

SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

Gesundheit | 14

Warm durch den Winter

Unfallstatistik See 2018 | 11

Reportage – Heiße Ware Asphalt | 16



Liebe Leserin, lieber Leser,

finden Sie nicht auch, dass das Transport- und Verkehrsgewerbe eine der spannendsten Branchen der Welt ist? Mir geht es jedenfalls so. Und immer gibt es interessante Geschichten zu erzählen.

Leider kennen wir als Berufsgenossenschaft auch die traurigen Seiten – Erkrankungen und Unfälle. Umso wichtiger ist es deshalb, trotzdem das Positive wahrzunehmen – wie zum Beispiel die Geschichte von Wladimir Isbrecht, über den wir in dieser Ausgabe berichten. Nach einem schweren Unfall konnte er in seinen Traumjob als Lkw-Fahrer zurückkehren. Sein Kampfgeist ist auch für uns Motivation und Ansporn.

Ansporn auch dafür, Informationen über sicheres Arbeiten jeden Tag aufs Neue in unsere Mitgliedsunternehmen zu tragen, durch unsere Kollegen in der Prävention, aber auch mit diesem Magazin. Der SicherheitsProfi soll Sie über die Beitragsentwicklung und rechtliche Fragen auf dem Laufenden halten, vor allem aber wollen wir Ideen, Anregungen und handfeste Beispiele bringen, wie Sie die Sicherheit in Ihrem Unternehmen verbessern können. Und nebenbei werfen wir immer auch einen Blick in die spannendste Branche der Welt.

Aber sind Sie als Leserin oder Leser der Meinung, dass unser SicherheitsProfi lesenswert ist? Schreiben wir verständlich, zu viel oder zu wenig? Welche Artikel interessieren Sie? Und lesen Sie digital oder nehmen Sie lieber eine gedruckte Ausgabe in die Hand?

Wir brauchen Ihre Rückmeldung, um besser zu werden, deswegen nehmen Sie sich bitte kurz Zeit, an unserer Leserumfrage teilzunehmen! Das geht ganz schnell – mit der portofreien Postkarte auf Seite 9 oder online über unsere Homepage.

Die Weihnachtszeit steht vor der Tür und auch das gehört zur spannendsten und interessantesten Branche der Welt: Sie hat vor Weihnachten viel zu tun. Ich wünsche Ihnen eine sichere und gesunde Vorweihnachtszeit und alles Gute für 2020.

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

**Machen Sie mit bei
unserer Leserbefragung!**

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.



© Udo Thomas/GARP

11

© Krischer Fotografie



15



© BG Verkehr/Heinz E. Studt

28

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Ihre Meinung ist gefragt
Leserbefragung zum SicherheitsProfi 08

Prüfpflichten
Was gilt für Kochstellen an Bord? 10

Seeschifffahrt
Unfallstatistik 2018 11

Kommmitmensch
Mehr Erfolg durch Organisation 12

Hautschutz im Winter
Nicht eiskalt erwischen lassen 14

Binnenschifffahrt
Neue Norm für Stromtankstellen 15

Jeder braucht einen Betriebsarzt
Häufige Fragen 22

Fit im Alltag
Praktische Übungen für zwischendurch 24

Reportage

Heiße Ware
Mit Asphalt auf der Autobahn 16

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

Lohnnachweis
Nur noch digital 27

Schwerer Unfall mit dem Lkw
Ein Mann kämpft um seinen beruflichen Traum 28

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann 30

Erste Hilfe aktuell
Bewusstlose richtig lagern 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02

Medizinisches Handbuch See

Als Grundlage für die medizinische Ausbildung von Seeleuten und als Nachschlagewerk bei Unfällen und Erkrankungen an Bord gehört seit 1888 ein medizinisches Handbuch zur Pflichtausrüstung aller unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe. Das Handbuch wurde vom Seeärztlichen Dienst der BG Verkehr neu konzipiert und streng an den Erfordernissen einer Behandlung durch Schiffsoffiziere auf See ausgerichtet.

Laien gewinnen durch das Buch Handlungssicherheit in Notfallsituationen, da auf die Verwendung medizinischer Fachausdrücke weitgehend verzichtet wird. Eine einheitliche Gliederung und zahlreiche praxis- und bordbezogene Fotos und Grafiken gewährleisten eine schnelle Orientierung.

Zusätzlich können über QR-Codes insgesamt 18 Videos zum Lernen und Auffrischen vor dem Durchführen einer medizinischen Maßnahme abgerufen werden. Thematisiert werden zum Beispiel die Wiederbelebung, Fremdkörper in den Atemwegen oder das Richten eines Bruches. Über die QR-Codes kann man außerdem auch alle Formulare abrufen, die für die medizini-



© Medizinische Handbuch See

sche Versorgung an Bord erforderlich sind. Die empfohlenen Medikamente und Hilfsmittel beziehen sich auf die deutsche Bordapotheke.



Das Medizinische Handbuch See ist **nicht** bei der BG Verkehr erhältlich. Es erscheint beim Dingwort-Verlag, kann dort online gekauft werden und kostet 98 Euro.

+ www.dingwort-verlag.de

GSV aufgelöst

Die Gesellschaft für Sicherheitstechnik und Qualitätsmanagement im Verkehrsgewerbe (GSV GmbH) war seit 1999 im Auftrag der BG Verkehr tätig. Unter anderem war die GSV für die Zertifizierung von Moderatoren in Programmen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und den Zahlungsverkehr zwischen BG Verkehr und Mitgliedsunternehmen zuständig, zum Beispiel im Zusammenhang mit Fahrsicherheitstrainings oder Seminaren. Aufgrund von Organisationsentscheidungen der Gesellschaft befindet sich die GSV seit dem 5. Juli 2019 in Liquidation (i. L.). Die BG Verkehr hat bis auf das Zertifizierungsgeschäft die Aufgaben der GSV übernommen. Die bekannten Ansprechpartner bleiben weiterhin im Auftrag der BG Verkehr zuständig. Darüber hinaus ändert sich für die Mitgliedsunternehmen nichts.

Notfallpunkte am Rhein

Auch am Rhein gibt es nun Notfallpunkte. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Freiburg hat in Abstimmung mit den Rettungsdiensten zwischen Weil und Au am Rhein insgesamt 74 dieser Punkte eingerichtet. Die dort aufgestellten grünen Schilder mit weißem Kreuz enthalten Angaben zum Standort und zur Durchwahl der zuständigen Rettungsleitstelle. So können Binnenschiffer, die in Not geraten sind, telefonisch Hilfe anfordern und den Rettungskräften den schnellsten Weg weisen.



© Adobe Stock/AytugAskin

Bund fördert Ausbildungsplätze

Reedereien erhalten weiterhin Zuschüsse für die Ausbildung von Schiffsmechanikern und Offiziersassistenten. Der Bund verlängert seine Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung bis Ende 2022. Für jeden Ausbildungsplatz für Schiffsmechaniker zahlt er pauschal 32.000 Euro. Für nautische Offiziersassistenten können ausbildende Reedereien 16.000 Euro und für technische Offiziersassistenten 21.000 Euro in Anspruch nehmen. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) bewilligt die Zuschüsse auf Antrag der Reedereien.

© WSA Oberrhein

+ www.deutsche-flagge.de

Bericht des Weltklimarats

Der Klimawandel hat bereits heute erhebliche Folgen für Ozeane und Eisgebiete. Das zeigt der neue Sonderbericht des Weltklimarats. Ohne effektiven Klimaschutz steige demgemäß der Meeresspiegel im globalen Mittel bis Ende dieses Jahrhunderts im Vergleich zum Jahr 2000 um 61 bis 110 Zentimeter an. Zunehmend ist davon auch die Fischerei betroffen. Der Sonderbericht liefert Belege für dramatische Veränderungen in allen Weltmeeren: Erwärmung und Versauerung nehmen zu, der Sauerstoffgehalt in den Ozeanen geht zurück.

+ www.bmu.de



© Getty Images / AlbyDeTweede

Aktuelle

Unfallmeldungen

Stromschlag beim Schweißen

Ein Schiffsmechaniker assistierte dem Deckschlosser beim Anschweißen von Metallplatten. Overall und Handschuhe des Mechanikers waren durchnässt, weil er zuvor mit nassen Leinen gearbeitet hatte. Während der Deckschlosser mehrmals erfolglos versuchte, die Elektrode anzureißen, erlitt der Schiffsmechaniker beim Anhalten der Metallplatten eine Körperdurchströmung. Eine isolierende Unterlage hatten die Männer nicht verwendet. Nach dem Unfall passte der Unternehmer die Gefährdungsbeurteilung an.

Winde schlecht gewartet

Während der Arbeit an einer Hilfs- und Verhol-Winde versagte plötzlich die Rückschlagsicherung. Daraufhin schlug die Handkurbel sofort heftig zurück und traf den Schiffsmechaniker mit voller Wucht am rechten Oberarm. Der offene Bruch musste langwierig behandelt werden. Der schlechte Wartungszustand des betriebsfremden Arbeitsmittels war mit bloßem Auge nicht erkennbar.



© Andreas Windhagen

Sturz von der Gangway

Zwei Schiffsmechaniker wollten an einem dunklen Herbstnachmittag gemeinsam das Landstromkabel an Land bringen. Auf der ordnungsgemäß angelegten Gangway gerieten sie ins Straucheln: Ein Kollege stürzte auf das Oberdeck, der andere ins Wasser. Beide mussten ärztlich behandelt werden.

Versichert auf der Weihnachtsfeier



© Getty Images / millann

Bei einer betrieblichen Weihnachtsfeier sind die Beschäftigten gesetzlich unfallversichert. Die Betriebsleitung muss aber mit der Feier einverstanden sein und selbst daran teilnehmen. Auch einzelne Abteilungen oder Teams können eine Weihnachtsfeier veranstalten. Der Versicherungsschutz ist gegeben, wenn die Feier allen Mitarbeitern des Teams offensteht und die Leitung bei der Veranstaltung mitmacht. Wichtig: Wird weitergefeiert, nachdem ein Vorgesetzter die Feier offiziell beendet hat, endet der Versicherungsschutz.

Am häufigsten Kopfverletzungen



© kommitmenssch

Viele Fahrer von E-Scootern unterschätzen die Geräte und die damit verbundenen Gefahren. Die Bandbreite der durch Unfälle hervorgerufenen Verletzungen ist groß, besonders häufig kommt es zu Kopfverletzungen. Nutzern wird deshalb dringend geraten, einen Helm zu tragen. Nach Auffassung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung bräuchten die Scooter zudem dringend einen Blinker. Denn beim E-Scooter-Fahren sollten unbedingt beide Hände am Lenker bleiben, um die Stabilität des Fahrzeugs nicht zu gefährden.

Über Regeln und Risiken bei der Fahrt mit dem E-Scooter informieren zwei neue Flyer, die im Internet zur Verfügung stehen.

+ publikationen.dguv.de | Webcode p017679
www.dvr.de/publikationen/downloads



© BG Verkehr

Schlechtere Reaktion

Wer nachts arbeitet, hat deutlich längere Reaktionszeiten als am Tag. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie über die gesundheitlichen Auswirkungen von Schichtarbeit bei Beschäftigten im Pflegedienst. Durchgeführt hat sie das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung. Beschäftigte in Nachtarbeit, die ihren Schlafzyklus an die Arbeitszeiten anpassen müssen, leiden während der Arbeit häufig unter Schläfrigkeit. Sie sind deshalb einem höheren Unfallrisiko, auch auf dem Nachhauseweg, ausgesetzt.

Tiere kennen keine Verkehrsregeln

Die Wucht, mit der ein Wildschwein bei 60 km/h in ein Fahrzeug einschlägt, entspricht einem Gewicht von 3,5 Tonnen. So viel wiegt ein ausgewachsenes Nashorn. Bei einem Rothirsch sind es gleich fünf Tonnen. Das bringt ein ausgewachsener Elefant auf die Waage. Mit diesen Vergleichen arbeitet die neue Kampagne „Tiere kennen keine Verkehrsregeln“. Vor allem junge Fahrer und Fahrschüler sollen für die Gefahr durch Wildunfälle sensibilisiert werden, denn viele Menschen unterschätzen das Risiko. Statistisch gesehen passiert alle 2,5 Minuten ein Wildunfall, Hauptverursacher sind Rehe.

www.wildunfall-vermeiden.de



© Getty Images/Meinzahn

Mängel und Strafanzeigen

Im Zeitraum vom 14. bis 20. Oktober 2019 führte die Wasserschutzpolizei Rheinland-Pfalz ihre zweite Aquapol-Kontrollwoche in diesem Jahr durch. Neben der Überprüfung der Schiffsicherheit und der Einhaltung von Abfallbestimmungen stand auch die Containerverladung in den rheinland-pfälzischen Häfen im Fokus. Insgesamt wurden 117 Tank- und Gütermotorschiffe, 30 Fahrgastschiffe und 15 Sportboote kontrolliert.

Während bei der letzten Aquapol-Kontrollwoche im April die Quote der Mängel und Verstöße im Vergleich zu Kontrollaktionen

der letzten Jahre deutlich sank, so ist diesmal ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Im Oktober waren zwei Strafanzeigen, 21 Ordnungswidrigkeiten und 18 Verwarnungen erforderlich. Darüber hinaus wurden 60 Mängelberichte ausgestellt.

Aquapol ist ein Zusammenschluss europäischer Wasserschutzpolizeien und Wasser- und Schifffahrtsbehörden. Die Zusammenarbeit soll die Sicherheit in der Binnenschifffahrt erhöhen und betrifft auch Verlade- und Umschlagstellen, Häfen und die übergreifende Kriminalitätsbekämpfung.



© Adobe Stock/lt6781

Gelb ist nicht gleich Gelb

Immer wieder ignorieren Verkehrsteilnehmer die Signale an Bahnübergängen. Das ist besonders für Lkw-Fahrer gefährlich. Sollten sie den Übergang nicht rechtzeitig schaffen, stehen sie im schlimmsten Fall vor einer geschlossenen Schranke, während sich ein Zug nähert.

Die Bedeutung der Lichtzeichenanlagen an Bahnübergängen und in anderen Straßenbereichen unterscheidet sich wesentlich: An einer Ampel bereitet Gelb auf das rote Haltegebot vor. Hier kann noch weitergefahren werden, wenn ein Anhalten nicht mehr gefahrlos möglich wäre. An Bahnübergängen bedeutet jede Form von Signal – also auch das gelbe Lichtzeichen: Es muss angehalten werden. Wer sich nicht daran hält, riskiert ein Bußgeld von mindestens 240 Euro, zwei Punkte und einen Monat Fahrverbot – und sein Leben.



© Adobe Stock / AlvoV

Mehr Geld für Traditionsschiffe

Auf Traditionsschiffen werden Personen befördert. Deshalb ist die Einhaltung bestimmter Sicherheitsvorschriften erforderlich. Dazu hat das Bundesverkehrsministerium im letzten Jahr neue Vorgaben für Bau, Ausrüstung und Besatzung der Traditionsschiffe erlassen. Mit der im September in Kraft getretenen Förderrichtlinie will der Bund die Traditionsschiffseigner bei ihren Sicherheitsinvestitionen unterstützen und Anreize für die schnelle Umsetzung der neuen Vorgaben schaffen. Betreiber von Traditionsschiffen können bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen Anträge auf finanzielle Förderung für den sicheren Weiterbetrieb ihrer Schiffe stellen.

+ www.deutsche-flagge.de

Ein Rausch reicht!

Suchtprävention ist das neue Schwerpunktthema der Aktion „Jugend will sich-er-leben“ (JWSL). Junge Leute sollen damit für die Risiken des Drogenkonsums sensibilisiert werden. Dass es hier einen Bedarf gibt, zeigt eine Auswertung der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, die davon ausgeht, dass bei mindestens 20 Prozent aller Arbeitsunfälle Alkohol oder andere Drogen eine Rolle spielen. Das Präventionsprogramm wird über die Landesverbände der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung allen Berufsschulen in Deutschland angeboten. Für den alljährlichen JWSL-Kreativwettbewerb können sich Berufsschulklassen bis zum 29. Februar 2020 bewerben.

+ www.jwsl.de



© DGUV / Matthias Popp

Jubiläum für Sicherheitsbeauftragte



© Adobe Stock / Christoph Papsch

Seit einhundert Jahren gibt es Sicherheitsbeauftragte. Am 20. Oktober 1919 beschloss der Verband der Deutschen Berufsgenossenschaften, in allen größeren Betrieben dieses neue Ehrenamt einzuführen – damals hieß es noch Unfallvertrauensmann. Hintergrund dieser Neuerung war die hohe Zahl der Arbeitsunfälle in jener Zeit. Das Jahr 1917 hatte mit 7.904 tödlichen Arbeitsunfällen in deutschen Betrieben einen neuen Negativrekord gebracht. Die Beschäftigten sollten deshalb eine „Vertrauensperson“ als Ansprechpartner für alle Fragen zur Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit wählen. Auch heute noch sind Unternehmen mit mehr als 20 Beschäftigten verpflichtet, Sicherheitsbeauftragte zu bestellen. Aktuell gibt es davon 670.000 in Deutschland.

Raserei mit fatalen Folgen

Wer viel auf Autobahnen unterwegs ist, kann die dort angebrachten Plakatmotive nicht übersehen. Sie warnen vor den fatalen Folgen unangepasster Geschwindigkeit, vor Ablenkung und vor Alkohol am Steuer. Die Plakate zeigen Menschen, die als Folge eines durch Leichtsinn oder Überschätzung verursachten Unfalls Gliedmaßen verloren haben oder im Rollstuhl sitzen.

Auf mehr als 700 Plakatflächen entlang der deutschen Autobahnen und auf Raststätten sind die berührenden Bilder zu sehen. Initiatoren der Aktion sind das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung unterstützt die Plakatierung finanziell.



© DVR/Runter vom Gas

Umfrage zum SicherheitsProfi

Sie finden den SicherheitsProfi langweilig, praxisfern und sowieso überflüssig? Oder doch eher informativ, gut zu lesen und nützlich für Ihre Arbeit?

Jetzt können Sie uns die Meinung sagen: Nutzen Sie einfach die vorfrankierte Postkarte oder machen Sie die Umfrage im Internet.

Wir sind gespannt.

Die Teilnahme ist komplett anonym.



Hier geht's zur Umfrage:
<https://befragungen.dguv.de>
TAN / Lösung: Si-Profi





Falls die Postkarte fehlt
und Sie an der Umfrage teilnehmen wollen,
finden Sie dieselben Fragen im Internet.



Hier geht's zur Umfrage:
<https://befragungen.dguv.de>
TAN / Lösung: Si-Profi



Prüfung von Flüssiggasanlagen

Flüssiggas wird an Bord zu Haushaltszwecken verwendet. Vor allem auf Fischereifahrzeugen kommt es zum Einsatz, um Kochplatten zu betreiben.

Auch wenn es sich eigentlich nur um einen kleinen Gaskocher handelt – wird auf einem Fischereifahrzeug oder Sportboot eine Kochstelle mit Flüssiggas betrieben, handelt es sich dabei im Sinne der Arbeitssicherheit um eine Flüssiggasanlage. Gewerblich genutzte Gasflaschen, Rohrleitungen und Verbraucher sind also Arbeitsmittel im Sinne der Betriebssicherheitsverordnung und unterliegen zur Gewährleistung der Sicherheit einer Prüfpflicht. Prüfen darf nicht einfach jeder technisch versierte Seemann, sondern nur eine „zur Prüfung befähigte Person“, die bestimmte Kriterien erfüllt.



© BG Verkehr

Fischer nutzen oft gasbetriebene Kochplatten.

Vorschriften wurden geändert

Bis vor einigen Jahren gab es eine Richtlinie der See-Berufsgenossenschaft, die Bau, Ausrüstung, Prüfung und Betrieb von Flüssiggasanlagen zu Haushaltszwecken auf Seeschiffen und Fischereifahrzeugen regelte. Darin war eindeutig und abschließend vorgegeben, wer diese Anlagen prüfen darf.

Im Zuge der Neuordnung des Vorschriften- und Regelwerks wurde diese Richtlinie zurückgezogen. An ihre Stelle trat die Betriebssicherheitsverordnung. Demgemäß muss der Arbeitgeber in der Gefährdungsbeurteilung festlegen, welche Qualifikation die Person haben muss, die die Flüssiggasanlage an Bord prüft. Dafür gelten bestimmte Kriterien. Auch wenn keine Mitarbeiter beschäftigt werden, ist der Unternehmer verpflichtet, Arbeitsmittel regelmäßig zu überprüfen. Die Bestimmungen und Ausführungen in der Betriebssicherheitsverordnung und dem dazugehörigen Technischen Regelwerk wurden in der Vergangenheit manchmal missverstanden. Erst durch die

Neufassung der Technischen Regel für Betriebssicherheit (TRBS) 1203 „Zur Prüfung befähigte Person“ im März 2019 ist in Bezug auf die befähigte Person für die Prüfung von Flüssiggasanlagen wieder eine klare Linie geschaffen worden.

Die Prüfpflicht gilt für alle Arbeitsmittel, unabhängig davon, ob Mitarbeiter beschäftigt werden.

Wer darf prüfen?

Die Qualifikation einer zur Prüfung befähigten Person wird durch die TRBS 1203 an fünf Anforderungen festgemacht. Die befähigte Person muss

1. eine abgeschlossene Berufsausbildung mit handwerklichem Bezug zur Prüfaufgabe haben,
2. nachweislich mindestens ein Jahr Erfahrung mit der Aufstellung, dem Zusammenbau, dem Betrieb oder der Instandhaltung vergleichbarer Flüssiggasanlagen und deren Komponenten haben,
3. ausreichende Kenntnis der einschlägigen Vorschriften und Regeln besitzen,
4. die erforderlichen Kenntnisse auf dem aktuellen Stand halten und
5. über die zur Prüfung erforderlichen Einrichtungen (Messgeräte, Prüfstände etc.) und Unterlagen verfügen.

Ein Unternehmer kann diese fünf Punkte nicht immer im Detail überprüfen. Als Entscheidungsgrundlage gilt deswegen: Jemand ist als „befähigte Person“ geeignet, wenn er nachweisen kann, dass er an einem Lehrgang zur „Ausbildung von Personen für die sicherheitstechnische Prüfung von gewerblichen Flüssiggasanlagen“ teilgenommen hat. Solcherart befähigte Personen gibt es zum Beispiel bei den Wartungsfirmen.

Weitere Fragen beantwortet Ihnen gern die Aufsichtsperson der BG Verkehr aus dem Fachbereich Seeschifffahrt und Fischerei.

Stephan Schinkel

Referent für Seeschifffahrt und Fischerei bei der BG Verkehr

www.bg-verkehr.de

Arbeitsunfälle an Bord von Seeschiffen

Wie entwickelte sich das Unfallgeschehen an Bord in den letzten Jahren? Gibt es Vergleichsdaten? Wir haben die Daten aus 2018 ausgewertet.

Bereits im Jahr 2014 hatte das Referat Seeschifffahrt und Fischerei der BG Verkehr eine Auswertung der Unfälle an Bord vorgenommen. Dabei wurden alle Unfallmeldungen berücksichtigt, die in Form von Unfallanzeigen aus den Unternehmen und Berichten der Durchgangs- und Unfallärzte bei der BG Verkehr eingegangen sind. Wir haben dabei auch Unfälle erfasst, die eigentlich nicht gemeldet werden mussten, denn meldepflichtig ist ein Unfall erst, wenn der Verunglückte länger als drei Tage arbeitsunfähig ist. Berücksichtigt wurden also alle Unfallanzeigen, die eine verwertbare Beschreibung des Unfallhergangs enthielten.

Unfallschwerpunkte

Die Auswertung von insgesamt 369 Unfällen für das Jahr 2018 ergab gegenüber 2014 keine wesentliche Verschiebung der Unfallschwerpunkte. An der Spitze liegen wiederum die Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle mit über 20 Prozent, gefolgt von den Unfällen bei der Benutzung von Werkzeug (rund zwölf Prozent) und Sturzunfällen auf Treppen und Niedergängen (rund zehn Prozent).

Die wirksamen Gegenmaßnahmen zu diesen Unfällen sind eigentlich jedem Besatzungsmitglied bekannt: Ordnung, Sauberkeit, Kennzeichnung der Gefahrstellen, ausreichende Beleuchtung, geeignetes Schuhwerk, die Verwendung des richtigen Werkzeugs für den Job und aufmerksames Verhalten!

Die Anzahl der schweren und tödlichen Unfälle an Bord bewegt sich auf einem sehr niedrigen Niveau. Die Ursachen für diese Arbeitsunfälle sind sehr unterschiedlich. Sie werden in diesem Artikel nicht behandelt, da jeder Fall für sich betrachtet werden muss.

Augenverletzungen an Bord

Als besonderes Kriterium wurden 2018 alle Augenverletzungen betrachtet. Auffällig

waren dabei die Anzahl der Fälle und die Unfallumstände. Bei etwa sieben Prozent aller gesichteten Unfälle waren die Augen betroffen. Häufig handelte es sich um Fremdkörper im Auge, die entfernt werden mussten. Die Schilderung des Unfallhergangs enthielt sehr oft den Passus, dass eine Schutzbrille getragen wurde und sich der Betroffene nicht erklären könne, wie der Fremdkörper

Durch Ordnung, gute Beleuchtung, richtiges Werkzeug, geeignete Schuhe und aufmerksames Verhalten ließen sich die meisten Unfälle vermeiden.

in das Auge gelangt sei. Deshalb an dieser Stelle noch einmal folgende Hinweise:

- ▶ Die verwendete Schutzbrille muss für den Job geeignet sein, es gibt zum Beispiel Schutzbrillen mit Seitenschutz und geschlossene Schutzbrillen.
- ▶ Schutzbrillen muss man vor der Verwendung auf augenscheinliche Mängel hin kontrollieren. Schutzbrillen mit gesprungenen oder zerkratzten Gläsern, ausgeleierten Befestigungszügen oder fehlendem Seitenschutz dürfen nicht mehr verwendet werden.
- ▶ Die wirksamste Schutzbrille ist die, die auch getragen wird!

Fazit

Insgesamt zeigt sich eine erfreuliche Entwicklung des Unfallgeschehens. Im Jahr 2018 ist die Anzahl der ausgewerteten Unfälle im Vergleich zu 2014 um 37 Prozent zurückgegangen. Man könnte jetzt argumentieren, dass weniger Schiffe unter deutscher Flagge fahren und damit auch die Anzahl der an Bord beschäftigten Personen (und des-



Stolper- und Sturzunfälle stehen seit Jahrzehnten auf Platz eins der Unfallstatistik.

© GARP/BG Verkehr

wegen die Anzahl der Unfallmeldungen) abnimmt. Aber: Die statistische Auswertung des Seemännischen Personals der Knappschaft Bahn See weist lediglich eine Abnahme um rund 15 Prozent beim Bordpersonal aus.

Stephan Schinkel
Referent für Seeschifffahrt und Fischerei bei der BG Verkehr



Mehr Erfolg durch Organisation

© BG Verkehr/Heinz E. Studt

Arbeitssicherheit im Unternehmen hat viel mit guter Organisation zu tun. Die Kampagne **komm mit mensch** hilft dabei.

Über vorbildliche Unternehmen, die in Sachen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz konsequent und fantasievoll handeln, wird gern und oft berichtet. Und genauso oft hört man den Hinweis, so was funktioniere vielleicht in einer Verwaltung, aber doch nicht in den mobilen Betrieben, die bei der BG Verkehr mehrheitlich versichert sind. Zugegeben, die Organisation ist schwieriger – aber unmöglich?

Die Führung ist gefragt

Gerade bei der Organisation des Arbeitsschutzes dürfen Führungsverantwortliche nicht darauf hoffen, dass sich schon alles von selbst finden wird. Denken Sie zum Beispiel an den Umgang mit Mängeln und Fehlern. Wer konstruktiv mit Fehlern umgeht, nutzt sie, um daraus zu lernen – und es beim nächsten Mal besser zu machen. Über Fehler im Betrieb darf man nicht einfach hinwegsehen, man muss sie benennen und den Beteiligten klarmachen, welche Konsequenzen drohen.

In der Praxis beobachten wir allerdings häufig, dass Unternehmen einen unverbindlichen, manchmal sogar nachlässigen Umgang mit Fehlern pflegen. Erst nachdem etwas Gravierendes passiert ist, folgen Konsequenzen – dann aber gleich drastische. So ein Verhalten ist nicht konstruktiv und erscheint willkürlich. Die Betroffenen werden überlegen, ob sie ihre Fehler in Zukunft nicht besser unter den Teppich kehren. Es geht auch anders: Der konstruktive Umgang mit Fehlern setzt ein offenes und vertrauensvolles Miteinander im Betrieb voraus. Dann trauen sich die Beschäftigten, Fehler zugeben, sie zu analysieren und gemeinsam zu überlegen, was getan werden muss, damit sich ein Problem nicht wiederholt.

Ähnliches gilt auch für Mängel. Wer immer wieder erlebt, dass Mängel an Fahrzeugen oder Arbeitsmitteln ignoriert werden, wird auch selbst nichts dazu sagen. Wollen Führungsverantwortliche dieses Verhalten ändern, müssen sie ihre eigene Einstellung ändern und neue Prioritäten setzen – zum Beispiel eine Leitidee formulieren wie „Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten gehen immer vor“.

komm **mit** mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.

Praktisch bewährt hat sich ein betriebsinternes Meldesystem für Fehler, um die zuständigen Stellen schnell zu informieren. Im Bereich Transport und Verkehr lässt sich das leicht mit der Abfahrtskontrolle verbinden.

Motivation durch Wissen

Fundierte Informationen helfen dabei, die Mitarbeiter zu gesundheitsbewusstem und sicherheitsgerechtem Verhalten zu motivieren. Zur Vermittlung von Wissen gibt es im betrieblichen Alltag zwei wichtige Werkzeuge:

1. Einweisung: Eine gute Einweisung zu Beginn einer Tätigkeit zeigt neuen Kolleginnen und Kollegen, wie sie ihre Aufgaben richtig erfüllen, wo Gefahren bestehen und welche Maßnahmen zum Schutz vor Unfällen unerlässlich sind. Dazu gehört unbedingt auch die Benutzung der Persönlichen Schutzausrüstung.

2. Unterweisung: Die jährliche Unterweisung zur Arbeitssicherheit frischt vorhandenes Wissen auf, etwa zum Brandschutz im Betrieb. Darüber hinaus lädt der Vorgesetzte die Belegschaft anlassbezogen ein, zum Beispiel nach einem Unfall oder Beinaheunfall.

Die Unterweisung sollte mehr als ein Vortrag sein. Werden die Beschäftigten zum Mitreden oder Mitmachen aufgefordert, bleiben die Inhalte besser im Gedächtnis haften. Die Unterweisung ist Aufgabe der Vorgesetzten. Dabei können sie sich von den Fachkräften für Arbeitssicherheit und Betriebsärzten unterstützen lassen.

Die Themen der jährlichen Unterweisung müssen dokumentiert werden, die Teilnehmer bestätigen ihre Anwesenheit mit ihrer Unterschrift.

Regelkonform, vorausschauend oder gleichgültig?

Führungsverantwortliche sollten die „Kultur des Arbeitsschutzes im Unternehmen“ regelmäßig kritisch hinterfragen. Die Kampagne kommmitmensch bietet dafür einen sogenannten Kurzcheck an. Anhand einer Ampel können sowohl die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch die Geschäftsleitung eine Einschätzung treffen – die Skala reicht von gleichgültig über regelorientiert bis zu wertschöpfend (siehe Grafik rechts).

Jedes Unternehmen sollte mindestens die Stufe regelorientiert erreichen, also über eine funktionierende Arbeitsschutzorganisation verfügen. Aber zufrieden sein kann ein verantwortungsbewusster Arbeitgeber damit noch lange nicht: Erst wer in seinem Unternehmen bei allen Entscheidungen Sicherheit und Gesundheit mitdenkt, wer das Wissen der Mitarbeiter nutzt und sie beteiligt, wer nicht abwartet, ob sich ein Problem zeigt, sondern vorausschauend seine Arbeitsprozesse analysiert und mögliche Fehler im Vorfeld ausräumt, ist auf dem Weg zu den beiden höchsten Stufen. Und damit ist er auf dem Weg zu einem Unternehmen, das Sicherheit und Gesundheit nicht als zusätzliche Verpflichtung erlebt, sondern seine Leistungsfähigkeit durch sichere Arbeitsplätze und gesunde und motivierte Mitarbeiter steigert. (rb)

➕ Infos und kostenlose Materialien zur Kampagne:
www.kommmitmensch.de

Zur Nachahmung empfohlen

Die BG Verkehr hat 2019 auf mehreren Messen zufällig ausgewählte Standbesucher gefragt, wie in ihrem Betrieb das Fehlermanagement geregelt sei (natürlich anonym). Die Rückmeldung war durchaus positiv: Von 170 befragten Personen gab die Mehrzahl an, dass sie ihre Vorgesetzten auf einem Meldezettel und außerdem oft noch

mündlich über Probleme oder Mängel an Fahrzeugen im Betrieb informiert.

Auch die Häufigkeit der Unterweisungen im Unternehmen interessierte uns. Drei Viertel der Befragten gaben an, mindestens einmal im Jahr oder öfter unterwiesen zu werden, lediglich ein Viertel verneinte die Frage.

Und wie handeln Sie?



Vorausschauend
Wir steigern unsere Leistungsfähigkeit.



Proaktiv
Wir suchen aufmerksam nach Frühwarnsignalen und Verbesserungsmöglichkeiten.



Regelorientiert
Wir kontrollieren Risiken mit Regeln.



Reagierend
Wir werden aufmerksam, nachdem etwas passiert ist.



Gleichgültig
Wen interessiert's? Weiter so, solange es geht!

Nicht eiskalt erwischen lassen

Warme Kleidung ist bei frostigen Temperaturen selbstverständlich. Worauf sollten Sie bei der Auswahl achten?

Bewährt hat sich das Zwiebelprinzip, also mehrere dünnere Schichten übereinander, die man bei Pausen oder Aufhalten in beheizten Räumen ablegen kann. Bei körperlicher Arbeit hat Funktionskleidung den Vorteil, dass die Feuchtigkeit zügig vom Körper abgeleitet wird und die Kleidung schneller trocknet. Feuchte Wäsche erhöht die Erkältungsgefahr.

Wichtig ist bei kalten Temperaturen außerdem eine Kopfbedeckung, denn über den Kopf geht viel Wärme verloren. Gut ist es, wenn die warme Mütze auch die Ohren schützt. Handschuhe – je nach Aufgabe sind Fäustlinge sinnvoll – und Schuhe, die nicht nur wärmen, sondern auch wasserdicht und rutschfest sind, ergänzen die Winterausrüstung.

Hautschutz bei Kälte

Leicht vergisst man, dass Wind die gemessene Lufttemperatur noch einmal erheblich herabsetzt und dass Nässe ebenfalls die Kälte verstärkt. Deswegen werden Hautpartien, die man nicht durch Kleidung schützen kann, mit einer Kältecreme versorgt, die viel Fett und wenig Wasser enthält. Selbst wenn es eiskalt ist, kann man sich einen Sonnenbrand holen. Bei Tätigkeiten in der Sonne ist deswegen in Wassernähe immer auch ein Sonnenschutz empfehlenswert.

Cremes für Sport im Freien sind darauf oft abgestimmt. Im Zweifelsfall fragen Sie Ihren Betriebsarzt.

Langsam auftauen

Bei oberflächlichen Erfrierungen verfärbt sich die Haut hellrötlich oder weißgrau und fühlt sich taub an. Grund: Die Blutgefäße verengen sich so stark, dass das Gewebe nicht mehr richtig versorgt wird. Das betrifft oft Nase, Ohren, Finger oder Fußzehen. Beim „Auftauen“ sollte man sich auf jeden Fall genug Zeit lassen und auf heißes Wasser oder heftige Massagen mit Schnee verzichten! Am besten erwärmt man die Haut mit warmen trockenen Händen oder lässt zuerst kaltes Wasser darüber laufen, das man allmählich wärmer stellt. Ist nur die Oberhaut

Alkoholfreie warme Getränke sind erste Wahl, um sich von innen warm zu halten.

betroffen, erholt sie sich bald wieder – meist ist das Auftauen allerdings mit schmerzhaftem Kribbeln oder einer juckenden Rötung verbunden. Bei schwereren Fällen empfiehlt sich der Gang zum Arzt. Vorsicht beim Trinken von Alkohol – dessen wärmende Wirkung wird oft vollkommen falsch eingeschätzt. Alkohol fördert zwar die Durchblutung der Hautoberfläche, aber damit verliert der Körper gleichzeitig Wärme, die nach außen abgegeben wird. (rb)



Bei Wind und Nässe fühlt sich die gemessene Temperatur noch kälter an.



Stromtankstellen für Binnenschiffe

Weniger Lärm und weniger Abgase sind gute Gründe dafür, die Anzahl der Stromtankstellen an Wasserstraßen zu erhöhen. Die entsprechende Norm wurde gerade aktualisiert.

Stromtankstellen erfreuen sich in Zeiten der Diskussion über Klimaschutz zunehmender Beliebtheit. Auch Beschwerden der Nachbarschaft an Land oder der auf Seite liegenden Berufskollegen über Lärm- und Abgasbelastung gibt es an den geräusch- und geruchlos arbeitenden Säulen nicht mehr. Für die Binnenschifffahrt ist die Aktualisierung der europäischen Norm also auf jeden Fall eine positive Entwicklung. Der Strombezug ist rund um die Uhr möglich, die Standards bezüglich Sicherheit allgemein und der Komfort bei der Bezahlung – neu auch über App oder Webpage möglich – wurden weiter verbessert. Auch die BG Verkehr begrüßt den Fortschritt: „Über weniger Lärm am Liegeplatz freut sich in jedem Fall auch die Besatzung“, sagt Holger Bessel, kommissarischer Leiter des Referats Binnenschifffahrt bei der BG Verkehr. „Ruhiger Schlaf ist angesichts des doch häufig stressigen Alltags an Bord mehr als willkommen. Ausgeruht macht der Mensch in der Regel auch weniger Fehler, was natürlich ganz allgemein der Arbeitssicherheit an Bord zugutekommt.“

Schnittstellen optimieren

Die Norm gilt für die gewerbliche Binnenschifffahrt. Sie definiert die Anforderungen

an elektrische Anlagen zur landseitigen Versorgung der Schiffe mit elektrischer Energie, einem Drehstrom von 400 V, der Frequenz von 50 Hz und mit einer Stromstärke bis 125 A – damit lassen sich bis zu 88 kVA übertragen. Es gibt außerdem Neuerungen, um die Schnittstellen zwischen Land und Wasser zu optimieren. Beispielsweise richten sich die Teile 1 und 3 der Norm an den Binnenschiffer oder das Elektrounternehmen, das die elektrischen Einrichtungen an Bord installiert und wartet. Damit keine Sicherheitslücken bleiben, müssen die Komponenten des Landanschlusses genau aufeinander abgestimmt sein. So wird vermieden, dass es bei Beschädigung der Landanschlussleitung Folgeschäden im Netz an Bord oder in der Stromtankstelle gibt. „Hierzu gehört auch, dass zwischen der Bordeinspeiseeinheit und der Hauptschalttafel ein Trenntransformator vorgesehen wird“, erklärt Heinz-Hermann Mecklenburg, der als Aufsichtsperson für die Binnenschifffahrt tätig ist und die Verhältnisse an Bord aus der Praxis kennt. Einen Trenntransformator mit einer Leistung von 30 kVA gibt es beispielsweise in den Abmessungen Länge x Breite x Höhe von

48 x 33 x 50 cm, er wiegt etwa 200 Kilo. Ein Gerät mit 80 kVA hat die Abmessungen 70 x 52 x 88 cm und wiegt etwa 320 Kilo. Braucht man weniger elektrische Energie, werden auch die Geräte kleiner: 12,5- bis 20-kVA-Transformatoren sind nur noch 48 x 45 x 59 cm groß und wiegen zwischen 100 und 150 Kilo.

„Weitere größere Maßnahmen sind bei unseren Mitgliedsunternehmen durch diese Aktualisierung in der Regel nicht erforderlich“, ergänzt Mecklenburg. „Wenn die elektrischen Anlagen auf dem Schiff den Sicherheitsvorschriften entsprechen, können die modernen Stromtankstellen ohne Probleme genutzt werden.“ (dp)

+ www.din.de

- DIN EN 15869 Teile 1 bis 3: Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Elektrischer Landanschluss, Drehstrom 400 V, 50 Hz, bis 125 A
- Teil 1: Allgemeine Anforderungen
 - Teil 2: Landseitiger Teil
 - Teil 3: Bordseitiger Teil

Infos der BG Verkehr für die Binnenschifffahrt
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16697865

Binnenschiffer dürfen ihr Schiff selbst an die Stromtankstellen anschließen, um Landstrom zu beziehen. Die Abrechnung der Kosten ist über das Internet möglich.





Die Max-Bögl-
Asphaltmischanlagen
können über 90 verschiedene
Asphaltsorten mischen.

Heiße Ware

Asphalt ist anspruchsvoll. Er lässt sich nur weiterverarbeiten, wenn er pünktlich mit der richtigen Temperatur auf der Baustelle ankommt. Für die Fahrer von Max Bögl kein Problem.

Asphalt ist im Straßenbau seit Jahrzehnten unverzichtbar: Moderne Fahrbahnen sind eine technische Meisterleistung, individuell zusammengesetzt aus über 90 möglichen Sorten Asphalt. Dieser muss nach definierten Qualitätsstandards hergestellt, sicher transportiert und fast auf die Minute pünktlich ausgeliefert werden. Wir haben einen Asphaltfahrer der Firmengruppe Max Bögl auf eine Nachtbaustelle der A 3 begleitet.

Da schwappt nichts in den Kurven ...

Johann Schmidt beherrscht seinen MAN TG 65 18.440 samt Thermowannenaufleger aus dem Effeß. Heute





Schichtbeginn für den gut gelaunten Johann Schmid und seinen blitzblanken Thermowannenaufleger.



Von einer speziell dafür gebauten Bühne aus spritzt Schmid vor der Beladung mit Asphalt ein Trennmittel in die Mulde.

Nacht ist der Auflieger mit gut 26 Tonnen Binderasphalt voll beladen. Schmid ist gelernter Kfz-Mechaniker. In seinen Anfängen fuhr er Tankzüge. Seit 1991 ist er als Berufskraftfahrer bei Max Bögl angestellt. Hier fährt er alles – am liebsten aber Asphalt. „Da schwappt nichts in Kurven, da zehren nicht Tausende Kilometer Strecke an meinen Nerven und es gibt in der Regel auch kein Wochenendfahrverbot“, fasst er die Vorzüge zusammen. Im diffusen Licht der Zufahrt zur Autobahnnachtbaustelle dirigiert Schmid den fast zehn Meter langen und nun 40 Tonnen schweren Zug über einen holprigen Feldweg, der kaum breiter als sein Fahrzeug ist. Damit sich die Kollegen nicht an Engstellen begegnen, sprechen sie sich per Funk ab. Denn rückwärts zu rangieren wäre hier kaum möglich – ohne Einweiser oder Rückfahrkamera (sie würde das Entladen der gut 180 Grad heißen Ware nicht lange überstehen). Nach ungezählten Bodenwellen und Schlaglöchern erreicht Schmid endlich die bereits asphaltierte Tragschicht der neuen Fahrbahn. Ab hier geht es nun zügig im flackernden Schein zahlreicher Rundumkennleuchten zum heutigen Arbeitsabschnitt.

Langlebiger Straßenbau ist eine Kunst

Ein moderner Straßenbelag besteht aus drei Schichten: der Tragschicht aus grob gekörntem Gesteinsgranulat, der Binderschicht aus oft halb so großem „Korn“ und der Fahrbahndecke aus extrem feiner Körnung (ein Millimeter oder weniger). Allen gemeinsam ist das Bitumen, das jedem Granulat zugemischt und zur perfekten Verbindung auf gut 180 Grad erhitzt wird.

Die zehn Zentimeter dicke Tragschicht der neuen Fahrbahn wurde in den vergangenen Wochen asphaltiert. Inzwischen ist sie vollständig ausgehärtet. Gestern wurde Bindemittel auf den Abschnitt gesprüht, der in dieser Nachtschicht

bearbeitet wird. Jetzt kann die etwa acht Zentimeter dicke Zwischenschicht aufgetragen werden. Den Abschluss bildet später die vier Zentimeter dicke Fahrbahndecke, insgesamt also eine rund 30 Zentimeter dicke Fahrbahn. Dieser Autobahnabschnitt soll mindestens 30 Jahre halten.

Bei Tag beobachten Zuschauer die Bauarbeiten von der Autobahnbrücke aus.

Schicht für Schicht

Die Asphaltsschichten werden durch sogenannte Fertiger aufgebracht. Diese mächtigen Maschinen mit Raupen-antrieb müssen ohne Unterbrechung mit exakt temperiertem Asphalt versorgt werden. Damit das klappt, wird der Asphalt zuerst in einen sogenannten Beschicker gefüllt. Dieser Asphaltssammler fährt ebenfalls auf Raupen, besteht aus einem Einfülltrichter sowie speziellen Förderbändern (den „Kratzbändern“) und ist im professionellen Straßenbau unentbehrlich. Über den Beschicker erreicht die Asphaltmischung den Fertiger und von dort gelangt sie über Verteilerschnecken an die beheizten Einbaubohlen. Die Bohlen besitzen Vibrationseinrichtungen, die den Asphalt bereits vorverdichten. Tonnenschwere Walzen sorgen zum Schluss für die endgültige Verdichtung der Asphaltdecke. Das Verfahren wird je nach Straßentyp und den Vorgaben des Auftraggebers modifiziert.

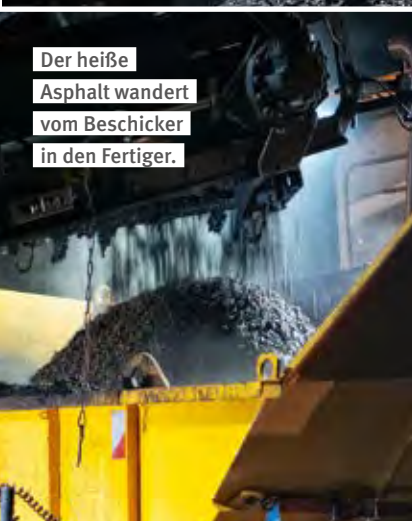




Während Schmidt den Beschicker mit Asphalt füllt, wird sein Lkw zentimeterweise vorwärts geschoben.



Hier ist die recht grobe Körnung des Binderasphalts gut zu erkennen.



Der heiße Asphalt wandert vom Beschicker in den Fertiger.



Die Heckstoßstange ist während des Abladens weggeklappt.

Auch Johann Schmidt hat inzwischen den Beschicker erreicht und lädt das Mischgut genau mittig in den Aufnahme- und Abfuhrtrichter. Hilfestellung auf den letzten Metern rückwärts erhält er nur durch Handzeichen seiner Baustellenkollegen, denn Rufe und Pfiffe gehen im Lärm der sich zentimeterweise voranbewegenden Baumaschinen nahezu unter. „Rückwärtsfahren sollte man bei diesem Job schon beherrschen“, lautet Schmidts trockener Kommentar.

Innen heiß – außen kalt: Seit 2019 ist der Einsatz von Thermoaufliegern für jeglichen Straßenneubau zwingend vorgeschrieben.

Bloß keine Erschütterungen

Einmal angedockt, wird Schmidts 40-Tonner vom Abdrückbalken des Beschickers – einem Rollensystem, das an den hinteren Reifen des Anhängers anliegt – automatisch vorwärts geschoben. Johann Schmidt steuert jetzt mit voller Konzentration und viel Erfahrung über die Kipphöhe der Thermowanne den gleichmäßigen Abfluss des Asphalts in den Einfülltrichter. „Wir könnten auch direkt in den Fertiger kippen, aber wir dürften ihn dabei auf gar keinen Fall berühren“, erzählt Schmidt. Denn jede noch so kleine Vibration könnte zu Unebenheiten auf der Fahrbahndecke führen, die sich kaum korrigieren lassen.“

Vor allem die moderaten Temperaturen dieser als regenfrei prognostizierten Sommernacht sind der Grund für die Aufbringung der Binderdecke zur Schlafenszeit. Die Tragschicht ist vom sonnigen Tag noch gut temperiert und kann sich nun mithilfe des aufgespritzten „Klebers“ optimal mit der Binderschicht vereinen. Es dauert nur wenige Minuten, dann sind 26 Tonnen Mischgut im Schlund des Beschickers verschwunden und über die Kratzbänder auf dem Weg zum Fertiger. An dessen Heck bleiben sie als neue, heftig dampfende Fahrbahndecke zurück. Danach wird stundenlang gewalzt, bis die Asphaltdecke auftragsgemäß verdichtet ist.

Der Fertiger darf nicht stillstehen

Mindestens dreimal wird Johann Schmidt heute Nacht 26 Tonnen Binderasphalt im Trichter des Beschickers abliefern – gemeinsam mit 20 Kollegen und deren Thermowannenzügen, die ihr Mischgut allesamt im gut 80 Kilometer entfernten Asphaltmischwerk der Firmengruppe Max Bögl in Sengenthal laden. Bögl betreibt aktuell drei Mischwerke, die strategisch über ganz Deutschland verteilt liegen. Hinzu kommen noch mobile Anlagen. Per Funk stimmen sich alle Fahrer mit den Kollegen im Asphaltmischwerk ab, sodass eine unterbrechungsfreie Anlieferung auf der Baustelle sichergestellt ist. „Dass



Nachdem der Fertiger die Asphaltdecke aufgetragen hat, verdichten tonnenschwere Walzen die Fahrbahndecke.

der Fertiger niemals wegen Asphaltmangel stillsteht, ist eigentlich der einzige Termindruck, den wir haben“, sagt Schmidt entspannt.

Im Fuhrpark stehen 50 Thermoauflieger zur Verfügung. Derzeit beschäftigt das Unternehmen rund 70 Fahrerinnen und Fahrer, die bei Bedarf von eigenen Fahrlehrern ausgebildet und für den Umgang mit Thermoaufliegern geschult werden. Wie fast die gesamte Branche sucht auch Max Bögl ständig Personal.

Nacharbeit hat auch Vorteile

Schmidt kratzt nach dem Abladen an der Seite der Baustelle die letzten Asphaltreste mit einem großen Spachtel vom Rand der Thermowanne ab und klappt die Heckstoßstange des Aufliegers fahrbereit herunter. Dann geht es über freie Straßen durch die stockdunkle Nacht zurück zum Mischwerk. Der Ladevorgang dauert dort samt „Papierkram“ nur wenige Minuten und schon ist die nächste Lieferung auf dem Weg zur Nachtbaustelle.



Gegen die Nachtarbeit hat Schmidt wenig einzuwenden. „Der größte Nachteil ist, dass ich in Wochen mit Nachtschichten meine Frau kaum zu Gesicht bekomme“, resümiert der 58-Jährige, „denn sie arbeitet tagsüber. Aber das

Teer darf wegen seiner krebserregenden Wirkung im Straßenbau nicht mehr verwendet werden, Bitumen gilt bei korrekter Verarbeitung als unschädlich.

Fahren selbst ist deutlich angenehmer und entspannter. Die Straßen sind frei und die Arbeitszeiten klar geregelt.“ Und außerdem: Bögl tauscht alle fünf Jahre die Zugmaschinen aus. In ein paar Wochen bekommt Schmidt eine neue – mit allen modernen Assistenzsystemen, die die Fahrt mit der 180 Grad heißen Ware noch sicherer machen werden.

Text und Fotos: Heinz E. Studt

Asphalt, Teer, Bitumen – eine Richtigstellung

Bis Ende des 20. Jahrhunderts bestand der massenhaft verwendete Baustoff Asphalt aus dem – wie wir heute wissen – stark gesundheitsgefährdenden Basisstoff Teer, der aus Holz oder Kohle gewonnen wird. Teer ist seit 1984 im Straßenbau verboten, geregelt in den Technischen Regeln für Gefahrstoffe. Der heutige Baustoff Asphalt basiert auf dem Bindemittel Bitumen, einem aus Erdöl gewonnenen halbfesten Kohlenwasserstoffgemisch mit schwarzer (teergleicher) Farbe. Je nach gewünschter Asphaltart werden verschiedene Gesteinskörnungen mit heißem Bitumen zu verarbeitungsbereitem Asphalt gemischt. Grundsätzlich unterschieden wird zwischen Guss- und Walzasphalt. Teer darf man heutzutage weder verwenden noch wiederaufbereiten. Er muss als Sonderabfall entsorgt werden.

Der Betriebsarzt – das unbekannte Wesen?

Jeder Arbeitgeber ist verpflichtet, sich von einem Betriebsarzt beraten zu lassen. Die Wirklichkeit sieht leider immer noch anders aus. Wir beantworten häufige Fragen zu dem Thema.

Ich habe einen kleinen Betrieb mit vier Angestellten, zwei davon in Teilzeit. Brauche ich da wirklich einen Betriebsarzt?

Ja, brauchen Sie. Die Anzahl der Mitarbeiter spielt keine Rolle. Sobald ein Unternehmer auch nur einen Mitarbeiter fest einstellt, muss er eine Fachkraft für Arbeitssicherheit und einen Betriebsarzt bestellen, die ihn zu Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes im Betrieb beraten.

Ist das eine ganz neue Vorschrift?

Nein, das gilt schon seit 1974 und steht im Arbeitssicherheitsgesetz, genau genommen im „Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (Arbeitssicherheitsgesetz – ASiG). Der Gesetzgeber erkannte damals, dass zwar der Unternehmer für alles verantwortlich ist, er aber nicht alles wissen kann. Daher verpflichtete der Gesetzgeber den Arbeitgeber dazu, das Fachwissen eines Betriebsarztes zu nutzen, um die Arbeit so zu gestalten, dass eine Gefährdung für das Leben sowie die körperliche und die seelische Gesundheit der Beschäftigten nach Möglichkeit vermieden wird. Dabei soll er den aktuellen Stand der Arbeitsmedizin und der Hygiene berücksichtigen. Auf dieser Logik bauen alle Arbeitsschutzvorschriften mit den darin enthaltenen Anforderungen zur Arbeitsmedizin auf.

Welche Aufgaben hat der Betriebsarzt konkret?

Er soll den Arbeitgeber und die Beschäftigten beraten: Was kann getan werden, damit die Gesundheit der Beschäftigten im Betrieb nicht gefährdet wird? Dafür gibt es viele Anlässe, zum Beispiel bauliche Maßnahmen,

den Umgang mit Stoffen, die ein erhöhtes Gefährdungspotenzial haben, die Auswahl von Hautschutzmitteln oder das vermehrte Auftreten von Gesundheitsproblemen, die mit dem Arbeitsplatz zu tun haben könnten.

Bei der Gefährdungsbeurteilung, die jedes Unternehmen haben muss, arbeiten idealerweise Betriebsarzt, Fachkraft für Arbeitssicherheit und Arbeitnehmervertreter zusammen. Auf jeden Fall ist wichtig, dass der Betriebsarzt die Arbeitsbedingungen in der Branche gut kennt, dass er wirklich weiß, wie die Arbeitsplätze und besonderen Belastungen aussehen und dass er das Vertrauen der Beschäftigten genießt. Denn er berät und untersucht sie gegebenenfalls auch im Rahmen der arbeitsmedizinischen Vorsorge.

Muss denn jeder Arbeitnehmer zum Betriebsarzt?

Nein, der Gesetzgeber hat genau festgelegt, bei welchen Belastungen am Arbeitsplatz eine Vorsorge durchgeführt werden muss. Welche Tätigkeiten im Einzelnen eine Vorsorge erfordern, kann man in der Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge nachlesen. Der Arbeitnehmer wiederum kann eine Vor-

sorge beantragen, wenn er den begründeten Verdacht hat, dass die Arbeitsbedingungen sich nachteilig auf seine Gesundheit auswirken (Wunschvorsorge).

Aber meine Angestellten haben doch schon die Eignungsuntersuchung hinter sich!

Die arbeitsmedizinische Vorsorge ist aber keine Eignungsuntersuchung, wie wir sie zum Beispiel für Berufskraftfahrer, Piloten oder Seeleute kennen. Die Eignungsuntersuchung klärt vor Beginn eines Arbeitsverhältnisses ab, ob der Bewerber den Anforderungen des Berufs gewachsen ist. Im Übrigen sind Eignungsuntersuchungen nur anlassbezogen möglich und sollen vor allem verhindern, dass andere Beschäftigte oder Dritte durch ungeeignete Kolleginnen oder Kollegen gefährdet werden.

Erfährt der Chef, was bei der Vorsorge herausgekommen ist?

Nein, es gilt wie sonst auch die ärztliche Schweigepflicht.

Woher weiß der Unternehmer dann, dass Handlungsbedarf besteht?

Für den Betriebsarzt gilt wie für jeden anderen Arzt auch die ärztliche Schweigepflicht.



© Getty Images / Kniel-Symnatzschke

Der Betriebsarzt wird ihn – ohne auf einzelne Personen einzugehen – darüber informieren, dass die Arbeitsschutzmaßnahmen nicht ausreichen.

Wer bezahlt die Vorsorge?

Allein der Arbeitgeber trägt die Kosten der arbeitsmedizinischen Vorsorge und er darf die Beschäftigten in keiner Weise daran beteiligen. Das gilt auch für körperliche und klinische Untersuchungen oder Impfungen.

Das kann sich doch kaum ein Betrieb leisten!

Für die betriebsärztliche Betreuung gibt es ganz unterschiedliche Modelle, die kostengünstiger sind, als viele denken. Für unsere kleinen und mittelgroßen Mitgliedsunternehmen mit maximal 50 Beschäftigten ist oft der Arbeitsmedizinische und Sicherheitstechnische Dienst (ASD) der BG Verkehr die beste Lösung.

Ich habe einen Mitarbeiter, der schon mehrmals wegen Rückenschmerzen arbeitsunfähig war. Nun hätte ich gern, dass sich unsere Betriebsärztin den Fall genauer anschaut, aber der Angestellte will sich von ihr nicht untersuchen lassen. Muss ich das akzeptieren?

Ja, denn Sie können niemanden zur Untersuchung zwingen. Aber Sie könnten sich mit dem Betriebsarzt darüber beraten, ob betriebliche Ursachen als Auslöser für die Rückenschmerzen infrage kommen. Oft ist eine Schulung zum rückenschonenden Heben und Tragen sinnvoll.

Wo finde ich einen Betriebsarzt?

Es gibt eine Vielzahl von Angeboten und Betreuungsmodellen. Für erste Informationen hilft ein Blick ins Internet oder auf die Gelben Seiten im Telefonbuch.

Kontrolliert die BG Verkehr, was der Betriebsarzt im Unternehmen macht?

Falls wir bei einer Betriebsbesichtigung Zweifel an einer angemessenen betriebsärztlichen Betreuung haben, würden wir uns die einzelnen Maßnahmen des Betriebsarztes nachweisen lassen. (dp)

+ Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMedVV)
www.bmas.de

DGUV Information 250-010
„Eignungsuntersuchungen in der betrieblichen Praxis“
<https://publikationen.dguv.de>

www.asd-bg-verkehr.de

DIE ARBEITSMEDIZINISCHEN VORSORGEUNTERSUCHUNGEN

	Wann	Arbeitgeber ...	Beschäftigte ...
Pflichtvorsorge	Besonders gefährdende Tätigkeiten (gem. Anlage zur ArbMedVV)	... müssen die Vorsorge regelmäßig veranlassen und dürfen die Tätigkeit erst ausüben lassen, wenn der Beschäftigte daran teilgenommen hat	... müssen den Termin wahrnehmen
Angebotsvorsorge	Gefährdende Tätigkeiten (gem. Anlage zur ArbMedVV) und bei Erkrankungen im möglichen ursächlichen Zusammenhang mit der Tätigkeit	... müssen die Vorsorge vor Aufnahme der Tätigkeit und regelmäßig anbieten	... können das Angebot ablehnen oder annehmen
Wunschvorsorge	Tätigkeiten, bei denen ein Gesundheitsschaden nicht auszuschließen ist	... müssen die Vorsorge ermöglichen	... müssen selbst aktiv werden

Fit im Alltag – los geht's!

Sie haben weder Zeit noch Lust, regelmäßig ins Fitnessstudio zu gehen? Dann machen Sie doch ein paar Übungen!

Muskeln und Gelenke brauchen vor allem Abwechslung. Wer zum Beispiel bei der Arbeit viel sitzen muss, sei es nun hinter dem Steuer oder am Schreibtisch, kann trotzdem zwischendurch mit einfachen Übungen Rückenschmerzen vorbeugen. Darüber hinaus stellt sich dadurch insgesamt ein besseres Körpergefühl ein, denn Bewegung ist eine Art Jungbrunnen: Atmung, Durchblutung und Verdauung, aber auch die Psyche profitieren selbst dann, wenn man nur wenige Übungen macht, die einen nicht gerade an die Leistungsgrenze bringen.

Gesundheit wünscht sich jeder: Durch unser Verhalten in Beruf und Freizeit können wir viel dafür tun!

Bewegung tut einfach gut, sie ist neben gesunder Ernährung und ausreichend Entspannung der wichtigste Faktor für unsere Gesundheit. Und zu guter Letzt verbessert Bewegung auch noch die Konzentrationsfähigkeit. Dass Sie auf diese Weise vor allem im Straßenverkehr das Unfallrisiko senken, sollte eigentlich Grund genug sein, gleich mit dem Minisportprogramm anzufangen: Los geht's! Übrigens: Wer mehr davon möchte, findet diese und weitere Übungen in unserer neuen Broschüre „Fit auf langen Fahrten“. (dp)

Schulterkreisen

Sie kennen das: Unbemerkt hat sich beim ununterbrochenen langen Sitzen die Schulterpartie verkrampt und nun fühlen Sie sich unangenehm verspannt. Das lässt sich mit rechtzeitigen Lockerungsübungen verhindern. Beim Schulterkreisen liegen beide Hände jeweils auf der „eigenen“ Schulter. Nun machen Sie mit den Ellenbogen kleine kreisende Bewegungen oder Sie bewegen die Schultern so, als ob Sie rückwärts paddeln würden. Kurze Pause und ein paar Mal wiederholen.



Rückendehnung

Für diese schöne Dehnübung muss man nicht gelenkig sein: Stellen Sie die Füße ungefähr schulterbreit auseinander und federn Sie leicht in den Knien. Jetzt lassen Sie Kopf, Schultern und Arme nach vorn fallen. Spüren Sie, wie die Schwerkraft Sie nach unten zieht, und geben Sie langsam mit dem Oberkörper nach. Verharren Sie etwa 15 Sekunden dort, wo es für Sie bequem ist. Wichtig: Bei dieser Dehnübung soll man auf keinen Fall mit Gewalt möglichst tief nach unten rucken, sondern ganz weich bleiben.



Der Hacker

Die Hackerübung ist ganz einfach und hat doch eine besonders günstige Wirkung. Sie erreichen damit die Tiefenmuskulatur direkt an der Wirbelsäule, die wir bewusst gar nicht aktivieren können. Nehmen Sie sich 60 Sekunden Zeit und machen Sie den Hacker möglichst oft als Vorbeugung gegen Rückenschmerzen! So geht's: Gehen Sie in die Skifahrerhocke und strecken Sie beide Arme in Verlängerung des Rumpfes nach vorn oben. Führen Sie nun mit beiden Armen schnelle, kleine Hackbewegungen aus. Nach 30 Sekunden eine kleine Pause und einmal wiederholen – fertig!



Wackeln auf einem Bein

Eine schöne Lockerungsübung im Einbeinstand ist der sogenannte Wackler, der durch kleine, schnelle Drehbewegungen die Tiefenmuskulatur trainiert. Dazu stehen Sie auf einem Bein und legen beide Hände über Kreuz auf die Schultern. In dieser Haltung dreht man den Oberkörper in kleinen, schnellen Bewegungen abwechselnd nach rechts und nach links. Am besten 30 Sekunden auf dem linken Bein, 30 auf dem rechten und jede Seite einmal wiederholen. Achten Sie bei dieser Übung darauf, das Becken stabil zu halten und ruhig weiterzuatmen.



Tarzanbrust

Diese Bewegung machen viele Menschen ganz unbewusst, um sich aus einer leicht verkrampften Haltung zu lösen. So wirkt es am besten: Atmen Sie tief ein, heben Sie dabei den Brustkorb und strecken Sie beide Arme zur Seite. Atmen Sie aus und setzen Sie die weiche Bewegung fort, indem Sie beide Schultern gleichzeitig nach hinten und unten schieben. Nun ruhig weiteratmen und die Schulterblätter in Richtung Wirbelsäule ziehen (das passiert fast von selbst). Gleichzeitig schieben Sie den Hinterkopf senkrecht nach oben. Diese Spannung kurz halten. Zum Abschluss lassen Sie sich bequem nach vorn fallen und hängen für ein paar Sekunden einfach schlaff im Sitz.



Balancieren auf einem Bein

Diese Übung kann man an verschiedensten Orten ausführen, zum Beispiel beim Zähneputzen: Stehen Sie circa 60 Sekunden lang möglichst ruhig und unverkrampft auf dem linken Bein, anschließend genauso lange auf dem rechten.

Die Wadenpumpe

Diese Übung ist gut für die Durchblutung der Venen. Stellen Sie sich langsam abwechselnd auf die Zehen und auf die Fersen. Zur Abwechslung versuchen Sie es auf einem Bein oder im Sitzen.



Augenentspannung

Wer müde oder erschöpft ist, reibt sich oft unwillkürlich über die Augen und macht dann weiter. Besser wirkt diese Entspannungsübung für zwischendurch mit erfrischender Wirkung: Zu Beginn lehnt man sich möglichst bequem zurück, atmet tief durch und reibt kurz beide Handflächen gegeneinander. Anschließend legen Sie die Hände wie ein Zelt über die geschlossenen Augen, atmen ganz ruhig weiter und ruhen sich so eine Minute lang aus. (Brillenträger nehmen natürlich vorher die Brille ab.)

INFORMATIONEN DER BG VERKEHR ZUM RÜCKENSCHONENDEN ARBEITEN

Rückenschmerzen sind leider allgegenwärtig, quer durch alle Altersklassen und Tätigkeitsarten. Oft sind sie der Grund für langfristige Arbeitsunfähigkeit. Zur Vorbeugung machen wir eine ganze Reihe von Informationsangeboten, die die Führungsverantwortlichen im Betrieb im Rahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements nutzen können. Unsere Aufsichtspersonen beraten gerne, unter anderem zu Fragen der Ergonomie am Arbeitsplatz. In Seminaren zum Arbeitsschutz ist auch rückengerechtes Arbeiten ein Thema. Und im Internet können Sie sich verschiedenste Informationen kostenlos bestellen (im Medienkatalog) oder unsere kurzen Animationsfilme anschauen (Bereich Güterkraftverkehr → Animationsfilme).

Hier eine kleine Auswahl:

- ▶ Animationsfilm „Rückentagebuch“
- ▶ Animationsfilm „Heben und Tragen“
- ▶ Animationsfilm „Ein gesunder Rücken kennt keinen Schmerz“
- ▶ Broschüre „Fit auf langen Fahrten“
- ▶ Leporello „ErgoCheck – fit und gesund Lasten bewegen“
- ▶ Faktenblatt „Heben und Tragen“ – Infos zur manuellen Lastenhandhabung
- ▶ DGUV Information 208-033 – Belastungen für Rücken und Gelenke – was geht mich das an?
- ▶ Unterweisungskarte „Rückenschonendes Arbeiten in der Binnenschiffahrt“

+ www.bg-verkehr.de

Ihre Frage:

Haftet der Arbeitgeber für Impfschäden?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Das Bundesarbeitsgericht hat das in einem aktuellen Fall negativ beschieden: Die Klägerin ließ sich von der Betriebsärztin gegen Grippe impfen. Der Arbeitgeber hatte zur Teilnahme aufgerufen und die Kosten übernommen. Wenige Stunden nach der Impfung klagte die Frau über starke Schmerzen und Bewegungseinschränkungen im Bereich der Halswirbelsäule. Im Beipackzettel der Impfstoffe waren mögliche Nebenwirkun-

© Gettyimages / Asawin_Klabma



gen aufgelistet. Deshalb ging die Klägerin davon aus, dass sie einen Impfschaden erlitten habe, für den ihr Arbeitgeber haften müsse, und forderte Schadenersatz und Schmerzensgeld. Ohne Erfolg. Das Bundesarbeitsgericht argumentierte, dass kein Behandlungsvertrag zwischen Arbeitgeber und Mitarbeiterin bestanden

habe und somit der Arbeitgeber nicht zur Aufklärung über mögliche Risiken der Impfung verpflichtet gewesen sei. Sollte die Betriebsärztin ihre Aufklärungspflichten vernachlässigt haben, sei dieser Fehler nicht dem Arbeitgeber zuzurechnen. (Urteil des Bundesarbeitsgerichts vom 21.12.2017, Az. 8 AZR 853/16)



© Westend61/KOALA3 by iterranux.com

Unfallversicherungsschutz auch an einem „Probetag“?

Im SicherheitsProfi 3-2019 haben wir über den Versicherungsschutz bei Probearbeit berichtet. Kurz nach Druckfreigabe fällte das Bundessozialgericht ein Urteil, das unserer Darstellung zu widersprechen scheint. Das Gericht hatte einem Kläger recht gegeben, der an einem Probearbeitstag als Lkw-Fahrer tätig war, dabei einen schweren Unfall erlitt und auf Anerkennung eines Arbeitsunfalls klagte. Obwohl es in Medienberichten teilweise anders

klingt, sind aber trotz dieses Urteils Probearbeitstage weiterhin nur in Ausnahmefällen versichert. Grund: Bei einem unverbindlichen „Schnupper-tag“ geht es normalerweise um das gegenseitige Kennenlernen, die Arbeitsleistung steht dabei im Hintergrund. Bei einer „richtigen“ Probearbeit wie in dem entschiedenen Fall übernimmt der Bewerber dagegen auf Anweisung des Chefs betrieblich notwendige Arbeiten – ebenso wie die regulär Be-

schäftigten. Damit handelt es sich um ein Arbeitsverhältnis, aus dem auch ein Anspruch auf Bezahlung entsteht. Auch nach dem BSG-Urteil bleibt es also dabei: Die private Arbeitssuche und Verhandlungen über den Abschluss eines Arbeitsvertrages einschließlich Probetag sind dem eigenwirtschaftlichen Bereich zuzuordnen und stehen grundsätzlich nicht unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Ausnahmen bestätigen die Regel.

109.346 Kinder

sind im vergangenen Jahr auf ihrem Schulweg verunglückt, meldet die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung. Etwa die Hälfte der Kinder stürzte auf dem Gehweg oder an einer Haltestelle und verletzte sich dabei an Armen, Beinen oder am Kopf. Ein Viertel der Unfälle auf dem Schulweg ereignete sich mit dem Fahrrad.



© Gettyimages / 13re_design



Lohnnachweis nur noch digital

Der digitale Lohnnachweis wurde erfolgreich in das DEÜV-Meldeverfahren integriert. Zum zweiten Mal erfolgt die Abgabe des Lohnnachweises ausschließlich auf digitalem Weg. Ausgenommen von dieser Regelung sind die Unternehmen der Seeschifffahrt.

Das beitragspflichtige Arbeitsentgelt ist in der gesetzlichen Unfallversicherung eine wesentliche Grundlage für die Beitragsberechnung zur Arbeitnehmersicherung. Jeder Unternehmer, der Arbeitnehmer und/oder Aushilfen beschäftigt, muss einmal im Jahr den digitalen Lohnnachweis abgeben. **Die Abgabefrist für 2019 endet am 16. Februar 2020. Bitte beachten Sie die gesetzliche Frist zur Abgabe des digitalen Lohnnachweises. Geht der Lohnnachweis nicht, nicht rechtzeitig oder unvollständig ein, schätzt die BG Verkehr die Lohnsummen.**

Die BG Verkehr berechnet auf Basis des digitalen Lohnnachweises Ihre Beiträge. Den Bescheid für die Umlage 2019 erhalten Sie im Frühjahr 2020.

In drei Schritten zur Abgabe

1. STAMMDATEN ABRUFEN

Zuerst rufen Sie über Ihr Entgeltabrechnungsprogramm die Stammdaten des Unternehmens ab. Hierfür brauchen Sie Ihre Zugangsdaten, die Sie im Extranet der BG Verkehr finden. Die Zugangsdaten bestehen aus der

- ▶ **Betriebsnummer** der BG Verkehr (BBNRUV) für die Binnenschifffahrt: 15141364
- ▶ **Mitgliedsnummer**
- ▶ **PIN**

2. STAMMDATEN ÜBERNEHMEN

Als Nächstes übernehmen Sie die Stammdaten in das Entgeltabrechnungsprogramm.

3. MELDUNG AN DIE BG VERKEHR

Nach der Datenübernahme melden Sie den digitalen Lohnnachweis aus dem Entgeltabrechnungsprogramm an die BG Verkehr. Bei erfolgreicher Datenübermittlung erhalten Sie von uns eine Bestätigung (Quittung), die Sie über das Entgeltabrechnungsprogramm abrufen können. Hat das Unternehmen mehrere Stellen zur Lohn- und Gehaltsabrechnung, muss jede dieser Abrechnungsstellen einen Stammdatenabruf durchführen und den Lohnnachweis abgeben. Die BG Verkehr erwartet für jeden Abruf einen Teillohnachweis und fasst diese zur Beitragsberechnung im Beitragsbescheid zusammen.

Digitaler Lohnnachweis ohne Entgeltabrechnungsprogramm

Wird in Ihrem Unternehmen kein Entgeltabrechnungsprogramm genutzt, geben Sie den digitalen Lohnnachweis über die Ausfüllhilfe sv.net ab.

Eine Bitte: Geben Sie den Nachweis nicht „aus Sicherheitsgründen“ doppelt ab. Anleitungen zum Ausfüllen finden Sie im Internet.

Ralf Schäfer

Mitgliederabteilung der BG Verkehr

+ Informationen zum digitalen Lohnnachweis:
www.dguv.de | Webcode: d981926

Zugangsdaten zum digitalen Lohnnachweis
E-Mail: LN-digital@bg-verkehr.de
Tel.: 040 3980 1218

Infos zur Ausfüllhilfe sv-net:
www.itsg.de/oeffentliche-services/sv-net

Ein Mann kämpft um seinen beruflichen Traum

Ein kurzer Augenblick und das ganze bisherige Leben ändert sich. So einen Moment erlebt Wladimir Isbrecht am 13. April 2016. Bei einem Zusammenstoß mit einem anderen Lkw erleidet der Berufskraftfahrer einen schweren Unfall.



Schwer verletzt wird der damals 38-Jährige, der für eine mittelfränkische Spedition fährt, in die Universitätsklinik Ulm eingeliefert. Seine linke Hand und ein Stück des Unterarms müssen amputiert werden. In der Schädeldecke klafft ein Loch. Die Hüfte ist so schwer verletzt, dass später ein künstliches Gelenk eingesetzt werden muss.

„Wie viel die Gesundheit und das eigene Leben wert sind, bemerkt man erst, wenn die Angst da ist, es zu verlieren“, fasst Isbrecht seine Gefühle nach dem Unfall zusammen. Und er beschließt zu kämpfen. „Ich bin aus dem Koma erwacht und wollte nur eines: unbedingt wieder Lkw fahren!“ Rüdiger Curth, der als Reha-Berater der BG Verkehr Wladimir Isbrecht wenige Tage nach seinem Unfall in der Klinik besucht, erinnert sich: „Ich war damals skeptisch, ob das jemals wieder möglich sein würde.“

„In einem Jahr fahre ich wieder Lkw“

Für Wladimir Isbrecht beginnt eine lange Leidenszeit. Monatlang liegt er im Krankenhaus. Bei der Heilung der Kopfverletzungen stellen sich Komplikationen ein. Der Patient wird in die BG Klinik Murnau verlegt. Die Fachärzte in dieser auf rekonstruktive Unfallchirurgie und Orthopädie spezialisierten Klinik implantieren Wladimir Isbrecht ein neues Stück Schädeldecke und versorgen ihn mit einer Bionik-Handprothese. Diese Prothese nimmt Signale der Muskeln und die dabei entstehende Spannung auf und verarbeitet sie zu Be-

wegungen der Prothesenfinger. Der Umgang damit muss aber geduldig gelernt werden.

Ein Team aus Ärzten und Physiotherapeuten kümmert sich intensiv darum, dass Isbrecht seine neue Hand schließlich wie selbstverständlich benutzen kann. Und dennoch: „Als ich meinem Professor in Murnau sagte, dass ich in einem Jahr wieder Lkw fahre, hat er das nicht geglaubt“, berichtet Isbrecht. Für Tätigkeiten, bei denen er mehr Kraft braucht, bekommt er alternativ zu der Hand einen robusten Greifer. Die BG Verkehr kommt für die Kosten auf. „Unser Ziel ist es, dass die Versicherten möglichst ohne größere Einschränkungen wieder in ihr soziales und berufliches Leben zurückkehren können. Deshalb zahlen wir die gesamte medizinische Behandlung und alle Hilfsmittel, die dazu notwendig sind“, erklärt Rüdiger Curth.

Gitarre spielen ist vorbei, aber Holz hacken geht gut.

Die gemeinsamen Anstrengungen von Patient, Ärzten und Therapeuten zeigen immer deutlichere Erfolge. Isbrecht, Curth und eine Betreuerin vom Berufsförderungszentrum Westmittelfranken vereinbaren daraufhin Praktika, um die Belastbarkeit des Patienten an verschiedenen Arbeitsplätzen zu erproben. Seinen Traum, wieder am Steuer eines Lkw zu sitzen, gibt Wladimir Isbrecht aber nicht auf. Er kämpft weiter, trainiert und übt uner-



Wladimir Isbrecht mit Rüdiger Curth von der BG Verkehr (rechts), Katharina Hofer-Steinert vom Berufsförderungszentrum Westmittelfranken und seinem Arbeitgeber Felix Köhler.



© BG Verkehr/Heinz E. Studt



Mit Erfolg zurück in den Beruf: „Wenn es am Lkw was zu reparieren gibt, sage ich meinem Chef immer, lass mich das machen. Dauert zwar länger, aber ich kann das“, freut sich Wladimir Isbrecht.

Der Lkw erhielt am Lenkrad einen Handgriff mit Multifunktionsknopf, über den unter anderem Blinker, Hupe und Licht bedient werden.

müde. Und diese Hartnäckigkeit zahlt sich schließlich aus: Die Ärzte bescheinigen ihm seine Fahrtauglichkeit. Geschafft – Isbrecht bekommt dank des Gutachtens der Führerscheinstelle seinen Lkw-Führerschein mit einigen Auflagen zurück.

Nachts wird Ware an Discounter geliefert

Wladimir Isbrecht bekommt eine Chance bei der Spedition Köhler in Hemmersheim. Das Praktikum zur Erprobung absolviert er erfolgreich und bekommt anschließend sofort ein Jobangebot. Damit er den Lkw selbstständig bedienen kann und die Führerscheinauflagen erfüllt werden, sind allerdings Anpassungen des Fahrzeuges notwendig. Die BG Verkehr übernimmt die Kosten für einen Multifunktionsknopf, der eine einfachere Handhabung verschiedener Bedienelemente ermöglicht. Außerdem zahlt die BG Verkehr sechs Monate

lang einen Teil des Lohns. Auch der private Pkw, mit dem Isbrecht jeden Tag mehr als 80 Kilometer zur Arbeit fährt, wird an die Bedürfnisse des Handamputierten angepasst. „Die Anstrengungen haben sich gelohnt“, freut sich Rüdiger Curth. Die Tätigkeit in der neuen Firma klappt unverändert gut. Wladimir Isbrecht liefert nachts Ware an einen Discounter. „Dass er es geschafft hat, alle damit verbundenen Aufgaben überwiegend allein zu erledigen, nötigt mir großen Respekt ab.“

Für Wladimir Isbrecht und seine Familie findet damit eine lange Zeit der Schmerzen, der Unsicherheit und der Entbehrungen ein gutes Ende, auch wenn einige Einschränkungen bleiben: „Für meine Freizeit musste ich mir neue Hobbys suchen“, erzählt Isbrecht, „Gitarre spielen kann ich nicht mehr, ich hab's versucht. Aber Holz hacken geht gut“, freut er sich. (ba)

Nachtsicht

Wenn Sie am Steuer Ihres Fahrzeugs in dieser dunklen Jahreszeit Menschen bemerken, die ein unbeleuchtetes Fahrrad fahren, haben Sie gegenüber anderen schon einen besonderen Vorteil: Sie haben das Fahrrad und die Person darauf bemerkt. Warum eigentlich? Viele Fahrradfahrende scheinen es ja geradezu darauf anzulegen, auf keinen Fall gesehen zu werden. Das Licht, das schon im Sommer kaputt war, aber nicht gebraucht wurde, ist immer noch nicht repariert, eine dunkle Jacke ist kleidsamer und reflektierende Materialien sind uncool. Diese Radlerinnen und Radler sind fest davon überzeugt, dass sie trotzdem gesehen werden. Sie, liebe Leserin, lieber Leser, haben das geschafft und damit vielleicht ein Leben gerettet – weil Sie entweder sehen wie

ein Adler oder erkannt haben, dass man besser hin und wieder prüfen lässt, ob das noch so ist. Nachts kommt es nicht nur auf eventuell erforderliche, optimale Korrektur der Sehschärfe an, sondern zum Beispiel auch auf die Blendempfindlichkeit und das Kontrastsehen. Sie haben sich in letzter Zeit augen- oder betriebsärztlich untersuchen lassen, haben eine neue Brille, vielleicht sogar eine neue Linse wegen einer Linsentrübung, wie sie viele Menschen im Laufe des Lebens betrifft? Super für die unbeleuchteten Radfahrerinnen im Winter, vielen, vielen Dank dafür! Liebe Radfahrende, nicht alle Menschen, die am Straßenverkehr teilnehmen, sind so umsichtig wie die Leserinnen und Leser dieser Kolumne. Ich würde mein Leben zumindest nicht davon abhängig machen.



© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention



Lagern bei Bewusstlosigkeit

Ist ein Mensch bewusstlos, befindet er sich immer in Lebensgefahr. Weil die Muskulatur völlig erschlafft ist, sind die Schutzreflexe ausgeschaltet. Daher besteht die Gefahr, dass die Zunge in den Rachenraum sinkt und dort die Atemwege verschließt. Weil außerdem der Hustenreflex außer Kraft gesetzt ist, können Speichel, Erbrochenes oder Blut in die Atemwege gelangen und zur Erstickung führen. Deswegen muss auf jeden Fall der Notruf abgesetzt werden.

Falls jemand regungslos daliegt, sprechen Sie ihn laut an und fassen ihn kräftig an den Schultern. Erfolgt darauf keine Reaktion, muss der Bewusstlose in die Seitenlage gebracht werden, damit er nicht erstickt. Dazu knien Sie seitlich neben ihm, fassen die Person an Schulter und Oberschenkel und ziehen sie vorsichtig zu sich. So wird der leblose Körper auf die Seite gelegt.



© DRK

Sollte es dabei passieren, dass die Person in die Bauchlage kommt, ist das nicht weiter tragisch. Denn wichtig ist nur eins: Die Zunge darf die Atemwege nicht verschließen und Flüssigkeit muss abfließen können. Um dies zu gewährleisten, beugen Sie den Kopf des Bewusstlosen nackenwärts und halten Sie dessen Mund geöffnet. Das gelingt auch in der Bauchlage. Legen Sie dem Verletzten die Hand des oben liegenden Arms mit dem Handrücken nach oben unter die Wange. So wird der Kopf in seiner Lage stabilisiert. Bis zum Eintreffen der Rettungskräfte sollten Sie den Bewusstlosen warm halten und ständig die Atmung kontrollieren.

Ingo Tappert
Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr

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 März 2020

© 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



Umfrage zum SicherheitsProfi

Sie finden den SicherheitsProfi langweilig, praxisfern und sowieso überflüssig? Oder doch eher informativ, gut zu lesen und nützlich für Ihre Arbeit?

Jetzt können Sie uns die Meinung sagen: Nutzen Sie einfach die vorfrankierte Postkarte auf Seite 9 oder machen Sie die Umfrage im Internet.

Wir sind gespannt.

Die Teilnahme ist komplett anonym.



Hier geht's zur Umfrage:
<https://befragungen.dguv.de>
TAN / Losung: Si-Profi