allein für die meistbefahrene Autobahn in Deutschland – die A 3 bei Köln – bedeutet das pro Tag etwa 10.700 potenzielle Gefahrenquellen.

Beim Führen eines Fahrzeuges werden aber die wesentlichen Informationen mit den Augen aufgenommen. Der Fahrer muss den Straßenverlauf, die eigene Position auf der Straße, Verkehrsschilder, Ampeln und vieles mehr erkennen. Er muss andere Verkehrsteilnehmer und Verkehrssituationen rechtzeitig wahrnehmen und gleichzeitig



Wirft man nur einen kurzen Blick aufs Handy, fährt man bei 80 km/h etwa 22 Meter pro Sekunde im Blindflug.

gleichzeitig zu fahren und beispielsweise eine Textnachricht zu schreiben. Es ist sogar so, dass eine kritische Situation, die folgenlos bleibt, den Fahrer in seiner Überzeugung bestärkt, alles im Griff zu haben.

Aber genau das ist falsch!

Wir können uns zwar mit mehreren Aufgaben gleichzeitig beschäftigen, die Fehlerwahrscheinlichkeit bei den verschiedenen Tätigkeiten steigt aber deutlich an. Daraus kann nur eine Konsequenz folgen: Wer fährt, muss seine ganze Aufmerksamkeit auf das Fahren legen und darf sich durch nichts und niemanden von der Fahraufgabe ablenken lassen.

Straßenverkehrs-Ordnung verschärft

Weil gute Argumente allein nicht ausreichen, wurde die Straßenverkehrs-Ordnung überarbeitet (Paragraf § 23 Abs. 1a) und an die technische Entwicklung in der Unterhaltungselektronik und Informationstechnologie angepasst. Die Neuregelung ist so formuliert, dass auch künftige Innovationen

erfasst werden. Beispielhaft genannt sind Mobiltelefone, Berührungsbildschirme, tragbare Flachrechner, Navigationsgeräte, Fernseher oder Abspielgeräte mit Videofunktion. Dazu heißt es sinngemäß: Wer ein Fahrzeug führt, darf ein elektronisches Gerät, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient, nur benutzen, wenn es dazu weder aufgenommen noch gehalten wird. Und auch nur dann, wenn zur Bedienung lediglich ein kurzer Blick nötig ist, bei dem man die aktuelle Verkehrssituation berücksichtigt. Auch die Nutzung der Sprachsteuerung und Vorlesefunktion ist nur erlaubt, wenn das Gerät dazu weder aufgenommen noch gehalten werden muss.

Die Überarbeitung des Paragrafen soll die gefährliche Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen unterbinden. Um der Forderung mehr Nachdruck zu verleihen, wurde das Bußgeld erhöht: Wer zum Beispiel am Steuer ein Smartphone in die Hand nimmt, muss aktuell mindestens 100 Euro zahlen und bekommt einen Punkt im Fahreignungsregister. Eine weitere Erhöhung wird schon diskutiert.

Unternehmer können Einfluss nehmen

Haben Sie sich in Ihrem Unternehmen schon mit diesem Thema beschäftigt, zum Beispiel im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung, und eventuell technische oder organisatorische Maßnahmen festgelegt? Gibt es vielleicht sogar spezielle Schulungen zum The-

bewerten, inwieweit diese bei der eigenen Fahrweise berücksichtigt werden müssen. Jede Blickabwendung von der Straße kann zu gefährlichen Situationen führen, denn genau in diesem Moment könnte sich die Verkehrssituation verändern und eine sofortige Reaktion des Fahrers erforderlich machen. Schaut jemand beispielsweise bei einer Geschwindigkeit von 80 Stundenkilometern eine Sekunde lang auf das Navi, werden über 22 Meter im Blindflug zurückgelegt. Nur eine Sekunde! Wie lange hat Hans auf sein Smartphone geschaut?

Lebensgefährlicher Leichtsin

Viel zu oft sieht man jemanden während der Fahrt mit dem Handy in der Hand, obwohl jeder weiß, dass die Straßenverkehrs-Ordnung das verbietet. Die Leute machen es trotzdem. Warum?

Viele von uns haben schon eine Situation erlebt, in der es gerade noch einmal gut gegangen ist. So gehen wir wider besseres Wissen davon aus, dass wir fähig wären,



Ein Moment der Ablenkung kann alles zerstören: Die Kampagne „Runter vom Gas“ zeigt das mit eindringlichen Bildern.



Ablenkung hat viele Ursachen.

Wo bist du gerade?

Gemeinsame Schwerpunktaktion 2019 des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR), der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften.

Etwa jeder sechste Unfall, bei dem auf deutschen Straßen Menschen schwer verletzt oder getötet werden, ist ein sogenannter Fahrnfall. Das bedeutet, die Person hinter dem Steuer hat die Kontrolle verloren, ohne dass andere dazu beigetragen haben. Mögliche Ursachen sind Ablenkung, psychische Belastungen und Beanspruchungen, Selbstüberschätzung oder Unerfahrenheit im Umgang mit dem Auto, Lkw, Bus oder auch Fahrrad. Genau das thematisiert die diesjährige gemeinsame Schwerpunktaktion des DVR, an der sich auch die BG Verkehr beteiligt. Um die Beschäftigten für das Thema Fahrnfälle zu sensibilisieren, stehen neue Medien und Materialien zur Verfügung, die innerbetrieblich genutzt werden können. Dazu gehören Filme, umfassende Seminar-materialien und Präsentationen.

Mitmachen und gewinnen!

Versicherte der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften können zum Beispiel über die Webseite zur Kampagne innerhalb des Aktionszeitraums bis zum 29. Februar 2020 an einem Gewinnspiel teilnehmen. Es warten 100 Sach- und Erlebnispreise.

www.wo-bist-du-gerade.de

ma Ablenkung oder weisen Sie Ihre Fahrer im Rahmen der Unterweisung darauf hin? Wer in seinem Betrieb regelmäßig das Thema Ablenkung im Straßenverkehr anspricht, nimmt Einfluss auf das Verhalten der Mitarbeiter im Straßenverkehr. Die Vereinbarung, beim Fahren uneingeschränkt aufmerksam zu sein, wird zu einem wichtigen Bestandteil der Unternehmenskultur. Nach und nach wird das Motto „Lenken statt Ablenken“ zur gelebten Praxis, die für alle selbstverständlich ist. Damit die Mitarbeiter bereit sind zu sagen: „Während der Fahrt kein Telefonat!“, braucht man allerdings Führungsverantwortliche, die mit gutem Beispiel vorangehen und entschlossen sind, die Regeln umzusetzen.

Erste Schritte

Ein erster und einfacher Schritt sollte sein, dass alle Funktionen der Informations- und Kommunikationstechnik, die für die Fahrt nicht direkt relevant sind, deaktiviert werden. Man stellt also zum Beispiel das Smartphone vor Fahrtantritt stumm oder auf Flugmodus und verstaut es am besten sicher im Handschuhfach. Navigationsgeräte sollten möglichst sprachgesteuert nutzbar sein. Allein mit diesen einfachen Maßnahmen wird das Ablenkungspotenzial schon drastisch minimiert.

Die BG Verkehr unterstützt Sie mit verschiedenen Medien sowie Informationsangeboten und im persönlichen Gespräch

mit den Aufsichtspersonen. Derzeit beschäftigt sich eine Projektgruppe mit dem Thema Ablenkung, um relevante Inhalte zu ermitteln, Präventionsprodukte zu entwickeln und den Mitgliedsunternehmen und deren Beschäftigten zur Verfügung zu stellen. Eine Auswahl der Medien, die bereits in unserem Medienkatalog zur Verfügung stehen, finden Sie unten. Wir beraten Sie gern! Fragen Sie einfach die regional zuständige Aufsichtsperson. Die Ansprechpartner finden Sie gleich auf der Startseite im Internet.

Dipl.-Ing. (FH) Eva Wilbig
Projektgruppe

„Lenken statt Ablenken“ bei der BG Verkehr



+ Unterweisungskarte A9
„Aufmerksamkeit im Straßenverkehr“

Schiebeanimation „Vernetzt und verheddert“
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Schriftenreihe Verkehrssicherheit 20 –
Silent Killer – Wie kann die Unfallgefahr
„Ablenkung im Straßenverkehr“
verringert werden?
www.dvr.de/presse/informationen



Das lenkt ab!

Vielen Fahrern ist gar nicht bewusst, was alles unterwegs ihre Aufmerksamkeit ablenkt.

Das Seminarprogramm für 2020

Das Wichtigste bei einem Seminarbesuch ist die richtige Kombination aus passenden Themen, versierten Seminarleitungen und guter Atmosphäre. Mit dem aktuellen Seminarangebot orientieren wir uns an diesem Anspruch. Auf diese Weise möchten wir Sie bei der Umsetzung von mehr Sicherheit und Gesundheit in Ihrem Betrieb unterstützen.

Beim Stöbern in den Angeboten werden Sie feststellen, dass sich die Themenpalette 2020 vergrößert hat. Sie finden zu Ihrer Branche spezielle Angebote, die sich mit der Verringerung branchenspezifischer Gesundheitsgefahren beschäftigen. Hinzu kommen Seminare zu Themen, die für alle Mitgliedsunternehmen eine hohe Bedeutung besitzen: zum Beispiel der Umgang mit psychischen Belastungen bzw. mit psychisch auffälligen Mitarbeitern oder die Einführung einer gelebten Gefährdungsbeurteilung im Betrieb.

Die Seminarleiterinnen und -leiter sind Aufsichtspersonen der BG Verkehr oder externe und interne Fachleute. Sie sind Experten für aktuelle rechtliche, technische und wissen-

schaftliche Entwicklungen im Arbeitsschutz und kennen die Bedingungen in den Betrieben vor Ort. Sie arbeiten in den Seminaren mit modernen Methoden der Erwachsenenbildung: Es erwartet Sie eine abwechslungsreiche Mischung aus Fachvorträgen, Praxisübungen und Erfahrungsaustausch.

Für eine offene, positive und lehrreiche Atmosphäre sorgen nicht nur die Seminarleiter allein, sondern vielmehr die Anwesenden gemeinsam. Ab 2020 stehen alle Seminare allen Mitgliedsunternehmen offen. Insbesondere in den branchenübergreifenden Seminaren werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gemeinsam lernen, Erfahrungen austauschen und über den Tellerrand blicken.

Wie melden Sie sich an?

Unser Seminarangebot für 2020 ist ab Anfang Oktober 2019 online. Im Internet finden Sie alle Termine sowie Informationen zu den Inhalten und zur Anmeldung. Ein gedrucktes Seminarprogramm wird nicht mehr ausgegeben. Bitte prüfen Sie bei der Auswahl, ob Sie zur genannten Zielgruppe gehören, und wählen Sie aus den Seminarterminen Ihrer Region aus. Das Angebot umfasst Seminare in Ihrer Region sowie im gesamten Bundesgebiet.

Die BG Verkehr übernimmt die Kosten für das Seminar, die Unterbringung, die Verpflegung, die Seminarunterlagen und die Reisekosten nach den geltenden Bestimmungen.

www.bg-verkehr.de/seminare





Eine kleine Auswahl unseres Seminarangebotes

Rettungswestenseminar

Die Rettungsweste auf einem Schiff ist die lebensrettende persönliche Schutzausrüstung. Umso wichtiger ist es, dass die Beschäftigten den Aufbau und die Funktion der Weste genau kennen. Zusätzlich lernen die Teilnehmer in diesem Seminar, wie sich Menschen bei einem Sturz ins Wasser verhalten und wie die Trageakzeptanz der Weste erhöht werden kann. Abgerundet werden diese Grundlagen durch praktische Übungen im Wasser.

Zielgruppe:
Unternehmer, Führungskräfte,
Fachkräfte für Arbeitssicherheit,
Sicherheitsbeauftragte und
sonstige Akteure im Arbeitsschutz

Seeschifffahrt und Fischerei

Die Seeschifffahrt ist ein Arbeitsbereich mit speziellen internationalen Regelungen. Deshalb erarbeiten die Teilnehmer in diesem Seminar gemeinsam Grundlagen zu den Besonderheiten des Seebetriebes, Gefährdungen durch Tropenkrankheiten oder Lärm und der Verwendung und Prüfung von Arbeitsmitteln. Anhand einer exemplarischen Gefährdungsbeurteilung wird zudem typisches Unfallgeschehen an Bord dargestellt.

Zielgruppe:
Unternehmer, Führungskräfte,
Fachkräfte für Arbeitssicherheit,
Sicherheitsbeauftragte und
sonstige Akteure im Arbeitsschutz

Mit der Funktion und
Benutzung der Rettungsweste
muss jeder sicher vertraut
sein, der an Bord tätig ist.

© BG Verkehr / Christian Ahrens

Neues Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte

Ab 2020 wird für die Grundausbildung der Sicherheitsbeauftragten ein gemeinsames Grundseminar für alle Branchen und Betriebsgrößen angeboten.

Folgende Themen in Anlehnung an die DGUV Information 211-042 werden dort erarbeitet:

- ▶ die Rolle der Sicherheitsbeauftragten im Betrieb
- ▶ Partner im Arbeitsschutz (inner- und außerbetrieblich)
- ▶ die Gefährdungsbeurteilung
- ▶ Maßnahmen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- ▶ konstruktive Gesprächsführung

Das Seminar dauert inklusive An- und Abreise drei Tage. Alle Teilnehmer erhalten eine Teilnahmebescheinigung.

Daneben wird es eine breite Palette an Fachseminaren geben, die unterschiedlichen Zielgruppen offenstehen und auch von Sicherheitsbeauftragten für ihre Fortbildung genutzt werden können.

Arbeitsschutz erfolgreich kommunizieren

Für Akteure im Arbeitsschutz ist Kommunikation allgegenwärtig: Sie beraten in Fragen des Arbeitsschutzes, geben Tipps für sicherheitsgerechtes Verhalten, machen auf Mängel aufmerksam und schlagen Verbesserungen vor. Wie diese Kommunikationsprozesse erfolgreich gestaltet werden können, ist Thema des Seminars. Die Teilnehmer besprechen die Grundlagen gelingender Kommunikation und erhalten praktische Hinweise für eine gezielte Gesprächsvorbereitung. Sie lernen Techniken für eine erfolgreiche Gesprächsführung kennen und wenden sie in Praxisübungen an.

Zielgruppe:
Sicherheitsbeauftragte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit und sonstige Akteure im Arbeitsschutz

Überblick über arbeitsbedingte psychische Belastungen

Arbeitsbedingte psychische Belastungen gewinnen in der heutigen Arbeitswelt immer mehr an Bedeutung. Werden Missstände bei den Arbeitsbedingungen, in der Arbeitsorganisation oder im sozialen Klima erlebt, kann das Stress bei den Beschäftigten verursachen und die Gesundheit und Leistungsfähigkeit beeinträchtigen. Das Seminar führt in zentrale Konzepte wie das Belastungs- und Beanspruchungsmodell ein und gibt praktische Hinweise für den Umgang mit Stress und arbeitsbedingten psychischen Belastungen. Die Teilnehmer erhalten Hinweise zur Gesprächsführung und zur kollegialen Unterstützung.

Zielgruppe:
Sicherheitsbeauftragte und sonstige Akteure im Arbeitsschutz

Spannvorrichtungen: Norm überarbeitet

Technische Lösungen stehen an erster Stelle, um Unfälle bei der Arbeit zu vermeiden. Um den Betrieb von Schubverbänden sicherer zu gestalten, wurde die Norm zur Gestaltung von Spannvorrichtungen ergänzt.

Schwere Unfälle beim Betrieb von Schubverbänden gab und gibt es leider in der Binnenschifffahrt immer wieder – vor allem beim Koppeln und Lösen von Schubleichtern mit Schubbooten und schiebenden Motorschiffen. Die BG Verkehr beschäftigt sich seit Jahrzehnten mit diesem Thema. Entsprechend der bewährten Regelung „Zuerst technische Lösungen, dann organisatorische Lösungen und zu guter Letzt persönliche Schutzausrüstung (TOP)“ soll es in diesem Artikel um die technischen Lösungen gehen.

BG Verkehr von Anfang an dabei

Regelungen zum Bau von Spannvorrichtungen gibt es bereits seit der DIN 83507 aus dem Jahr 1977. Fünf Jahre später erschien die Norm, auch auf Betreiben der damaligen Binnenschifffahrts-BG, als DIN ISO 6218. Sie wurde regelmäßig dem Stand der Technik angepasst und zuletzt im Frühjahr 2019 abschließend bearbeitet. Die Norm wird in Kürze als DIN EN ISO 6218:2019 veröffentlicht. Auch an dieser Fassung waren Fachleute aus der Binnenschifffahrt und der Berufsgenossenschaft beteiligt und konnten Ergebnisse aus den Unfalluntersuchungen in die Aktualisierung einbringen.

Sicherheit für den Nutzer

Bei der Überarbeitung gingen wir von einer scheinbar einfachen Voraussetzung aus: Handbetätigte und kraftbetriebene Spannvorrichtungen für Drahtseilverbindungen von Schub- und Koppelverbänden müssen für den Nutzer sicher sein. Was bedeutet das im Einzelnen?

Die Spannvorrichtung muss so gebaut sein, dass sie auch unter den schwersten zu erwartenden Bedingungen niemanden durch reißende Drahtseile, Quetsch- oder Scherstel-

Auch unter den schwersten zu erwartenden Bedingungen muss sich die Besatzung auf die technische Sicherheit einer Spannvorrichtung verlassen können.

len gefährdet. Um das zu erreichen, macht die Norm klare Vorgaben zu Abmessungen und Sicherheitsabständen. Dabei wurden unter anderem die Größe des Verbandes, die Antriebsleistung, die Wetterbedingungen und die Wellenhöhe berücksichtigt.

Vorgaben für das Handrad

Am Handrad kommt es zu Verletzungen, wenn jemand mit dem Fuß bzw. mit dem Arbeitsschuh unter dem drehenden Rad stecken bleibt und mitgerissen wird. Um das zu vermeiden, müssen zwischen Handrad und Deck mindestens 75 mm Abstand bestehen.

Vorgegeben ist ebenfalls der Zwischenraum zwischen Handreifen und innerer Ausklei-

dung. Er muss mindestens 60 mm betragen und darf maximal 75 mm betragen. Die Toleranz liegt also bei 15 mm.

Wird das Handrad zum leichteren Kurbeln mit einem Handgriff versehen, muss dieser nach Norm so versenkt sein, dass er nicht über die äußere Ebene des Handrades hinausragt.

Nachspannen ohne Gefahr

Damit im praktischen Einsatz das Koppelseil ohne Gefahr nachgespannt werden kann, soll bei handbetätigten Spannvorrichtungen die Spannkraft mit einer Kraft von maximal 500 N (ungefähr 50 kg) am Handrad sicher erreicht werden. Ist der Verband mit dem Handrad nicht sicher zu verspannen, muss die Spannvorrichtung mit einer Nachspanneinrichtung (zum Beispiel Ratsche) oder einem Getriebe ausgestattet sein. Diese Einrichtungen müssen so konstruiert sein, dass die oben genannten Kräfte eingehalten werden.

Weitere Bauteile sind wie bisher die Feststell-einrichtung und die Fußbremse. Zum zugelassenen Zubehör gehört unter anderem der Führungsbügel für das Koppelseil.

Stufenlose Fußbremse

Beim Lösen der Spannvorrichtung wird es gefährlich, falls der Bediener hängen bleibt, während sich das Handrad beim Ablaufen des Drahtseiles schnell dreht. Die handbetätigten Spannvorrichtungen müssen deswegen eine Fußbremse haben, die beim Lösen der Feststell-einrichtung das Ablaufen des Drahtseiles unter Last verhindert. Die Fußbremse soll weich und stufenlos wirken.

Kombinierter Antrieb erlaubt

Gerade auf Schubbooten und schiebenden Motorschiffen lassen sich wegen der



Handbetätigte Spannvorrichtungen müssen eine Feststell-einrichtung – und, wie hier gezeigt – eine Fußbremse haben.



Bei normgerecht
gebauten Spannvor-
richtungen ist das
Verletzungsrisiko
deutlich geringer.

hier vorhandenen Energiequellen (hydraulisch oder elektrisch) auch kraftbetriebene Spannvorrichtungen gut einsetzen. Dafür gibt es einige Bedingungen: Die Bedienung muss selbsttätig vor Ort erfolgen, zum Beispiel über einen Totmannschalter. Außerdem muss ein Notausschalter vorhanden sein. Ebenfalls zulässig ist ein Anschluss für den Einbau einer im Steuerhaus fest installierten Fernbedienung. Damit ist es möglich, den Verband vom Steuerhaus aus nachzuspannen, ohne dass ein Besatzungsmitglied in den Gefährdungsbereich treten muss.

Lösen der Feststelleinrichtung

Unfälle beim Lösen der Spannvorrichtung sollen dadurch vermieden werden, dass man das Lösen mit sanftem Anlauf steuern kann. Die Feststelleinrichtung der Koppelvorrückung muss so ausgelegt, ausgeführt und angeordnet sein, dass ein unkontrolliertes Abfließen des Koppelseiles unter Last unmöglich ist.

Spannvorrichtungen, die sowohl hand- als auch kraftbetrieben sind, müssen künftig so ausgeführt sein, dass man jeweils nur eine der beiden Antriebsarten nutzen kann. Der Kraftantrieb darf also das Handrad nicht in Bewegung setzen.



Beim Koppeln und Lösen der Verbände werden enorme Kräfte frei.

Schutz vor Berührung

Schutzvorrichtungen gegen das unbeabsichtigte Berühren, vor allem der Zahnräder, sind Pflicht. Damit sie ihre Funktion verlässlich erfüllen, müssen sie erstens ausreichend widerstandsfähig sein und sich zweitens nur mit Werkzeug lösen lassen.

Anleitungen jetzt ausführlicher

Die Aussagen zur Aufbau- und Bedienungsanleitung für Spannvorrichtungen wurden erweitert: Neuerdings muss die Anleitung zum

Aufbau mindestens Angaben zur Anordnung der Fußbremse sowie der Fundamentschienen und zum Freihalten der erforderlichen Verkehrswege enthalten. Die Bedienungsanleitung soll unter anderem Wartungshinweise, Betriebsvorschriften, besondere Sicherheitshinweise, technische Daten, Angaben zu Verschleißteilen und Anforderungen an das zu verwendende Seil enthalten.

Prüfung der Spannvorrichtung

Der Anhang A beschreibt unter anderem die Prüfung der Spannkraft, der Bremswirkung und der Festigkeit gegenüber dem Drahtseil. Letzteres muss bei der Prüfung mit dem 1,25-fachen der Mindestbruchkraft belastet werden. Und zu guter Letzt: Die Norm sieht vor, dass der Betreiber Angaben über Umfang und Intervalle der regelmäßig notwendigen Prüfungen der Spannvorrichtungen vom Hersteller erhalten muss.

Heinz-Hermann Mecklenburg
Fachgruppe Binnenschifffahrt der BG Verkehr

+ Falls Sie Fragen zur Auswahl und zum sicheren Arbeiten an Spannvorrichtungen haben, wenden Sie sich gern an die Aufsichtspersonen aus dem Fachbereich Binnenschifffahrt der BG Verkehr.

Nachtschicht auf dem Vorfeld

Auf dem Flughafen Leipzig/Halle liegt einer der größten Umschlagplätze für Luftfracht in Europa. Unser Mitgliedsunternehmen DHL fertigt hier jede Nacht Hunderttausende von Expresssendungen ab.



Am Tag wirkt der Leipzig/Halle-Airport eher wie ein kleiner Regionalflughafen: Alle Abflüge des Tages passen auf eine einzige Anzeigetafel im Terminal. Hier und da startet ein Ferienflieger in den Süden oder ein Kurzstreckenflug nach München, Frankfurt oder Düsseldorf. In den Gängen des Flughafengebäudes herrscht Ruhe. In die untergehende Sonne hebt auf Runway 26R der letzte Passagierflug des Tages gen Antalya ab. Dann kehrt endgültig Stille ein im Terminal von Leipzig/Halle.

Am späten Abend aber beginnt auf der anderen, der südlichen Seite des riesigen Flughafengeländes eine hektische Betriebsamkeit, die dem Flughafen seine wahre Größe verleiht: Hier betreibt das Logistikunternehmen DHL das weltweit größte firmeneigene Drehkreuz. Die DHL-Hauptumschlagbasis (Hub) am Leipziger Flughafen hat wahrlich große Ausmaße: Die Gesamtfläche beträgt 1,2 Millionen Quadratmeter; es stehen zwei Start- und Landebahnen zur Verfügung; das Vorfeld allein misst 1.600 mal 400 Meter; die Gesamtlänge der Sortier-



anlage im 87.000 Quadratmeter großen Terminal beträgt über 46.000 Meter; mehr als 50 Destinationen fliegen die DHL und deren Partnerairlines an.

Frachtmaschinen im Minutentakt

Wir haben das Vorfeld kaum erreicht, da geht der Reigen auch schon los: Von Osten fliegen heute dicht an dicht die gelben Frachtmaschinen von DHL an. Wie auf einer Perlenkette sieht man die Scheinwerfer der Flugzeuge am Himmel. Seit 21 Uhr strömt auch der größte Teil der insgesamt 5.700 Mitarbeiter zum Frachtterminal, denn die Nachtschicht beginnt. Nach Sonnenaufgang werden sie heute wieder rund 60 Flugzeuge abgefertigt und etwa 2.000 Tonnen Ladung umgeschlagen haben.

Auf dem Vorfeld ist Senior Supervisor Anja Poznanski mit einem gelben VW Caddy unterwegs. Neben ihr auf dem Beifahrersitz ist in einer Halterung ein Laptop befestigt. Darauf verfolgt sie alle Landungen, sowie Starts und die Abläufe der Ladeaktivitäten.

Im Winter übernimmt sie außerdem mit ihren Supervisor-Kollegen in den Winterteams die Aufgaben des

„Snowman“ – sie organisieren und überwachen den Winterdienst auf dem Vorfeld und regeln die Abläufe bei Schneefall. Zusammen mit etwa 40 Kolleginnen und Kollegen ist Anja Poznanski zudem als Sicherheitsbeauftragte im Einsatz. Als SiBe-Koordinatorin organisiert sie Meetings,

hält Unterweisungen und plant mit ihren Kollegen Maßnahmen zur Verhinderung von Arbeitsunfällen.

Acht Leute pro Flugzeug

Es ist 23:27 Uhr, als Flug QY5917 aus dem polnischen Kattowitz aufsetzt. Kaum gelandet steuert die Boeing 757 auch schon die Parkposition 433 an. Dort wartet bereits die achtköpfige sogenannte Ladegruppe. Sie besteht aus einem Supervisor und sieben Ramp Agents. Unterstützt werden sie von den Schlepperfahrern aus dem Driver Department, die am Flugzeug bereit stehen und auf Abholung der Fracht warten. Wenige Minuten vor Eintreffen der Maschine führt das Team einen FOD-Check durch (Foreign Object Damage, Beschädigung durch Fremdkörper), bei dem das Vorfeld auf kleine, liegen gebliebene Gegenstände kontrolliert wird, die das Flugzeug beschädigen könnten. Die verschiedenen Fahrzeuge, die gleich beim Entladen zum



Auf dem Vorfeld braucht man motivierte Mitarbeiter und perfekte Organisation.

Rund 400.000 Sendungen laufen Nacht für Nacht durch die riesige Sortieranlage.

Einsatz kommen werden, stehen schon bereit: Highloader, Förderbandwagen, Schlepper und Dollys (Bodengeräte zum Transport von Fracht) sowie eine Crewtreppe.

Das DHL-Drehkreuz Leipzig wurde 2008 eröffnet und hat heute rund 5.700 Beschäftigte.

Mit ohrenbetäubendem Lärm, etwa 100 Dezibel, rollt kurz hinter dem karierten Follow-me-Auto die Boeing ein. Das Tragen eines Gehörschutzes (aufgesetzt oder eingestöpselt) ist bei der Abfertigung Pflicht. Die Ladegruppe wartet, bis die Triebwerke ausgeschaltet sind. Dann beginnt die Arbeit: Zuerst werden die Bremsklötze, sogenannte Chocks gelegt, Absperkegel werden aufgestellt, der Bodestrom wird an das Flugzeug angeschlossen, Crewtreppe und Schlepper werden in Position gebracht. Die Ramp Agents bringen mit Schleppern die



Mit dem Hersteller der High-loader entwickelte DHL ein System gegen Abstürze, das den Normen für Luftfahrtbodengeräte entspricht.



Senior Supervisor Anja Poznanski kontrolliert und koordiniert alle operativen Abläufe in ihrem Sektor des Vorfelds.

Supervisor Katharine Neupert und ihr Kollege legen Pakete aus einem Container auf das Förderband, das die Ladung in den unteren Frachtraum transportiert.

Dollies an, auf denen die Container anschließend in Richtung Terminal abtransportiert werden.

Highloaderfahrerin Martina Lange steuert das Gefährt in Position. „Das muss ganz vorsichtig geschehen, damit weder das Flugzeug Schaden nimmt noch einer meiner Kollegen gefährdet wird“, sagt sie und fährt behutsam an die Ladeluke. Highloader ähneln einer fahrbaren Hebebühne. Sie sind mit zwei Plattformen versehen, die es der Fahrerin ermöglichen, die Container vom Transportsystem im Frachtraum zu übernehmen, abzusenken und an die wartenden Schlepper zu übergeben. Währenddessen ist im Flugzeug Handarbeit angesagt, da die Mitarbeiter die Container im Flugzeug nach einer bestimmten Sequenz auf den Highloader schieben.

Bis zu 6,8 Tonnen Gewicht pro Container

„Die Mitfahrt von Personen auf der Hauptplattform von Highloadern ist vom Hersteller aus normalerweise verboten“, sagt Stefan Saupe, Fachkraft für Arbeitssicherheit. „Aber nicht bei jedem Flugzeugtyp

kann die Crewtreppe genutzt werden, da bleibt nur der Highloader. Ein Geländer auf der vertikal verfahrbaren Hauptplattform kann auf- und zugeklappt werden, sodass maximal vier Kollegen sicher auf der Highloaderplattform stehen und mitfahren können. Dieses sichere Verfahren wurde in Absprache mit dem Hersteller und der BG Verkehr implementiert.“

Im Frachtraum der Boeing 757 warten 15 Container auf die Entladung. Über ein spezielles Ladesystem, das aus Schienen, Rollen und Sperrriegeln (Locks) im Boden des Hauptdecks besteht, können die Container entweder für den Flug gesichert werden oder – wie jetzt – beim Entladen aus dem Flugzeug zum Highloader verbracht werden. Das Ladesystem ermöglicht es den Ramp Agents, die bis zu 6.800 Kilo-

Die Prozesse sind optimal aufeinander abgestimmt. Jeder Handgriff sitzt und jeder weiß, was zu tun ist.

Bei der Bewegung der Container ist Konzentration gefragt, damit niemand auf dem unebenen Frachtboden ausrutscht und zwischen die schweren Behälter gerät.





Die Arbeit in gebückter Haltung in der Belly, dem unteren niedrigen Frachtraum, belastet den Rücken. Als Ausgleich bietet DHL im Rahmen des Gesundheitsmanagements zum Beispiel Rückenurse und Vergünstigungen für Fitnessstudios an. Außerdem gibt es Ergonomietrainings, in denen Physiotherapeuten zeigen, wie richtig gehoben oder getragen wird.



Steffen Biederstädt und seine Kollegen in der Ladegruppe sind zufrieden: Der Frachtraum ist schon vor den eingeplanten 20 Minuten leer.



gramm schweren Container recht einfach zu bewegen. Doch Vorsicht ist hier allemal geboten: Nicht nur das Gewicht ist gefährlich, auch die im Boden eingelassenen Rollen setzen Erfahrung und Trittsicherheit bei der Ladearbeit voraus. Ramp 2 Steffen Biederstädt beschreibt, worauf die Kollegen achten: „Es sind nicht nur die Rollen im Boden, auf die wir aufpassen müssen. Wichtig ist auch der Umgang mit den Containern: niemals zwischen ihnen stehen und immer achtgeben, dass derjenige, der vorne zieht, auch vorwärtsläuft, um die Rollen und Locks im Auge zu haben. Sonst könnte es passieren, dass jemand stolpert und eingeklemmt wird.“

20 Minuten Zeit hat das Team, um den Flieger zu entladen. An der Kopfseite der Parkposition steht eine große, für alle gut sichtbare Uhr und zählt die Minuten herunter. Das Team schafft es heute schneller. Und schnell geht es dann auch weiter, denn in neun Minuten wird das nächste Flugzeug, nun aus Mailand, erwartet.

Feste Teams im Einsatz

In den Ladegruppen arbeiten feste Teams zusammen. So kennen sich die Kollegen und jeder weiß, was der andere gerade tut oder ob er Unterstützung benötigt. In bestimmten Situationen kann so schnellstmöglich reagiert werden. „Außerdem ver-

stehen sich die Leute in der Gruppe besser, wenn sie immer im selben Team zusammen arbeiten“, sagt Stefan Saupe. Trotzdem stehen zusätzlich sogenannte Unterstützungsteams bereit. Sie springen ein, falls die Zeit knapp wird und bei hohem Ladeaufkommen weitere Mitarbeiter benötigt werden.

Gegenüber, an Parkposition 410, rollt tatsächlich exakt neun Minuten später ein gelb-roter Airbus 300 ein. Die Prozedur wiederholt sich: Triebwerke aus, Chocks legen, Kegel stellen, Bodenstrom, Crewtreppe und Highloader positionieren – und rein ins Flugzeug. Für den Airbus, der 21 Container auf dem Hauptdeck fasst, hat die Ladegruppe nun gut 30 Minuten Zeit. Und das Entladen darf nicht einfach schnell, schnell gehen; ein exaktes Vorgehen ist dabei unumgänglich: Damit das Flugzeug stabil bleibt und nicht umkippt, gibt es für jeden Flugzeugtyp bestimmte Standards. „Beim Ausladen fängt man im hinteren Lowerdeck an, dann oben im Maindeck und schließlich im vorderen Lowerdeck“, erklärt Anja Poznanski. Beim Beladen hingegen wird die Ladung nicht sofort auf die hinterste Position im Flugzeug geschoben, sondern erst mittig und dann step by step weiter. „Die Beladung wird von der Loadcontrol geplant. Diese Kollegen müssen die Ladeverfahren kennen und immer die Gewichtsverteilung der Fracht im Flieger

im Auge behalten, damit das Flugzeug nicht außer Trimm gerät“, beschreibt Anja Poznanski die verantwortungsvolle Aufgabe.

Jede Minute zählt

Nach dem Entladen folgt im Kreislauf der Logistik das Beladen. „Im Expressgeschäft zählt jede Minute“, sagt Stefan Saupe. Und tatsächlich: Alles am Hub geht unglaublich schnell. „Die Prozesse sind optimal aufeinander abgestimmt. Jeder Handgriff sitzt und jeder weiß, was zu tun ist.“ Oft vergehen nur eineinhalb bis zwei Stunden zwischen Entladen der Maschine und erneutem Start. Dazwischen durchlaufen die DHL-Sendungen das Terminal, in dem die Pakete und Dokumente in der kilometerlangen Sortieranlage nach ihrem Bestimmungsort sortiert werden.

Im Bauch einer Boeing 757 an Parkposition 406 werden gerade die letzten losen Sendungen verladen. Im niedrigen unteren Deck, das eine Höhe von knapp

1,40 Metern hat, sitzen, hocken und knien drei Männer und stapeln Pakete einzeln über- und nebeneinander. Harte Arbeit, man hört sie ächzen, wenn zwischen vielen kleinen auch etliche große und schwere Pakete das Förderband emporkommen. „Das merkt man schon im Rücken“, sagt Supervisor

Katherine Neupert. „Manche Pakete sind ziemlich schwer, bis zu 31,5 Kilogramm.“ Dazu kommt dann noch der Zeitdruck: „Wir versuchen natürlich, alles mitzunehmen, damit die Kunden ihre Pakete rechtzeitig bekommen“, fügt sie hinzu.

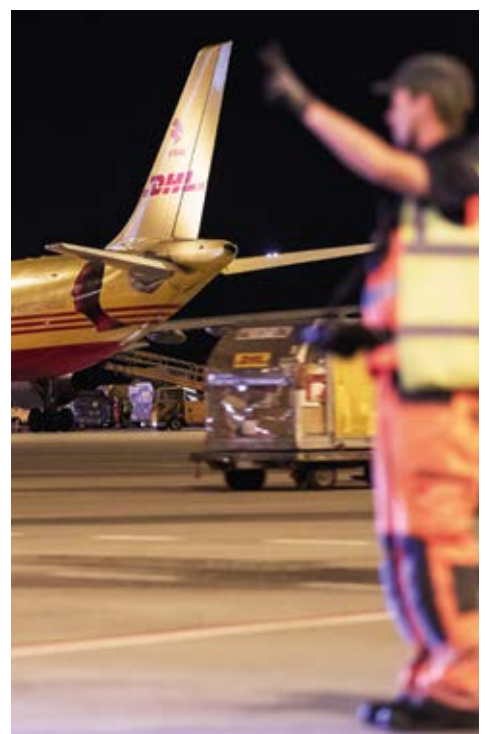
Auch die Arbeitszeit in der Nacht kann auf manche Mitarbeiter belastend wirken, „aber die meisten kommen damit eigentlich gut klar, vor allem, weil die Hauptarbeitszeit immer nachts ist und es keine rotierenden Schichten gibt“, sagt Stefan Saupe. „Bei Problemen suchen wir im Einzelfall aber nach Lösungen, damit ein Mitarbeiter dann zum Beispiel in den Tagdienst wechseln kann.“

Die Boeing 757 ist mittlerweile voll beladen, die Ladeluken werden geschlossen. Jetzt ist das Flugzeug klar für den Start. Sofort schiebt ein Pushbackfahrer den Flieger von der Parkposition. Wenige Minuten später hebt die gelb-rote Frachtmaschine ab in Richtung Brüssel.

Text und Fotos: Christoph Papsch



Zwischen Landung und Start der voll beladenen Maschinen vergehen oft nur eineinhalb bis zwei Stunden.



Die Nachtschicht endet meistens gegen sechs Uhr morgens und auf dem Vorfeld kehrt wieder Ruhe ein.

Die großen Frachtflugzeuge bringen von Leipzig aus Sendungen in die ganze Welt.

Ihre Frage:

Wenn jemand in einem Betrieb zur Probe arbeitet, ist er dann versichert?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Nein. Bei der Probearbeit steht nicht die Arbeitsleistung im Vordergrund, sondern die Abklärung, ob der Bewerber für den Job geeignet ist. Es ist demnach nur ein „unverbindliches Kennenlernen“ gewollt, bei dem beide Parteien keinerlei Verpflichtungen übernehmen. Mangels Eingliederung in den Betrieb des potenziellen Arbeitgebers besteht daher in der Regel kein Unfallversicherungsschutz. Die

private Arbeitssuche und Verhandlungen über den Abschluss eines Arbeitsvertrages einschließlich Probetätigkeit sind dem eigenwirtschaftlichen Bereich zugeordnet. Damit stehen sie grundsätzlich nicht unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Gesetzlich unfallversichert sind Beschäftigte. Ein Beschäftigungsverhältnis setzt voraus, dass der Arbeitnehmer vom Arbeitgeber persönlich

abhängig ist. Das heißt, der Beschäftigte muss in den Betrieb eingegliedert sein und dabei einem umfassenden Weisungsrecht des Arbeitgebers unterliegen.

Trotzdem sollte man Unfälle während der Probearbeit melden. Denn die Entscheidung über das Vorliegen eines Arbeitsunfalls trifft die BG Verkehr unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

+++ Nach Redaktionsschluss hat das BSG in einem Einzelfall entschieden, dass auch an einem Probetag Unfallversicherungsschutz bestehen kann +++

Pressemitteilungen des BSG

© Getty images/Westend61



© Volker Wiciok/IPA

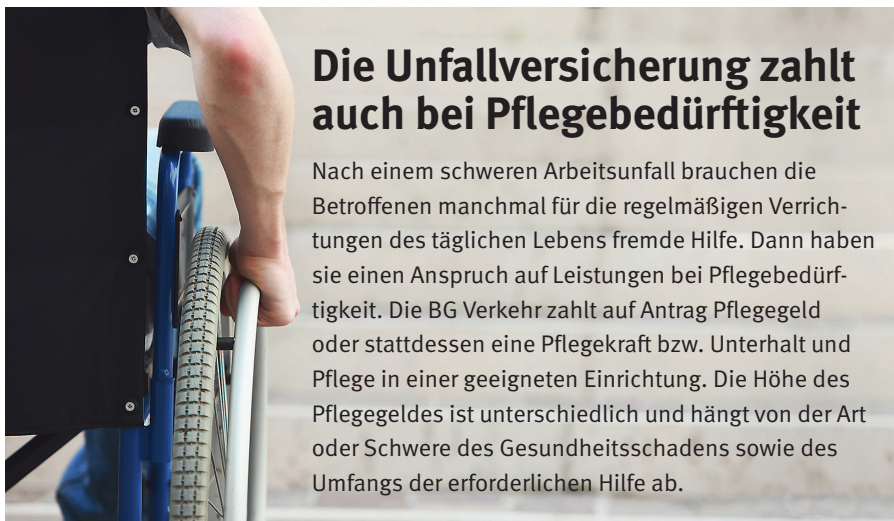


Erkrankungen auf der Spur

Biobanken sind ein wichtiger Bestandteil der medizinischen Forschung. Sie archivieren menschliche Körpermaterialien wie Blut, Urin oder auch Gewebe mit Informationen zu den Spendern. In der neuen Biobank des Instituts für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IPA) sollen bis zu zwei Millionen Proben beruflich exponierter Personen unter Einhaltung hoher datenschutzrechtlicher Anforderungen archiviert werden. „Die nationale und internationale Bedeutung der IPA-Biobank liegt in ihrem besonderen Fokus auf arbeitsmedizinische Fragestellungen“, so Institutsdirektor Prof. Thomas Brüning. „Für die Erforschung der Ursachen arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren und berufsbedingter Erkrankungen sind Biobanken unverzichtbar.“

174 Verkehrstote

waren 2018 Insassen von Güterkraftfahrzeugen. Damit sind im vergangenen Jahr nach Angaben des Statistischen Bundesamtes auf Deutschlands Straßen rund vier Prozent mehr Lkw-Fahrer ums Leben gekommen als im Jahr davor. 2017 verstarben 167 Menschen in Güterkraftfahrzeugen, 2016 waren es 133.



Die Unfallversicherung zahlt auch bei Pflegebedürftigkeit

Nach einem schweren Arbeitsunfall brauchen die Betroffenen manchmal für die regelmäßigen Verrichtungen des täglichen Lebens fremde Hilfe. Dann haben sie einen Anspruch auf Leistungen bei Pflegebedürftigkeit. Die BG Verkehr zahlt auf Antrag Pflegegeld oder stattdessen eine Pflegekraft bzw. Unterhalt und Pflege in einer geeigneten Einrichtung. Die Höhe des Pflegegeldes ist unterschiedlich und hängt von der Art oder Schwere des Gesundheitsschadens sowie des Umfangs der erforderlichen Hilfe ab.

© Getty images/cyano06; slalomp



BG Verkehr in Zahlen

Fast fünf Prozent erleiden einen Unfall

Bei der BG Verkehr waren im vergangenen Jahr **1.703.728** Vollarbeiter* gegen die Folgen von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten versichert. **82.811** meldepflichtige Unfälle registrierte sie 2018. Statistisch betrachtet erlitten damit fast fünf Prozent (**82.811**) der Versicherten einen Unfall. Zu den Unfällen kam es in **74.769** Fällen während der Arbeit und in **8.042** Fällen auf dem Arbeitsweg. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der Unfälle leicht um **1,9** Prozent. **91** Versicherte erlitten 2018 bei ihrer Arbeit oder auf dem Arbeitsweg einen tödlichen Unfall (2017: **93**).

*Vollarbeiter ist ein statistischer Wert.



1,9% MEHR UNFÄLLE

Fast alles, was rollt, fliegt oder schwimmt

197.859 Mitgliedsunternehmen waren 2018 bei der BG Verkehr versichert. Die Zahl nimmt weiterhin leicht zu (**+ 0,9** Prozent). Die Unternehmen kommen aus den unterschiedlichsten Branchen der Verkehrswirtschaft: Güter- und Personentransport, Entsorgung, Post-Logistik, Luftfahrt, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt und Fischerei. Mitglieder sind aber auch Unternehmen aus den Bereichen Finanzdienstleistungen und Telekommunikation, Bestattungsunternehmen und Betriebe mit Reittierhaltung. Rund **80** Prozent der Mitgliedsunternehmen sind Kleinunternehmen.



+ 0,9%
MITGLIEDSUNTERNEHMEN

Das Ziel: gesund zurück in den Beruf

Die BG Verkehr versucht mit allen geeigneten Mitteln der Medizin und Rehabilitation, den Versicherten den Weg zurück ins Arbeitsleben zu ermöglichen. Rund **330 Millionen** gab sie dafür 2018 aus. Rund **66 Millionen** Euro betragen die Zahlungen für Verletztengeld und vergleichbare Leistungen (Verletztengeld ist das Krankengeld der Berufsgenossenschaften). Für stationäre Behandlung und häusliche



330 Millionen
ZUR WIEDERHERSTELLUNG DER GESUNDHEIT

Krankenpflege betragen die Ausgaben **91 Millionen** Euro, für ambulante Behandlung und Zahnersatz **100 Millionen**, für Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben und am Leben in der Gemeinschaft **73 Millionen** Euro.

Wichtig nach einem
Unfall: eine gute
Rehabilitation.

Es wurden mehr Berufskrankheiten gemeldet

Bei der BG Verkehr wurden im letzten Jahr **2.209** Fälle mit dem Verdacht einer berufsbedingten Erkrankung gemeldet. Die Zahl nahm deutlich um rund **15** Prozent zu, eine Folge der 2015 neu in die Berufskrankheitenliste aufgenommenen Hautkrebserkrankung „aktinische Keratose“ (BK 5103). **532** Anzeigen bezogen sich 2018 auf diese Erkrankung. Als eine der Hauptursachen für Berufskrankheiten gilt nach wie vor auch der Lärm, **374** Anzeigen gingen hierzu bei der BG Verkehr ein, gefolgt von **283** Anzeigen aufgrund von Hauterkrankungen, die unter der BK 5101 erfasst werden, und **191** Anzeigen mit Bezug auf die BK 2108 (Lendenwirbelsäule, Heben, Tragen).

© Getty Images/Wavebreakmedia



374
ANZEIGEN WEGEN LÄRM

Wenn eine Heilung nicht möglich ist

Fortschritte in der Technik tragen dazu bei, die Zahl schwerer Unfälle zu senken, medizinische Erfolge helfen, die Gesundheit vollständig wiederherzustellen. Im Verkehrssektor kommt es jedoch immer wieder zu schweren und tödlichen Unfällen – das zeigt die Unfallstatistik der BG Verkehr. Wenn eine Heilung nicht oder nicht vollständig möglich ist, erhalten die Betroffenen und Hinterbliebenen eine



1.555
NEUE RENTENEMPFÄNGER

Rente. Insgesamt hat die BG Verkehr einen Bestand von **45.991** Rentenempfängern. 2018 kamen **1.555** neue Rentenempfänger dazu, die Zahl der neu festgestellten Renten sank leicht um rund **1** Prozent. Rentenzahlungen und vergleichbare Leistungen haben mit rund **328 Millionen** Euro den größten Anteil an den Leistungsausgaben, sie machen mehr als **37** Prozent des Gesamthaushaltes aus.

Wofür die BG Verkehr 2018 die Beiträge verwendete

Finanziert werden die Ausgaben der BG Verkehr ausschließlich von den Arbeitgebern. Die Ausgaben betragen 2018 rund **868 Millionen** Euro. Um die Arbeitssicherheit in den Mitgliedsunternehmen zu erhöhen, gab die BG Verkehr rund **44 Millionen** Euro für Prävention und Erste Hilfe in den Unternehmen aus. Die Kosten für die medizinische Versorgung der Versicherten und ihre Entschädigung beliefen sich auf rund **658 Millionen** Euro. **85 Millionen** Euro betragen die Vermögensaufwendungen und sonstige Ausgaben – dazu gehören zum Beispiel Beitragsausfälle und Beitragsnachlässe. Die Ausgaben für Verwaltungs- und Verfahrenskosten beliefen sich auf **81 Millionen** Euro.

VON JEDEM EURO SIND 76 CENT ENTSCHÄDIGUNGSLEISTUNGEN



© Getty Images/SergeyIT

20 km/h

E-Scooter haben es aus der Illegalität auf die Straße geschafft. Zu den Mobilitätskonzepten der Gegenwart gehören bereits seit geraumer Zeit E-Bikes, jetzt also auch E-Roller und andere Elektrokleinstfahrzeuge, in Zukunft vielleicht sogar Hoverboards. Aus gutem Grund ist es aber nicht vorgesehen, dass sich alles, was einen Elektroantrieb hat und auf dem Markt zu bekommen ist, todesmutig in den Straßenverkehr wirft. Zwanzig Stundenkilometer sind in der Fußgängerzone verdammt schnell, auf der Autobahn eher langsam, worüber erst kürzlich ein Rollerfahrer von der Polizei belehrt werden musste. Verkehrstechnik und Straßenplanung

müssen schnellstmöglich nachziehen, sonst bleiben die Miniflitzer, unabhängig von gesetzlichen Einhebungsversuchen, ein ernsthaftes Risiko für Fußgänger, abbiegende Lkw-Fahrer und letztendlich auch für den Elektrokleinstfahrzeugdompteur selbst. Die ersten schweren Unfälle waren bereits zu beklagen, da war die Tinte der Unterschriften unter der Verordnung noch nicht getrocknet. Der Übergang von alten zu neuen Verkehrskonzepten, sei es die Vielfalt denkbarer Verkehrsmittel oder das autonome Fahren, ist immer mit einem besonderen Risiko verbunden. Partnerschaftliche Rücksichtnahme ist jetzt ein wichtiges Gebot der Stunde.



© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention

Pausen statt Stress!

Für jeden Arbeitnehmer sind tägliche Ruhepausen gesetzlich vorgeschrieben. Aber selten reicht das, um sich vom Stress des Tages zu erholen. Sehr hilfreich sind deswegen Kurzpausen von rund 60 Sekunden, die über den Tag verteilt für kleine Inseln der Entspannung sorgen. Eine Minutenpause sollte eigentlich jeder in seinem Arbeitsalltag unterbringen können. In diesen 60 Sekunden sind Sie nicht ansprechbar – auch nicht für die innere Stimme, die wieder mit neuen Aufgaben, Problemen und Sorgen kommt! Augen zu, tief ein- und ausatmen und auf Gedankenreise gehen. Nach der kurzen Auszeit fühlt man sich oft erstaunlich frisch und macht mit neuem Schwung weiter. Wer es einrichten kann, verbindet die Unterbrechung mit einem Ortswechsel oder trinkt noch in Ruhe einen Kaffee. Zigarettenpausen sind allerdings tabu, weil Rauchen der Gesundheit schadet.



Unser Webtipp: Unfallanzeige

Sie wollen einen Arbeitsunfall melden? Der einfachste Weg führt über unseren Online-Service für Mitgliedsunternehmen *BGdirekt*. Alternativ können Sie auch das ausfüllbare PDF Formular nutzen, das im Downloadbereich zur Anzeige eines Unfalls verfügbar ist. Dort gibt es außerdem eine Erläuterung zum Ausfüllen des Formulars. Die Dokumente finden Sie unter dem Menüpunkt Medien → Downloads → Versicherung & Leistungen.

www.bg-verkehr.de
Webcode: 16 402869

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 **Dezember 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



**Ein Klick und
Sie wissen mehr.**

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

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