

SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

Aus der Praxis | 08

Sicher bei Seegang

Die richtige Rettungsweste | 10

Alkoholprobleme im Betrieb | 22



**Ob wir gesund und fit
alt werden, hängt nicht
nur vom Schicksal ab.**

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,

haben Sie schon einmal von den Blauen Zonen gehört? Das sind wenige Regionen, verteilt über die ganze Welt, in denen Menschen nicht nur ungewöhnlich alt werden, sondern auch als Hundertjährige noch körperlich und geistig gesund sind. Diverse Wissenschaftler versuchen herauszufinden, woran das liegt. Dass gesunde Ernährung, Bewegung und gute soziale Beziehungen eine wichtige Rolle spielen, steht schon jetzt außer Frage.

Und bei uns? In Deutschland liegt keine dieser Zonen der Langlebigkeit. Aber auch bei uns werden die Menschen immer älter. Allerdings sind nur wenige Glückliche bis ins hohe Alter fit und mobil. Das hat natürlich viele Gründe, aber manchmal ist es zum Verzweifeln: Wir wissen, was zu tun wäre, um unsere Gesundheit zu schützen, aber das Gegenteil passiert. Der Alkoholkonsum zum Beispiel ist in Deutschland gefährlich hoch, rund 74.000 Todesfälle gehen jährlich auf Alkohol oder eine Kombination aus Alkohol und Tabak zurück. Übergewicht, Bewegungsmangel, Stress, elektronische Medien – alles bekannte Feinde der gesunden Langlebigkeit.

Im SicherheitsProfi weisen wir deswegen immer wieder darauf hin, dass Gesundheit nicht nur vom Schicksal abhängt. In dieser Ausgabe lesen Sie zum Beispiel, wie Arbeitgeber auf problematischen Alkoholkonsum reagieren sollten, dass die BG Verkehr eine Notfallmappe zu traumatisierenden Erlebnissen anbietet, warum Fitnessarmbänder auch Nachteile haben oder welche positiven Veränderungen ein Fitnessstudio im Betrieb bewirkt (falls ein Artikel nicht in Ihrer Branchenausgabe steht, finden Sie ihn in der Ausgabe Post, Postbank, Telekom im Internet). Apropos Internet: Bis zum 31. März können Sie noch online an unserer Leserbefragung teilnehmen, der Link dazu steht auf der Rückseite des Heftes. Sagen Sie uns die Meinung – wir sind gespannt!

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr



© BG Verkehr/Heinz E. Städt

10



© BG Verkehr/Christoph Papsch

16



© BG Verkehr/Kirk Williams

13

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Anschlagmittel
Sicherheit auf der Brücke 08

Rettungsweste
Handlungshilfe für die Anschaffung 10

Locker bleiben!
Selbstkontrolle darf nicht zum Stress werden 12

Regelmäßig prüfen!
Sicherer Einsatz von Arbeitsmitteln 13

Tödliche Unfälle 2016.
Eine Analyse. 14

Reportage Autoverwertung
Wiederverwenden ist das beste Recycling 16

Alkohol
Wegschauen ist keine Option 22

BG Verkehr-Notfallmappe
Hilfe nach traumatisierenden Erlebnissen 24

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

BGdirekt

Der schnelle Weg zur Unbedenklichkeitsbescheinigung 27

Sind Umwege erlaubt?
Übersicht zum Versicherungsschutz 28

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann 30

Erste Hilfe
Starke Blutungen stillen 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02

Asbest an Bord – was tun?

Asbest und asbesthaltige Materialien dürfen seit 1990 auf Schiffen unter deutscher Flagge und seit 2011 weltweit in der Schifffahrt nicht mehr verwendet werden. Dennoch kommt es immer wieder zu Funden asbesthaltiger Materialien an Bord von Schiffen. Das gilt für Schiffe, für die eine Asbestfreiheitsbescheinigung der Werft vorliegt, und sogar für Schiffe jüngerer Baudatums.

Asbesthaltige Materialien wurden auf Schiffen vorwiegend als Brand- und Hitzeschutzisolationierungen sowie als Dichtungsmaterial verwendet. Die krebserzeugende Wirkung inhalierter Asbestfasern auf das mensch-



© Adobe Stock/Bernard MAURIN

liche Lungengewebe ist erwiesen. Noch heute sterben mehr Versicherte der gesetzlichen Unfallversicherung an den Spätfolgen von Asbest als an Arbeitsunfällen.

Was also tun, wenn an Bord Asbest gefunden wird? Die BG Verkehr möchte mit einer Branchenkonferenz am 12. Mai in Hamburg die Suche nach Antworten vorantreiben. Es soll Transparenz geschaffen werden, wo und in welchem Umfang mit asbesthaltigen

Materialien zu rechnen ist und welche Maßnahmen getroffen werden müssen, um die Gefährdung von Besatzungen und Dritten zu vermeiden.

Weitere Informationen zur Branchenkonferenz finden Sie auf der Homepage der BG Verkehr. Dort ist auch die Anmeldung möglich.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 18929148

Unterricht an Meisterschulen



© Aobe Stock/PicsArt

Referenten aus dem Referat Seeschifffahrt und Fischerei der BG Verkehr unterrichten seit Februar 2020 an der Fischereischule in Rendsburg. Die angehenden Fischwirtschaftsmeister lernen so aus erster Hand, was man über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Küstenfischerei und kleinen Hochseefischerei wissen muss.

Wege zurück ins Leben

Ein Verkehrsunfall reißt eine junge Frau aus ihrem bisherigen Leben. Diese und andere bewegende Geschichten über Menschen, die im Straßenverkehr schwer verletzt wurden und denen es gelang, wieder Fuß zu fassen, erzählen vier Reportagen der Kampagne „Runter vom Gas“. Mit der Aktion wollen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat die Verkehrsteilnehmer dazu motivieren, weniger riskant zu fahren.



© www.runtervomgas.de

www.runtervomgas.de/wege-zurueck-ins-leben.html



© Aobe Stock/PicsArt

Binnenschiffe unter deutscher Flagge

Der Anteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge ist weiter rückläufig. Er lag 2018 nach Angaben des Bundesamts für Güterverkehr bei 31 Prozent. Zum Vergleich: 1991 fuhren noch 45,5 Prozent der Schiffe auf deutschen Wasserstraßen unter deutscher Flagge. Marktanteile von Binnenschiffen unter niederländischer Flagge nahmen im gleichen Zeitraum von 42,8 auf 56,7 Prozent zu.

Höhere Förderung für Aus- und Weiterbildung

Binnenschiffer können seit diesem Jahr mehr Geld vom Bund erhalten. Damit will das Bundesverkehrsministerium dem Fachkräftemangel in der Branche entgegen-

wirken. Die Zuwendung beträgt 50 Prozent der Ausbildungskosten, maximal jedoch 65.000 Euro für die Dauer der gesamten 36-monatigen Ausbildungszeit. Ausgeweitet wird auch die Förderung für die berufliche Weiterbildung zur Erlangung von freiwilligen Qualifikationen. Diese kann jetzt mit bis zu 8.000 Euro innerhalb von 24 Monaten gefördert werden.



© BG Verkehr/Ahrens & Steinbach

+ www.elwis.de

Kurze Ruhezeiten schaden

Verkürzte Ruhezeiten führen häufig zu gesundheitlichen Beschwerden. Die Betroffenen leiden öfter unter Rückenschmerzen, Schlafstörungen oder emotionaler Erschöpfung. Das zeigt eine Studie der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin. Das deutsche Arbeitszeitgesetz legt die Höchstgrenzen für die tägliche Arbeitszeit und die Mindestdauer für Arbeitsunterbrechungen fest. In der Regel haben Beschäftigte demnach Anspruch auf eine ununterbrochene Ruhezeit von elf Stunden. Ausnahmen sind jedoch zugelassen.

+ www.baua.de/dok/8825610



© Getty Images/Elenathewise

Leserbefragung läuft noch bis zum 31. März

Wer sich an der Umfrage zum SicherheitsProfi beteiligen will, hat dazu noch bis Ende März im Internet Gelegenheit. Die Beantwortung der neun Fragen dauert nur zwei Minuten und ist komplett anonym. Wir sind gespannt auf Ihre Meinung!

Herzlichen Dank allen, die bereits mitgemacht haben: Die Redaktion freut sich über die vielen netten

und interessanten Kommentare. Wir werden Ihre Anregungen – natürlich auch die kritischen – gründlich auswerten. Mehr dazu im nächsten SicherheitsProfi.

+ Und hier geht's zur Umfrage: <https://befragungen.dguv.de>

TAN/Losung: Si-Profi



© Getty Images/Xurzon

Aktuelle Unfallmeldungen

Unaufmerksam

Am Morgen sollte die Ladung eines Großmotorgüterschiffs gelöscht werden. Der erfahrene Steuermann bediente selbst den Lukenwagen. Unbewusst legte er die rechte Hand auf die Lukenwagenschiene. Im Hafen war es sehr laut. Der Steuermann hörte deswegen nicht, dass der Lukenwagen anrollte, und konnte die Hand nicht rechtzeitig wegziehen. Drei Finger wurden abgetrennt.



© Getty Images/blinow61

Ungeschick

Ein routinierter Festmacher löste beim Losmachen eines Schiffes die Vorspring vom Poller. Sie wurde bordseitig mit der Schiffswinde angezogen. Der Versicherte bemerkte nicht, dass er gleichzeitig auf dem Vorläufer der Festmacherleine stand. Als die Leine plötzlich mit einem Ruck anzog, stürzte er heftig zu Boden und verletzte sich dabei an Arm und Schulter.

Unerfahren

Ein Praktikant verletzte sich am ersten Arbeitstag. Beim Anlegen des Gütermotorschiffes wollte er möglichst nah dabei sein. Zu dem Zeitpunkt waren alle beschäftigt und der junge Mann auf sich allein gestellt. So traf ihn ein Tau mit großer Wucht an der linken Körperseite, was zu äußerst schmerzhaften Prellungen am Hals und an der Schulter führte.

Zuschüsse zu Fahrsicherheitstrainings

Die BG Verkehr unterstützt auch 2020 ihre Mitgliedsunternehmen bei der Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining. Anträge sollten möglichst zeitnah gestellt werden, denn die Fördermittel sind begrenzt und werden in der Reihenfolge der Antragseingänge vergeben.

Bezuschusst wird ein Training nach den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrates von mindestens eintägiger Dauer. Für Unternehmen mit mehr als 250 Mitarbeitern besteht zusätzlich die Möglichkeit, auf Basis eines selbst erstell-



© ADAC

ten Konzeptes eine individuelle Förderung zu erhalten. Der Förderbetrag in Höhe von maximal 30.000 Euro ist abhängig von der Beurteilung des Konzeptes und der Mitarbeiterzahl. Entsprechende Anträge für das Jahr 2021 können bis zum 12. Juni 2020 gestellt werden.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 16329291

Aus der Vertreterversammlung der BG Verkehr

Die Mitglieder der Vertreterversammlung der BG Verkehr votierten in ihrer Tagung am 5. Dezember für mehrere Satzungsänderungen. Neben dem Haushalt war auch die Umsetzung der Vision Zero – einer Welt ohne tödliche Arbeitsunfälle und schwere Berufskrankheiten – Thema der Sitzung. Die BG Verkehr hat dazu Schwerpunktthemen festgelegt: Kuppeln und Wegrollen von Fahrzeugen, Absturz und Rückwärtsfahrten. Interesse fand ferner die Vorstellung des neuen Rechenzentrums in Alzey, das die BG Verkehr im Verbund mit anderen Unfallversicherungsträgern nutzt. Es entspricht höchsten Anforderungen an effiziente Datenverarbeitung, Datensicherheit und Umweltfreundlichkeit.



© BG Verkehr

Größtes Hinterlandterminal

Im Duisburger Hafen soll bis 2022 das größte Containerterminal im europäischen Hinterland entstehen. Vorgesehen ist dafür das Gelände der heutigen Kohleinsel in Ruhrort. Hafenbetreiber Duisport reagiert damit auf den infolge der Energiewende stark zurückgehenden Kohleumschlag. Stattdessen soll das neue Terminal mit dem Namen „Duisburg Gateway Terminal“ zur Abwicklung des boomenden Chinahandels genutzt werden. Es soll zum zentralen europäischen Knotenpunkt für den Zugverkehr entlang der Korridore der Neuen Seidenstraße ausgebaut werden.



© Hans Blossley

Hohe Kosten durch Erwerbsunfähigkeit

2018 sind nach Schätzungen der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) etwa 708 Millionen Arbeitstage wegen Erwerbsunfähigkeit ausgefallen. Hauptursache waren Krankheiten des Muskel-Skelett-Systems, gefolgt von psychischen Störungen und Krankheiten des Atmungssystems. Durch die Ausfallzeiten gingen der deutschen Volkswirtschaft rund 145 Milliarden Euro an Bruttowertschöpfung verloren.

www.baua.de

© Getty Images/LSOphoto



Massenphänomen Rückenschmerzen

Das Wissenschaftliche Institut der AOK hat untersucht, wie stark die Versicherten von Rückenschmerzen betroffen sind. Im Jahr 2017 litten rund 20 Prozent der versicherten Frauen und fast 15 Prozent der Männer unter chronischen, unspezifischen Rückenschmerzen. Darunter werden alle Probleme zusammengefasst, die nicht auf Frakturen, Bandscheibenvorfälle, Krebserkrankungen oder Ähnliches zurückzuführen sind. Die Behandlung zieht sich teilweise über mehrere Jahre hin. Deutliche Unterschiede gibt es laut AOK bei der Inanspruchnahme physiotherapeutischer Angebote: Rund ein Drittel der Patientinnen nutzt eine Physiotherapie, bei den Männern ist es nur ein Viertel.

www.wido.de



Digitale Sonnenblende

Eine neu entwickelte Sonnenblende soll das Sichtfeld im Fahrzeug vergrößern. Der „Virtual Visor“, für den die Firma Bosch auf der Elektronikmesse CES 2020 in Las Vegas ausgezeichnet wurde, besteht aus einem transparenten LCD-Display und einer auf den Fahrer ausgerichteten Kamera. Das System erkennt Augen, Nase und Mund

sowie den Schatten, den die Sonne auf das Gesicht des Fahrers wirft. Algorithmen analysieren permanent, wohin der Fahrer gerade blickt. So braucht nur ein kleiner Bereich auf dem Display verdunkelt zu werden. Dadurch hat der Fahrer ein breiteres Sichtfeld als bei einer herkömmlichen heruntergeklappten Sonnenblende.

© Bosch

Schütze deine Augen!

Die Unfallmeldungen belegen seit Jahren, dass Schutzbrillen an Bord nicht immer konsequent getragen werden. Augenverletzungen haben im schlimmsten Fall den Verlust eines Auges zur Folge. Damit ist der Arbeitsplatz in Gefahr, denn nur wer mit beiden Augen sehen kann, gilt als seedyntauglich. Das Bundesverkehrsministerium unterstützt deswegen eine kleine Kampagne zur Sensibilisierung der Seeleute, die derzeit gemeinsam mit der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr umgesetzt wird. Ausführliche Hinweise zum Augenschutz gibt das Handbuch See der BG Verkehr.

© Udo Thomas / GARP / BG Verkehr



Gefahren im Golf von Guinea



Im vergangenen Jahr wurden dem Piracy Reporting Centre des zur Internationalen Handelskammer gehörenden Internationalen Schifffahrtbüros (IMB) weltweit 162 Piratenangriffe und bewaffnete Überfälle gemeldet. Im Jahr zuvor waren es noch 201 entsprechende Vorfälle. 2019 wurden laut IMB 130 Schiffe geentert, elf Schiffe beschossen, 17 Angriffe erfolgreich abgewehrt und

vier Schiffe entführt. Als Hochrisikogebiet für Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle gilt der Golf von Guinea. Auf die Region entfallen nach Angaben des IMB 90 aller weltweit gemeldeten Kidnappingfälle.

Automatisiertes Fahren in der Binnenschifffahrt

Das DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme will mit einem neuen Versuchs- und Leitungszentrum das automatisierte Fahren in der Binnenschifffahrt voranbringen. Mit dem Aufbau in Duisburg wurde 2019 begonnen. Die notwendige Forschungsinfrastruktur will das DST zusammen mit den Partnern von der Univer-

sität Duisburg-Essen und der RWTH Aachen einrichten. Das neue Zentrum enthält unter anderem einen frei konfigurierbaren Steuerstand in einem Schiffsführungssimulator mit einem 360-Grad-3-D-Projektionssystem. Ferner sind drei Arbeitsplätze für eine Leitstelle und vier für die Entwicklung autonomer Steuerungssysteme geplant.

+ www.deutsche-flagge.de/de/maritime-medizin/gesundheitsthemen/schuetze-deine-augen

Termine

Vom 28. bis 29. Mai findet in Hamburg die **SOWOS-Konferenz** statt. Kooperationspartner dieses „International Symposium on Treatment of Wastewater and Waste on Ships“ ist die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr. Als Tagungsort für den ersten Konferenztag ist das Kreuzfahrtschiff „Mein Schiff 4“ vorgesehen, für den zweiten Tag die Handwerkskammer Hamburg.

In der Katholischen Akademie in Hamburg findet vom 27. bis 28. Mai das **30. Meeresumwelt-Symposium** statt.

+ www.sowos-conference.com
www.bsh.de/DE/PRESSE/Pressemitteilungen

Sicherheit auf der Brücke

Bei starkem Seegang kann der Aufenthalt auf der Kommandobrücke lebensgefährlich sein. Nachdem es zu sehr schweren Unfällen kam, entwickelten BG Verkehr und Hapag-Lloyd ein Haltesystem für die Brückenbesatzung.

Seeschiffe sind bei Wind und Wetter weltweit im Einsatz. Dabei werden auch Seegebiete befahren, in denen Wirbelstürme und andere extreme Wetterlagen auftreten können. Normalerweise stellt das für die Schifffahrt in Bezug auf die Sicherheit der Besatzung ein beherrschbares Problem dar. Treffen jedoch ungünstige Umstände zusammen, kann es im Einzelfall zu nicht vorhersehbaren, äußerst heftigen Bewegungen um die Längsachse des Schiffes kommen. Das Schiff beginnt, immer stärker zu „rollen“, während sich die Längsachse unterhalb der Wasserlinie am Gewichtsschwerpunkt befindet. Begünstigt wird diese heftige Bewegung zum Beispiel durch bestimmte Formen des Unterwasserschiffes, des Beladungszustandes (und damit der Stabilität) des Schiffes und die besonderen Bedingungen in dem Seeraum, der zum Manövrieren zur Verfügung steht.



Die Bandschlingen werden an verschiedenen belastbaren Punkten der Brücke verankert.

Extreme Rollwinkel

In Ausnahmefällen können Rollwinkel von mehr als 45 Grad bei Rollperioden von weniger als 15 Sekunden auftreten. Eine Rollperiode von 45 Grad beschreibt die Bewegung von der Ausgangslage nach 45 Grad Backbord, zurück über die Ausgangslage nach 45 Grad Steuerbord und zurück in die Ausgangslage. Die Kommandobrücken großer Containerschiffe befinden sich 40 bis 50 Meter über der Drehachse, sodass Personen hier neben der horizontalen Bewegung des Untergrundes auch erheblichen horizontalen und vertikalen Beschleunigungskräften ausgesetzt sind. Verliert eine Person in einer solchen

Situation den Halt und kommt ins Rutschen, dann sind in der Regel aufgrund der Winkel und Rutschstrecken schwere Verletzungen unvermeidbar.

Nicht jede Idee war praxistauglich

Die Entwicklung adäquater Sicherheitsmaßnahmen gestaltete sich schwierig. Gesucht wurde eine Lösung, die sich auf jedem Schiff realisieren lässt, ausreichenden Schutz bietet und für die Besatzung einfach zu benutzen ist. Dabei haben wir, unter Einbindung von Experten, verschiedene Ansätze verfolgt.

Es gab zum Beispiel die Idee, die Persönliche Schutzausrüstung (PSA) gegen Absturz mit einem Führungsschienensystem an der Decke der Brücke zu kombinieren. Sie wurde nach der Erprobung verworfen, da nicht sichergestellt werden kann, dass die Deckenkonstruktion die entstehenden Kräfte vollständig aufnimmt. Im schlimmsten Fall besteht für die Person, die in der PSA gegen Absturz aufgefangen wurde, durch die allmählich einsetzende „Pendelbewegung“ eine erhebliche Verletzungsgefahr. Außerdem würde eine solche Einrichtung den Bewegungsspielraum der Brückenbesatzung erheblich einschränken und eine sichere Schiffsführung erschweren.



Der Rudergänger findet zusätzlich an den Stangen des sogenannten Käfigs Halt.

Verblüffend einfache Lösung

Die praktikabelste Lösung ist erstaunlich einfach zu realisieren: Es handelt sich um eine Kombination aus Bandschlingen und Haltegurten! Die an verschiedenen belastbaren Stellen der Brücke verankerten Bandschlingen werden so angeordnet, dass sie einerseits möglichst kurz sind, andererseits aber eine Person ohne Unterbrechung der Sicherung zur nächsten Halteschlinge gelangen kann. Zum Einhängen in die Bandschlingen trägt die Brückenbesatzung einen Haltegurt, der mit D-Ringen zum Einhängen

Die Sicherheitsgurte verhindern, dass eine Person bei starkem Seegang hilflos über die Brücke geschleudert wird.

der Gurte und Schnellverschlüssen versehen ist. Die Gurte können zwar einen Sturz nicht vollständig verhindern, aber danach halten sie die Person sicher fest. So wird verhindert, dass jemand meterweit herumgeschleudert wird und sich dabei schwerste Knochenbrüche zuzieht.

Die Erprobungen an Bord von Containerschiffen der Hapag-Lloyd verliefen erfolgreich: Das System lässt sich einfach und mit geringen Kosten realisieren und wird von den Besatzungen durchweg positiv beurteilt. Christian Naegeli, Sicherheitsfachkraft bei Hapag-Lloyd, kommentiert: „Zum Schluss waren wir alle überrascht davon, wie einfach und effizient sich das Risiko reduzieren lässt. Die Brückenbesatzungen schätzen die neue Sicherung, denn man kann die Gurte schnell und einfach anlegen. Der Bewegungsspielraum bleibt erhalten.“

Hapag-Lloyd hat mittlerweile die komplette Flotte mit dem Sicherungssystem ausgestattet. Ergänzt wird diese Lösung noch durch die Anbringung einer ausreichenden Anzahl belastbarer Haltegriffe auf der Brücke. Der Rudergänger wird zusätzlich durch eine Art Käfig gesichert, der eine zuverlässige Sicherung ohne weitere Maßnahmen gestattet. Diese technischen Lösungen zeigen anschaulich, wie Führungsverantwortliche lebensgefährliche Unfallsituationen wirksam entschärfen können – ganz im Sinne der Präventionskampagne Vision Zero.

Kapt. Stephan Schinkel
Referent für Seeschifffahrt und
Fischerei bei der BG Verkehr

Die richtige Rettungsweste auf dem Binnenschiff

Vor der Anschaffung von Rettungswesten müssen verschiedene Fragen geklärt werden. Eine neue Handlungshilfe der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung hilft dabei.

Technische Schutzmaßnahmen sind die erste Wahl, wenn es darum geht, Personen vor einem Sturz ins Wasser zu schützen. Doch wenn ein Geländer nicht ausreicht, muss eine Persönliche Schutzausrüstung (PSA) getragen werden. Dies kann eine Schutzausrüstung gegen Absturz sein, um den Sturz zu verhindern. Meist ist die gewählte PSA eine Rettungsweste – sie kann zwar keinen Sturz verhindern, bewahrt den Betroffenen aber vor dem Tod durch Ertrinken. Es gibt eine große Auswahl an Rettungswesten. Für den gewerblichen Einsatz sind nur automatisch aufblasbare Rettungswesten zugelassen, die das CE-Zeichen tragen. Welche Rettungsweste für welchen Einsatz geeignet ist, entscheidet der Unternehmer, nachdem er eine Gefährdungsbeurteilung erstellt hat. Worauf muss man achten, damit die Weste für unterschiedliche Tätigkeiten und Umgebungsbedingungen, den jeweiligen Einsatzfall und für die persönlichen Eigenheiten der Beschäftigten geeignet ist?

Mindestauftrieb ist entscheidend

Grundsätzlich sind für berufliche Tätigkeiten in der Binnenschifffahrt nur automatisch aufblasbare Rettungswesten mit einem Mindestauftrieb von 150 N geeignet. Dies entspricht in etwa einem Volumen von 15 Litern. Feststoffrettungswesten sind in der Regel nicht zweckmäßig. Das liegt am geringeren Auftrieb und an der mangelnden Bewegungsfreiheit und Bequemlichkeit beim Tragen. Oder einfach gesagt:



Ohne Notlicht ist der Verunglückte in der Dämmerung kaum erkennbar.



Das Lichtsignal zeigt den Rettern den Weg.

Feststoffwesten behindern bei der Arbeit. Eine Ausnahme sind die Feststoffwesten, die als Rettungsmittel für Passagiere von Fahrgastschiffen vorgehalten werden. Sie werden nur im Notfall beim Verlassen des Schiffes gebraucht, daher ist die einfache Handhabung wichtiger als der Tragekomfort.

Aber: Der Mindestauftrieb von 150 N reicht nicht immer! Ob eine Rettungsweste ohnmachtssicher ist, hängt von Kriterien wie zum Beispiel Lufteinschlüssen in der Bekleidung, Körperproportionen, Körpergewicht und am Körper getragenen Gegenständen ab. **Das Material der Bekleidung hat Einfluss auf den Auftrieb und die Schwimm-lage einer ohnmächtigen Person im Wasser.**

Leichte, luftdurchlässige Kleidung, wie der Arbeitsoverall aus Baumwollstoff, Jeans und Baumwollhemd, bildet nach einem Sturz ins Wasser keine Luftblasen – luftdurchlässige Bekleidung wie zum Beispiel moderne Funktionsbekleidung (insbesondere mit Membrane) dagegen schon. Die Luftblasen erzeugen einen eigenständigen Auftrieb. Dadurch wird das Drehverhalten in die ohnmachtssichere Schwimm-lage verschlechtert oder sogar verhindert. Aus diesem Grund reicht eine Rettungsweste der 150-N-Klasse möglicherweise nicht aus, sondern man braucht ein Modell mit 275 N Auftrieb.

Nach einem Sturz ins Wasser ist die Überlebenschance mit Rettungsweste um ein Vielfaches höher – das gilt auch für geübte Schwimmer.

Rettungsweste nach Norm

Die Rettungsweste ist die maßgebliche Persönliche Schutzausrüstung gegen Ertrinken in der Binnenschifffahrt. Unter Beteiligung der BG Verkehr wurde diese PSA in den Normungsgremien und von den Herstellern der Rettungswesten kontinuierlich zum heutigen Stand der Technik

mit hohem Tragekomfort und kompakten Abmessungen weiterentwickelt. Die BG Verkehr arbeitet aktiv an der internationalen Normung sowie bei der Prüfung und der Zertifizierung der Rettungswesten (EG-Baumusterprüfung) mit. Die gültige Norm für Rettungswesten ist seit 2007 die ISO EN12402. Rettungswesten nach EN396 und EN399 entsprechen also der Vorgängernorm und dürfen nicht mehr genutzt werden (da Rettungswesten in der Regel maximal zehn Jahre verwendet werden können, sind die EN-Westen seit 2017 veraltet). Durch die Normung sind Funktionsweise, Mindestanforderungen an die Materialien, Reaktionszeiten des Auslöseautomaten bei Wasserkontakt, Auftauchen und Schwimmlage der Person sowie Prüfanforderungen festgelegt. Das gibt Sicherheit: Ist eine Rettungsweste nach der Norm hergestellt, dann ist auch

eine ausreichende Schutzwirkung gegen Ertrinken gewährleistet.

Rettungswesten, die nicht gemäß den Normen DIN EN ISO 12402-2 oder 12402-3 hergestellt wurden, sind für den beruflichen Einsatz nicht geeignet.

Auch organisatorische Fragen berücksichtigen

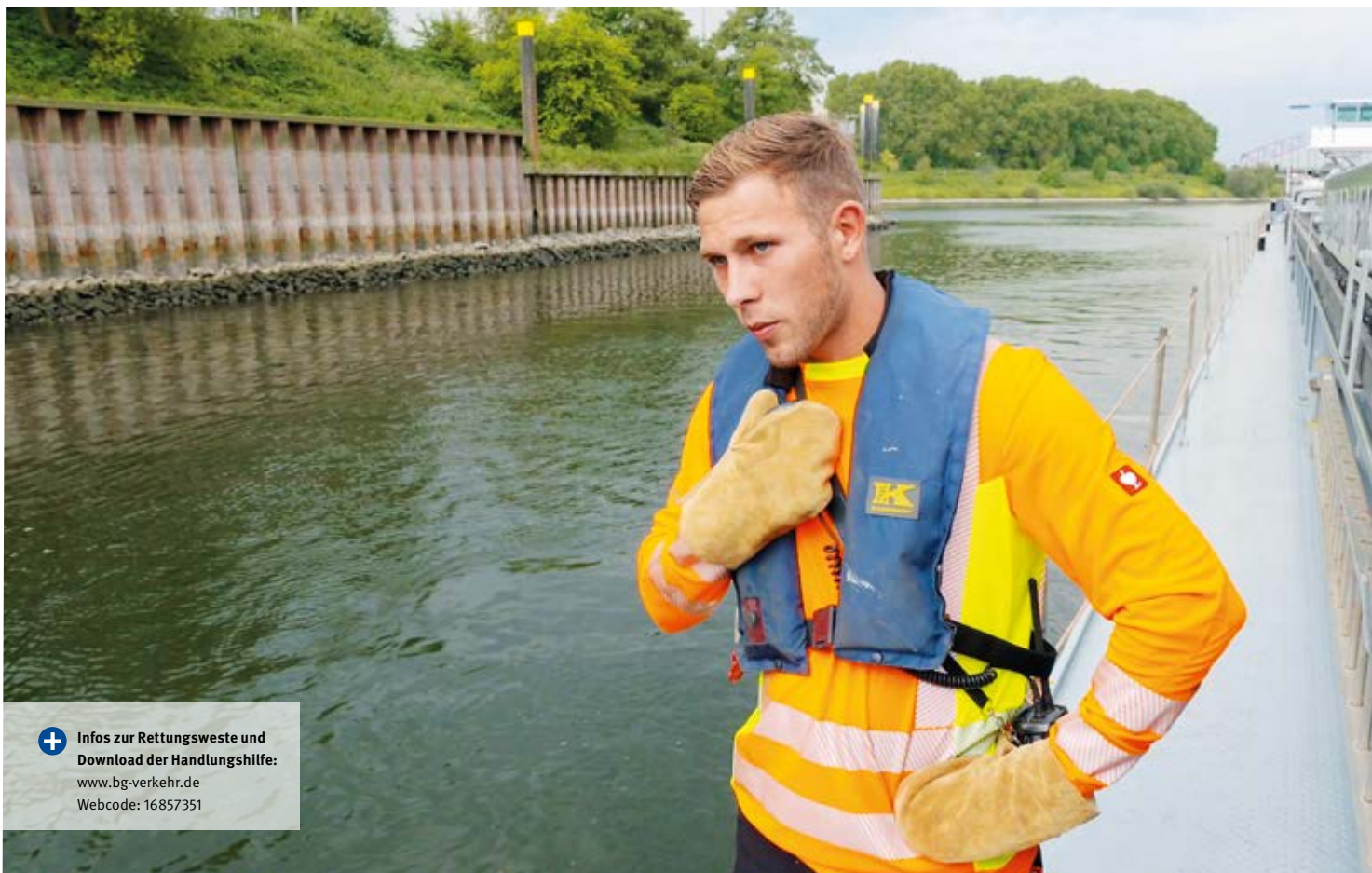
Da die Rettungsweste nach dem Auslösen wieder einsatzbereit gemacht werden muss, sollte man bei der Auswahl prüfen, wie dieser Vorgang organisiert wird. Wichtig für den Alltag an Bord sind außerdem die Einfachheit des Kurzchecks (der vor jeder Nutzung durchgeführt werden muss), die Dauer bis zum Wiedererhalt von der Wartung, die Nähe zur Wartungsstation, die Verfügbarkeit von Leihwesten für die Dauer der Wartung und die Kosten für Reservesets. Alle Informationen finden

Nur automatisch aufblasbare Rettungswesten mit einem Mindestauftrieb von 150 N sind für Binnenschiffer geeignet.

Sie ausführlich in der Veröffentlichung Fachbereich AKTUELL: „Handlungshilfe zur Auswahl geeigneter Rettungswesten“. Diese Handlungshilfe hat der Fachbereich Persönliche Schutzausrüstungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung erarbeitet (Download siehe Pluszeichen). Bei konkreten Fragen wenden Sie sich bitte an die zuständige Aufsichtsperson der BG Verkehr.

Dipl.-Ing. Christoph Dörr
Leiter des DGUV Sachgebiets
PSA gegen Ertrinken

© BG Verkehr



+ Infos zur Rettungsweste und
Download der Handlungshilfe:
www.bg-verkehr.de
Webcode: 16857351

Die elektronische Überwachung der Körperdaten kann bei einer gesunden Lebensführung unterstützen. Aber wenn daraus ein neuer Stressfaktor wird, sollte man das Gerät einfach abschalten.



Sinnvolle Kontrolle der Körperdaten

Rund ein Drittel der Bundesbürger über 14 Jahren kontrolliert mit Fitnessarmbändern und ähnlichen Geräten, wie viele Schritte er oder sie täglich macht, wie hoch der Puls ist, wie lange die Nachtruhe war und vieles mehr. Das Prinzip ist einfach: Die Herausforderung, ein bestimmtes Ziel zu erreichen – wenigstens 3.000 Schritte am Tag, acht Stunden Schlaf in der Nacht etc.–, wird zu einer Art Spiel, einem Wettbewerb. Wer das Soll erfüllt, kann mit sich zufrieden sein und bekommt ein Lob vom elektronischen Trainer, wer nicht, wird freundlich ermahnt, sich mehr anzustrengen. Damit lässt sich der innere Schweinehund überwinden und mit dem Erfolg steigt auch die Motivation. In manchen Firmen bilden sich Gruppen, die gegeneinander antreten, über soziale Netzwerke vergleichen vor allem Jugendliche ihre Körperwerte und Fortschritte. Nicht nur Datenschützer beobachten diese Entwicklung allerdings mit Skepsis. Ebenfalls bedenklich: Die angeblich präzise messenden Geräte ermitteln bei Tests unterschiedliche Werte.

Ist Gesundheit messbar?

Der Trend zur Selbstoptimierung hat auch Schattenseiten. Die Zielwerte verschieben sich: Reichen 3.000 Schritte oder müssen es doch 10.000 sein? Was folgt daraus, wenn das Tagesziel nicht erreicht wird? Manche Anwender registrieren jede Erhöhung des Ruhepulses mit Beklommenheit. Entwickelt sich die Sorge um das eigene Wohlergehen zu einer Sucht, spricht man von einem ungesunden Gesundheitswahn, warnt die AOK Hessen. Und Dr. Birger Neubauer, Arbeitsmediziner der BG Verkehr, bekräftigt: „Natürlich ist es sehr wünschenswert, dass sich jeder mit seinem Lebensstil auseinandersetzt und an den bekannten Stellschrauben Ernährung und Bewegung dreht, bevor ernsthafte Schäden entstanden sind. Aber dazu braucht man nicht unbedingt eine permanente Kontrolle, die dann wieder in ‚Stress‘ ausartet.“

Arbeitgeber sollten hinterfragen, wie sie die Rahmenbedingungen für gesundes Arbeiten gestalten, bevor sie eine „Challenge“ anbieten. Die Qualität der Nachtruhe hängt zum Beispiel mit den verschiedenen Schlafphasen zusammen, die ein Mikrocomputer nicht erfassen kann. Ob es wirklich guttut, dass Mitarbeiter einen Bonus erhalten, wenn sie nachweisen können, dass sie 20 Nächte in Folge länger als sieben Stunden geschlafen haben, wie es eine amerikanische Krankenversicherung praktiziert?

Viele Nutzer legen die kleinen Armbänder, Clips oder Halsketten nach einer euphorischen Anfangsphase genervt in die Schublade und fallen zurück in den alten Trott. Wer also mehr für seine Gesundheit tun will, sollte überlegen, welche Methode ihm liegt. „Die analogen Messgeräte sind genauso unerbittlich wie die neuen elektronischen“, betont Dr. Neubauer. „Der Blick auf das eigene unbekleidete Spiegelbild und eine Gewichtsmessung auf der alten Badezimmerwaage können genauso zwingend die innere Einstellung zu mehr Körperbewegung beeinflussen wie technische Spielereien. Welche Bewegungsform aus sportmedizinischer Sicht die jeweils günstigste ist und welche Belastungshöhe für einen selbst zuträglich ist, sollte im Zweifel oder bei schwerwiegenden Vorerkrankungen durch eine Beratung beim Hausarzt geklärt werden.“ (dp)



Kontrolle kann motivieren, aber zu viel wird zur Belastung.



© Getty Images/Deagrez

Arbeitsmittel regelmäßig prüfen

Technische Maßnahmen sind beim Arbeitsschutz erste Wahl. Das beginnt mit dem Einsatz sicherer Arbeitsmittel.

Alle Maschinen, Werkzeuge etc. haben Einfluss auf die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten. Also muss geprüft werden. Worauf man dabei achten sollte, erläutert Martin Küppers, unser Fachmann für das Regelwerk im Arbeitsschutz.

Herr Küppers, wozu gibt es Vorschriften für wiederkehrende Prüfungen?

Selbst bei einem vorbildlich beschafften Arbeitsmittel ist der gute und sichere Zustand vergänglich, wenn es bei der Verwendung schädigenden Einwirkungen ausgesetzt ist. Verschleiß und Schäden können zu erhöhten Unfallrisiken führen. Um solche Gefährdungen wirksam auszuschließen, sind Prüfungen vorgeschrieben. Falls Mängel auffallen, müssen sie umgehend behoben werden.

Wann muss man Arbeitsmittel prüfen?

Es gibt verschiedene Prüfanlässe. Wenn die Sicherheit der Beschäftigten von der korrekten und vollständigen Montage des Arbeitsmittels abhängt, muss es vor der erstmaligen Verwendung geprüft werden. Wenn Arbeitsmittel Einflüssen ausgesetzt sind, die Schäden verursachen können, die zu Gefährdungen der Beschäftigten führen, sind wiederkehrende Prüfungen erforderlich. Außerdem sind Prüfungen erforderlich, wenn prüfpflichtige Änderungen vorgenommen wurden, etwa ein Umbau, oder nach außergewöhnlichen Ereignissen wie einem Blitzeinschlag, die schädigende Einwirkungen auf die Sicherheit haben können.

Gilt das für alle Arbeitsmittel?

Für bestimmte Arbeitsmittel, zum Beispiel Flurförderzeuge, Fahrzeuge, Krane oder elektrische Betriebsmittel, stehen die genauen Prüfpflichten in den Unfallverhütungsvorschriften. Aber viele weitere Arbeitsmittel können durch Schäden zum Risiko werden. Denken Sie zum Beispiel an Leitern, austauschbare Ladungsträger, Absetz- und Abrollbehälter, Hubladebühnen, Hubarbeitsbühnen, Trittbretter, Geländer, Standflächen und Haltegriffe

Es ist eine grundlegende Unternehmerpflicht, den sicheren Zustand von Arbeitsmitteln zu gewährleisten!

auf Fahrzeugen, Personenaufnahmemittel, Hochdruckreiniger und, und, und ... Da nur der jeweilige Betrieb die Einsatzbedingungen kennt, formulieren neuere Arbeitsschutzvorschriften kaum noch generelle Prüfpflichten. Hier ist der Unternehmer in der Pflicht.

Das klingt nach viel Arbeit für den Chef ...

Die Organisation der Prüfungen und deren Dokumentation sind ein wichtiger Bestandteil der betrieblichen Arbeitsschutzorganisation. Aber der Unternehmer kann Aufgaben delegieren und sich beraten las-

sen, zum Beispiel von der Fachkraft für Arbeitssicherheit.

Wie wird man eine zur Prüfung befähigte Person?

Ganz einfach: Wer prüft, muss durch Berufsausbildung, Berufserfahrung oder zeitnahe berufliche Tätigkeit qualifiziert sein. Je nach Prüfaufgabe können diese drei Anforderungen variieren, denn es gibt ja eher einfache, aber auch sehr umfangreiche und komplexe Prüfaufgaben.

Alternativ kann der Unternehmer auch externe Personen oder Dienstleister mit der Durchführung der Prüfung beauftragen. Das ist beispielsweise üblich, wenn die erforderliche Qualifikation im eigenen Betrieb nicht zur Verfügung steht oder wenn man ganz bewusst eine betriebsfremde Person beauftragen möchte, etwa um die Verantwortung auszulagern oder um die Unabhängigkeit des Prüfers zu stärken.

Was gilt, wenn es um sehr komplexe Prüfaufgaben geht?

Bei umfassenden Prüfungen kann es zum Beispiel elektrische, mechanische und hydraulische Prüfteile geben, für die unterschiedliche Befähigungen erforderlich sind. Dabei kann die zur Prüfung befähigte Person sich auf die Prüfergebnisse anderer entsprechend qualifizierter Personen stützen und sich deren Ergebnisse zu eigen machen. Alternativ kann eine umfangreiche Prüfaufgabe in mehrere eigenständige Prüfungen aufgeteilt werden.

Worauf wird bei der Prüfung geachtet?

Kurz gesagt vergleicht man den Istzustand mit dem Sollzustand. Man kann den Sollzustand als Checkliste beschreiben, anhand derer auch das Ergebnis der Prüfung dokumentiert wird – ähnlich wie eine Checkliste im Serviceheft eines Fahrzeugs. Der Arbeitgeber legt selbst den Sollzustand und damit den erforderlichen Umfang der Prüfung fest. Dabei helfen ihm schnell verfügbare Informationen, zum Beispiel Hinweise in der Bedienungsanleitung, bewährte Unterlagen wie DGUV-Prüfgrundsätze oder natürlich die Beratung durch die Fachkraft für Arbeitssicherheit und die zur Prüfung befähigte Person. Erfahrene Werkstätten und

Prüfer kennen aus Erfahrung die neuralgischen Punkte eines Geräts, die typischerweise einem besonderen Verschleiß unterliegen und von denen Gefährdungen für die weitere Benutzung ausgehen. Außerdem wird darauf geachtet, ob ein bestimmtes Arbeitsmittel überhaupt für die gegebene Verwendung geeignet ist. Ein leichter Kabelroller mit einer PVC-Leitung ist beispielsweise nicht für den Einsatz in einer Fahrzeugwerkstatt vorgesehen.

Ein leichter Kabelroller gehört nicht in die Fahrzeugwerkstatt.

Worin unterscheidet sich die Prüfung eines Arbeitsmittels von einer Kontrolle?

Die Prüfung eines Arbeitsmittels erfolgt immer durch eine zur Prüfung befähigte Person, welche die schon genannten Anforderungen erfüllen muss. Daneben gibt es aber auch Kontrollen von Arbeitsmitteln, die zum Beispiel täglich vor Beginn der Arbeit von den Beschäftigten durchgeführt werden. Es kommt vor, dass identische Arbeitsmittel so unterschiedlich verwendet werden, dass in einem Fall eine Prüfung erforderlich ist und in einem anderen Fall eine Kontrolle ausreicht. Bei besonders stark beanspruchten Arbeitsmitteln sind sogar wiederkehrende Prüfungen und zusätzlich arbeitstägliche Kontrollen durch die Beschäftigten erforderlich. Das ist beispielsweise bei Trittbrettern und Aufstiegen an Fahrzeugen der Fall, die einerseits häufig beschädigt werden und die andererseits mit einem auffälligen Unfallgeschehen in Verbindung stehen. Grundsätzlich gehört die Prüfung eines Arbeitsmittels zu den Unternehmerpflichten, während die arbeitstägliche Kontrolle den Mitwirkungspflichten der Beschäftigten zugeordnet wird.

Die Fragen beantwortete Martin Küppers.
Er leitet bei der BG Verkehr das Kompetenzfeld Arbeitssicherheit und Regelwerk.

+ Die Organisation der wiederkehrenden Prüfungen wird beschrieben in den Technischen Regeln für Betriebssicherheit TRBS 1201 und TRBS 1203. <https://kompendium.bg-verkehr.de>

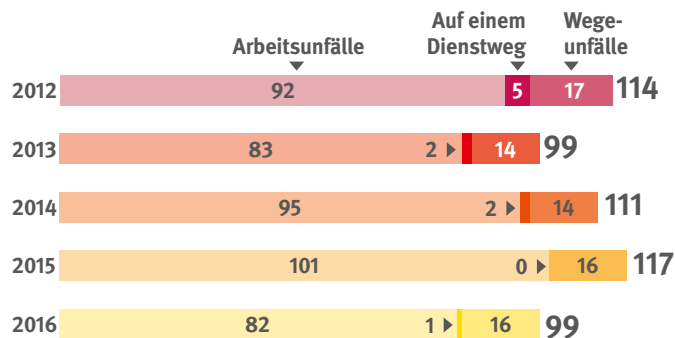
Die Reihe „Regelwerk Kompakt“ der BG Verkehr erläutert die Grundlagen des betrieblichen Arbeitsschutzes. www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Tödliche Unfälle 2016. Eine Analyse.

Etwa jeden dritten Tag stirbt in unseren Mitgliedsunternehmen ein Mensch bei der Arbeit oder auf dem Arbeitsweg. Die genaue Auswertung der Unfallstatistik soll helfen, die Präventionsstrategien weiter zu optimieren.

Rund 100 tödliche Arbeitsunfälle verzeichnet die BG Verkehr jedes Jahr. Die meisten dieser Unfälle ereignen sich während der Arbeitszeit und können als klassische „Arbeitsunfälle“ betitelt werden. In den Jahren 2014 und 2015 stiegen die Zahlen leicht an, seit 2016 sinken sie jährlich um rund zehn Prozent. (Für diese Aussage haben wir auch die Daten von 2017 und 2018 berücksichtigt, in der differenzierten Analyse gehen wir nur auf 2016 ein.) Hinsichtlich einer

WIE VIELE TÖDLICHE UNFÄLLE GAB ES?



Getötet wurden **93** Männer und **6** Frauen.

Zwei Drittel (66) der insgesamt 99 Unfallopfer befanden sich in der Altersspanne von 40 bis 60 Jahren, 18 Unfallopfer waren unter 40 Jahre und 15 über 60 Jahre alt. Das jüngste Unfallopfer war gerade einmal 19 Jahre jung und das älteste mit 76 Jahren weit über dem eigentlichen Renteneintrittsalter.

Die meisten Unfallopfer starben im Alter von

55 Jahren, insgesamt **10** Personen.

72

Personen starben bei Unfällen, die sie selbst verursacht hatten.



© Getty Images/Keikona

optimistischen Interpretation Richtung Vision Zero ist allerdings Zurückhaltung geboten, da viele Faktoren, wie zum Beispiel das Winterwetter und die Beschäftigungslage, Einfluss auf die absoluten Unfallzahlen haben.

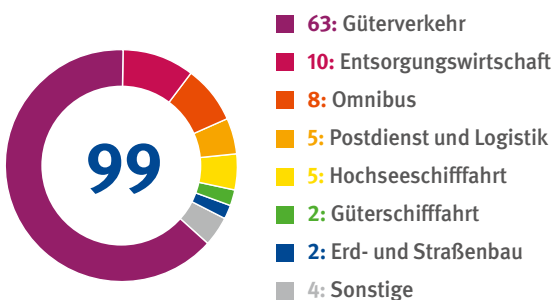
Mithilfe der Präventionsarbeit der BG Verkehr versuchen wir, die Aufmerksamkeit für unterschiedliche Gefahren zu schärfen und Gegenmaßnahmen zu entwickeln. Nach wie vor ist der öffentliche Straßenverkehrsraum der häufigste Unfallort. Führungsverantwortliche sollten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter immer wieder auf die Unfallgefahr durch Ablenkung hinweisen und verlangen, dass Fahrerassistenzsysteme und Sicherheitsgurte konsequent genutzt werden.

Carolin Krause

Referentin im Bereich Regelwerk und Arbeitssicherheit bei der BG Verkehr

WIE VERTEILEN SICH DIE UNFÄLLE AUF DIE BRANCHEN?:

Die Zahlen von 2016 ähneln den Auswertungen aller vergangenen Jahre: Die meisten tödlichen Unfälle ereignen sich in der Güterverkehrsbranche (63), gefolgt von der Entsorgungswirtschaft (10) und der Omnibusbranche (8). Das liegt überwiegend daran, dass mehr als die Hälfte der tödlichen Unfälle auf öffentlichen Straßen geschieht, und muss natürlich auch in Bezug auf die Anzahl der Beschäftigten betrachtet werden.



<p>An 62 Unfällen war ein Lkw beteiligt, dabei starben 31 Lkw-Fahrer.</p>	<p>An 23 Unfällen war ein Pkw beteiligt, dabei starben 14 Pkw-Fahrer.</p>	<p>An 13 Unfällen war ein Kleintransporter beteiligt, dabei starben 10 Kleintransporterfahrer.</p>
---	---	--

WIE FAND DER UNFALL IM STRAßENVERKEHR STATT?

Im Straßenverkehr sind Aufprallunfälle gegen Hindernisse am Straßenrand sowie Auffahrunfälle an Stauenden die häufigsten Unfallarten. Über die Hälfte der Unfälle steht im Zusammenhang mit dem Abkommen von der Fahrbahn nach rechts oder links sowie dem Zusammenstoß mit einem vorausfahrenden oder wartenden Fahrzeug. Besonders betroffen ist davon die Güterverkehrsbranche (36 der 40 tödlichen Unfälle).



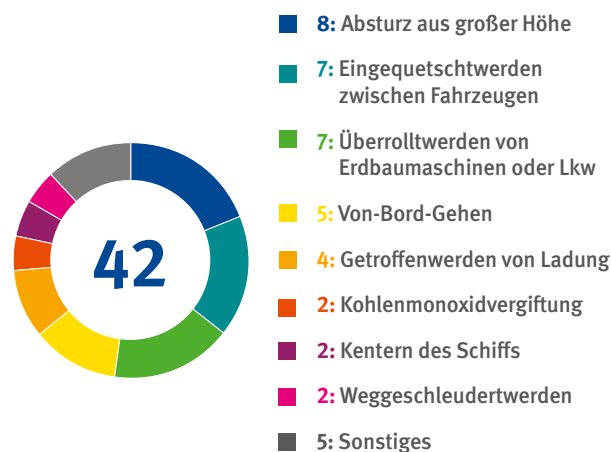
Jedes **10.** Unfallopfer trug keinen Sicherheitsgurt.

Jeder **3.** Unfall ereignete sich wegen nicht angepasster Geschwindigkeit.

WELCHE URSACHEN HABEN TÖDLICHE UNFÄLLE AUSSERHALB DES STRASSENVERKEHRS?


Abstürze aus großer Höhe (mehr als ein Meter) sowie Lkw oder Erdbaumaschinen, die Menschen einquetschen oder überrollen, sind die häufigsten Gründe für Todesfälle. Besonders oft waren 2016 rückwärtsfahrende Bagger und Radlader an den tödlichen Unfällen beteiligt. Die Ursache dafür war meist fehlende Sicht beim Rückwärtsfahren in Verbindung mit Mängeln in der Organisation sicherer Betriebsabläufe.

Bagger oder Radlader waren an jedem **5.** tödlichen Unfall im Betrieb beteiligt.



Wiederverwenden ist das beste Recycling

Bevor ein Auto in der Presse landet, wird alles ausgebaut, was noch zu gebrauchen ist. Wir haben dem Team der Autoverwertung Dresden dabei zugeschaut.



Auf dem 13.000 m² großen
Betriebshof von Jens Philipp
stapeln sich rund 700 Fahrzeuge
auf bis zu drei Etagen.

Es kracht und knarzt und rappelt, Glas birst, Metall scheuert an Kunststoff. Seelenruhig hält Seniorchef Wolfgang Philipp die kleine orangefarbene Fernsteuerung in der Hand und schaut zu. Die blaue Presse auf dem Hof der Autoverwertung Dresden, etwa so groß wie eine Abfallmulde, zerquetscht das Fahrzeug mit einem Druck von 150 Tonnen. „Wir brauchen Platz auf dem Hof“, sagt Philipp, „und an diesem Wagen lässt sich nichts mehr verdienen.“ Vom



Mit der hydraulischen Schere
schneidet Kevin Spranger den
Katalysator vom Abgasrohr ab.



Die Airbags werden ausgelöst,
denn der Handel mit gebrauchten
Airbags ist untersagt.



Carsten Jahn (li.) und
Jens Philipp beim Gespräch
in der Werkstatt.

geliebten Auto, dessen Besitzer früher über jeden Kratzer gestöhnt hätte, bleibt nichts weiter übrig als ein großes Schrottpaket – eckig gepresst und klein genug für die Mulde gleich daneben, die mehrere dieser Brocken fasst.

Fachgerechte Entsorgung

Wenn Hersteller ihre Autos auf den Markt bringen, müssen sie gewährleisten, dass die Fahrzeuge am Ende ihres „Autolebens“ fachgerecht entsorgt werden. Für diese Aufgabe stehen zertifizierte Fahrzeugverwerter bereit. Ihre Kunden erhalten einen Nachweis über die Abgabe des Wagens und die damit einhergehende geregelte Weiterbehandlung. „Sobald wir den Verwertungsausweis ausgestellt haben, darf das Auto nicht mehr gehandelt werden“, erklärt Geschäftsführer Jens Philipp (45). „Aber das Ausschlichten und Verwerten einzelner Teile ist möglich.“ Die Kunden dürfen auf dem Hof ausbauen, was sie gebrauchen können. Einzig die Karosserie, also die Fahrgastzelle mit der Fahrgestellnummer, muss bleiben.

Nur wer einen Befähigungsschein gemäß Sprengstoffgesetz hat, darf die Airbags zünden.

Die Fahrzeuge stapeln sich

Die Autoverwertung Dresden wurde 1988 von Vater Wolfgang Philipp gegründet. Eine langwierige Sache damals zu DDR-Zeiten, schildert der Seniorchef schmunzelnd. Heute kümmern sich sechs Mitarbeiter auf dem Platz, in der Halle, in den Lagern und im Büro um Teile, Autos und Kunden. Etwa 600, manchmal bis zu 900 Autos im Jahr verarbeitet die Autoverwertung Dresden. An einem durchschnittlichen Tag kommen etwa 100 Kunden auf den 13.000 Quadratmeter großen Platz, um nach passenden Gebrauchtteilen zu suchen. Zur Auswahl stehen ihnen dabei etwa 700 Fahrzeuge, die teilweise auf bis zu drei Etagen gestapelt sind.

Was funktioniert, wird verkauft

„Wiederverwenden ist das beste Recycling“, betont Jens Philipp und zeigt auf einen blauen Kleinwagen, der heute Morgen von einem Kunden schweren Herzens abgegeben wurde. Erste Diagnose: defekte Servolenkung, mehr als 200.000 Kilometer Fahrleistung und weit über 20 Jahre alt. Zu viele Mängel, die zu hohen Reparaturkosten führen würden – die Lebenszeit dieses Fahrzeugs ist abgelaufen. „Den Wagen werden wir nun begutachten und entscheiden, welche Teile eventuell in anderen Fahrzeugen zum Einsatz kommen können.“ Bei der Demontage werden außerdem die verschiedenen Materialien getrennt. Mitarbeiter Kevin Spranger (28) fährt den blauen Wagen vom Annahmehbereich in die Werkstatt und beginnt die Durchsicht.

Zum Schluss geht jeder in die Presse

Spranger liest den Fehlerspeicher des Wagens aus. „Defekte Teile müssen wir uns ja nicht ins Lager legen“, sagt er lachend. Er kontrolliert die elektrischen Außenspiegel, die Scheinwerfer und Rücklichter, die Scheibenwischer, das CD-Radio, den Kraftstofftank, ... Alles ist noch funktionstüchtig. „Die Scheinwerfer sind zwar etwas erblindet, aber das

lässt sich wieder polieren“, erklärt Spranger. Und sein Chef fügt hinzu: „Wir versuchen, so viel wie möglich zu verkaufen. Erst wenn sich die Lagerung nicht mehr lohnt, geht ein Teil in die Presse“ – und anschließend weiter zum Schreddern, wobei die Wertstoffe getrennt werden. Und so verlässt jedes Auto – früher oder später – den Hof von Jens Philipp in gepresster Form.

Alles, was sich wiederverkaufen lässt, wird ausgebaut.

Beste Arbeitsbedingungen

Die drei Arbeitsplätze in der Werkstatt sind hervorragend ausgestattet: Eine im Boden versenkte Hebebühne verhindert die Stolpergefahr, die neu installierte Deckenbeleuchtung sorgt für möglichst schattenfreies Arbeiten, eine Absauganlage fördert flüssige Betriebsmittel des Fahrzeugs direkt in ein geschlossenes System im Nebenraum, aus dem Radio in der Halle plätschert unterhaltsame Musik.

Bei Kevin Spranger geht es jetzt ans Eingemachte: Zuerst klemmt er die Batterie ab, damit es keinen Kurzschluss gibt und die Brandgefahr gebannt ist. Mit dem Prüfgerät ermittelt der gelernte Kraftfahrzeugmechatroniker die Qualität: Ist die Batterie noch zu gebrauchen, kommt sie frisch geladen in den Verkauf. Nach diesem ersten wichtigen Arbeitsschritt wird das Fahrzeug „trockengelegt“, das heißt, die Betriebsstoffe werden entnommen und in ein separates Lager entsorgt.



Die Ersatzteile werden mit Strichcodes versehen, damit sie im Lager schnell zu finden sind.



Nachdem so viel wie möglich
ausgebaut wurde, ...

Mit Unterdruck saugt Spranger als Erstes die Kühlflüssigkeit ab. Dazu treibt er eine Stechsonde (einen Dorn, durch den die Flüssigkeit abgesaugt wird) unten in den weichen Gummischlauch. Gleich neben seinem Arbeitsplatz steht ein Ständer mit weiteren Schläuchen zum Absaugen von Kraftstoff, Servoflüssigkeit, Scheibenwasserzusatz oder Bremsflüssigkeit. Diese Flüssigkeiten werden in ein geschlossenes System im Nebenraum gepumpt, sodass niemand damit direkt in Kontakt kommt. Außerdem bleiben so auch gefährliche oder gesundheitsschädliche Dämpfe unter Kontrolle. In regelmäßigen Abständen entleert ein Entsorgungsunternehmen die großen Tanks. Nur den Scheibenwasserzusatz verschenkt Autoverwerter Jens Philipp an seine Kundschaft.

Katalysator enthält wertvolle Rohstoffe

Nach der Trockenlegung beginnt Kevin Spranger mit dem Ausbau der Komponenten, die noch zu verwerten sind. CD-Radio, Außenspiegel, Rücklichter und Wischermotor werden in farbige Boxen sortiert. Auf der Hebebühne gleitet der Wagen in die Höhe. Mit der hydraulischen Schere schneidet Spranger den Katalysator vom Abgasrohr ab. Im Inneren dieses Bauteils befindet sich der Keramikern, auch Monolith genannt, in dem Edelmetalle wie Platin, Palladium und Rhodium enthalten sind. „Der Katalysator ist ein wertvoller Rohstoff für uns“, sagt Geschäftsführer Jens Philipp. „Für einfachen Schrott gibt es zurzeit gerade mal vier Euro pro Tonne. Aber der Katalysator bringt gutes Geld.“

2.000 Räder warten auf Kundschaft

Alle fünf Räder stapelt Spranger neben dem Fahrzeug, sie werden später von seinem Kollegen ins Lager gebracht. Neben den Neuankömmlingen warten dort bereits mindestens 2.000 weitere



... ist das Fahrzeug
reif für die Presse.

**Früher oder später
verlässt jedes Auto den
Hof in gepresster Form.**



Gegen 150 Tonnen Druck
hat der Pkw keine Chance.



Die Fahrzeugverwerter bereiten sich darauf vor, in naher Zukunft auch Elektroautos zu verschrotten.

Komplettträder und fast 1.500 Felgen auf Kundschaft. Ein Blick in die drei großen Lager der Firma zeigt, was alles von den Autos wiederverwendet und weiterverkauft wird: Neben Rädern finden sich Scheinwerfer, Blinker, Leuchten, Schlösser samt Schlüssel, kleine Elektromotoren für Scheibenwischer und Fensterheber, schwere Motorblöcke und Achsen, Stoßfänger, Außenspiegel, Tankdeckel, Kotflügel, Getriebe, Stoßstangen und Kunststoffverkleidungen, Radios und Navigationsgeräte, sogar Embleme verschiedener Hersteller und vieles mehr. Um den Überblick zu behalten, lagern oft gefragte Teile nahe am Verkaufsraum. „So müssen wir nicht für jeden Blinker weite Wege laufen“, erklärt Jens Philipp. Große Bauteile wie Kotflügel oder Achsen liegen weiter hinten. Sie sind alle mit einem Strichcode versehen und im Computersystem erfasst. So finden die Autoverwerter in der 150 Meter langen Lagerhalle zum Beispiel schnell den Motorblock eines bestimmten Fabrikats, der dort mit einem kleinen Gabelstapler dem Regal entnommen wird.

Airbags zünden auf dem Hof

Bevor der ausgeschlachtete Pkw draußen abgestellt wird, steht noch ein wichtiger Schritt bevor: Die Airbags werden gezündet.

Das dürfen in Deutschland nur fachkundige und geschulte Personen, die über einen Befähigungsschein gemäß Sprengstoffgesetz verfügen. Denn Airbags zählen ebenso wie Gurtstraffereinheiten zu pyrotechnischen Gegenständen, da diese Bauteile explosionsgefährliche Stoffe enthalten. Der Handel mit gebrauchten Airbags ist untersagt. „Das Zünden der Airbags ist eine der gefährlichsten Arbeiten bei der Autoverwertung“, erklärt Carsten Jahn, zuständige Aufsichtsperson der BG Verkehr in der Region Dresden. „Sie dürfen deshalb nur draußen, mit genügend Sicherheitsabstand und mit entsprechender Schutzausrüstung ausgelöst werden.“ Es klingt gefährlich laut, wenn die Luftsäcke in den Autos bersten. „Alles im grünen Bereich“, beruhigt Jahn, der das Unternehmen gut kennt. „Die Firma ist bestens organisiert.“

Zukunft Elektromobilität

Ein Zukunftsthema beschäftigt Jens Philipp schon heute: Elektrofahrzeuge haben es zwar bisher noch nicht auf seinen Hof geschafft, doch immer mehr dieser Fahrzeuge werden in Zukunft zugelassen. Damit steigt die Wahrscheinlichkeit, ein solches Auto bald zur Verwertung zu bekommen. „Die großen Akkus der Elektro- und Hybridfahrzeuge machen die Demontage komplizierter“, sagt Philipp, „aber das kriegen wir hin.“ Der umtriebige Chef hat bereits Lehrgänge besucht, um künftig auch diese Autos ordnungsgemäß verwerten zu können.

Text und Fotos: Christoph Papsch



Seniorchef Wolfgang Philipp (70) bedient die Presse persönlich und begutachtet das handliche Schrottpaket.



Wegschauen ist keine Option

Es ist seit Jahrzehnten bekannt, dass bei mindestens zehn Prozent der Arbeits- und Wegeunfälle Alkohol mit im Spiel ist. Dennoch zögern viele Vorgesetzte, entschieden gegen Alkoholmissbrauch im Betrieb vorzugehen. Damit begeben sie sich auf dünnes Eis.

Es ist eindeutig: „Der Mann hat schon wieder eine Fahne. Eigentlich muss ich ihn ansprechen. Aber andererseits macht er seine Arbeit ganz vernünftig und ich brauche heute jeden Mann“, denkt sich der Schichtleiter in einem Speditionslager. Diesen Konflikt kennen viele Vorgesetzte. Nach Schätzungen der Deutschen Hauptstelle für Suchtfragen (DHS) sind bis zu fünf Prozent aller Berufstätigen alkoholkrank, bis zu zehn Prozent haben problematische Konsumgewohnheiten.

Statistisch gesehen dürfte also so ziemlich jede Führungskraft im Laufe ihres Arbeitslebens irgendwann einem Alkoholproblem in ihrem Verantwortungsbereich begegnen. Das Wegschauen ist dann eine schlechte Idee. Wer den Dingen ihren Lauf lässt, solange „nichts Schlimmes“ passiert, begibt sich auf dünnes Eis, sowohl menschlich, betriebswirtschaftlich als auch rechtlich.

Dazu ein paar Fakten:

- ▶ Die Alkoholabhängigkeit ist eine Krankheit. Laut DHS fehlten Alkoholabhängige in einem Zeitraum von drei Jahren an 189 Tagen.
- ▶ Bei der Kontrollgruppe betrug die Fehlzeit im selben Zeitraum 95 Tage.
- ▶ Die Arbeitsleistung von Beschäftigten mit Alkoholproblemen wird auf 75 Prozent der Normalleistung geschätzt. Ursache dafür sind neben den Fehlzeiten die verminderte Konzentrationsfähigkeit und größere Fehlerhäufigkeit.
- ▶ Studienergebnisse der WHO belegen, dass bei 10 bis 25 Prozent der Arbeits- und Wegeunfälle Alkohol eine Rolle spielt.

Früh eingreifen

Es gibt also gute Gründe, ein mögliches Alkoholproblem frühzeitig anzusprechen. Das hilft übrigens auch den Alkoholkranken oder -gefährdeten am besten. „Je eher eingegriffen wird, desto wahrscheinlicher ist es, dass der Betroffene seinen Arbeitsplatz behalten kann“, heißt

es in dem Band „Suchtprobleme im Betrieb“, den die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat herausgeben.

Auch rechtlich gibt es für die Unternehmen den Zwang, auf Alkoholmissbrauch im beruflichen Umfeld sofort zu reagieren. Paragraph 7 der DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ verbietet es Unternehmen, „Versicherte, die erkennbar nicht in der Lage sind, eine Arbeit ohne Gefahr für sich und andere auszuführen“, mit dieser Arbeit zu beschäftigen. Wenn ein Arbeitgeber Verstöße gegen das Verbot grob fahrlässig oder vorsätzlich ignoriert, kann er bei einem Arbeitsunfall in letzter Konsequenz durch seinen Unfallversicherungsträger in Regress genommen werden. Aber auch die Beschäftigten werden zur Verantwortung gezogen: Paragraph 15 verbietet ihnen, sich durch „Alkohol, Drogen oder andere berauschende Mittel in einen Zustand zu versetzen, durch den sie sich selbst oder andere gefährden können“. Wer sich darüber hinwegsetzt, begeht eine Ordnungswidrigkeit, die mit einem Bußgeld geahndet werden kann.

Blauer Montag im Lkw

Alkoholmissbrauch ist ein gesamtgesellschaftliches Problem und führt regelmäßig zu schweren Verkehrsunfällen. Im Jahr 2018 nahm die Polizei nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 39.542 Unfälle auf, bei denen mindestens ein Beteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel stand. Positiv: Berufskraftfahrer mit Lkw sind relativ selten in Alkoholunfälle verwickelt. Mit 1,1 Prozent liegt ihr Anteil deutlich unter dem Durchschnittswert aller Verkehrsteilnehmer von 2,4 Prozent.

Dennoch ist der Alkoholmissbrauch von Lkw-Fahrern in den letzten Monaten in das Visier der Polizei geraten. Nach einigen spektakulären Alkoholfahrten setzte die Polizei an Sonntagabenden Schwerpunkt-

kontrollen auf Rastanlagen an. In Hessen waren 79 von rund 500 überprüften Fahrern so stark alkoholisiert, dass ihnen untersagt wurde, die Fahrt aufzunehmen oder weiterzufahren. Einige Fahrer hatten Werte von mehr als zwei Promille.

Dabei zeigte sich, dass unter den betrunkenen Fahrern viele Osteuropäer waren, die das ganze Wochenende bei ihren Fahrzeugen verbracht hatten. Aber auch deutsche Transportunternehmen müssen sich natürlich die Frage stellen, ob ihre Fahrer nüchtern sind, wenn sie am Sonntagabend nach Ende des Wochenendfahrverbotes ihre Tour antreten. Viele Fahrer unterschätzen die Gefahr von Restalkohol. Es ist unbedingt ratsam, dieses Thema im Betrieb anzusprechen. Pro Stunde kann der Körper sieben bis 14 Gramm Alkohol abbauen. Das entspricht einem Wert von 0,1 bis 0,15 Promille. Das Tempo lässt sich weder durch einen starken Kaffee noch andere Hausmittel beschleunigen.

Technische Hilfe: die Alkoholwegfahrsperrre

Wer als Unternehmer oder Fuhrparkleiter auf Nummer sicher gehen will, kann Alkoholtests durchführen oder auf Alkoholwegfahrsperrren setzen. In den skandinavischen Ländern und den Beneluxstaaten gehört der Einsatz von Alkoholwegfahrsperrren schon seit einigen Jahren zur Tagesordnung.

Zündschlossperren verhindern Fahrten unter Alkoholeinfluss.

In Deutschland gibt es keine gesetzliche Verpflichtung zur Verwendung der Alkoholwegfahrsperrren. Natürlich können Fahrzeugbetreiber auf freiwilliger Basis diese Geräte einbauen lassen. Die Kosten liegen bei rund 1.500 Euro. Als technische Kontrollmaßnahme ist die Verwendung der Alkohol-Interlocks mitbestimmungspflichtig durch den Betriebsrat. Der Vorteil des Einbaus: Ein Unternehmer kann dienstliche Alkoholfahrten seiner Angestellten ziemlich wirkungsvoll verhindern. Allerdings könnten sich die Mitarbeiter unter „Generalverdacht“ gestellt sehen, deshalb sollten die Führungsverantwortlichen die Einführung von Wegfahrsperrren sorgfältig begründen und die Beschäftigten sowie den Betriebsrat unbedingt frühzeitig einbeziehen. Von einem Null-Toleranz-Ansatz in Bezug auf Alkohol am Arbeitsplatz profitieren am Ende alle: die Gesellschaft, das Unternehmen, die Kolleginnen und Kollegen – vor allem aber die Betroffenen selbst.

Björn Helmke
Pressesprecher der BG Verkehr

- +** Suchtprobleme im Betrieb, Herausgeber: Deutscher Verkehrssicherheitsrat. Erhältlich im DVR-Shop www.dvr.de
- +** DGUV Information 206-009 „Suchtprävention in der Arbeitswelt – Handlungsempfehlungen“ <https://kompendium.bg-verkehr.de>
- +** Faktensammlung „Alkohol am Arbeitsplatz“ der Deutschen Suchthilfe www.dhs.de

Fünf Tipps gegen

Alkoholmissbrauch im Betrieb



Klare Kante zeigen

Die Spielregeln für den Umgang mit Alkohol sollten im Unternehmen klar geregelt sein – im besten Fall in einer Betriebsvereinbarung. Und sie sollten immer konsequent durchgesetzt werden – notfalls mit arbeitsrechtlichen Mitteln. Die weitestgehende Form des Alkoholverbotes ist die Punktnüchternheit im Betrieb, also die Verpflichtung, nüchtern zur Arbeit zu erscheinen und sie auch nüchtern wieder zu verlassen.



Nicht mit Betrunkenen diskutieren

Wenn Sie einen konkreten Fall von Alkoholmissbrauch im Betrieb feststellen, sorgen Sie sofort dafür, dass der Mitarbeiter sicher nach Hause kommt. Eine Diskussion bringt zu diesem Zeitpunkt nichts.



Konfrontationsgespräch führen

Sobald der Beschäftigte wieder nüchtern am Arbeitsplatz erscheint, führen Sie ein Konfrontationsgespräch. Benennen Sie Fakten, machen Sie Ihre Erwartungen klar, weisen Sie auf Beratungsmöglichkeiten hin und treffen Sie klare Absprachen, die Sie schriftlich festhalten.



Hilfe holen

Wenn klar wird, dass es nicht um einen einmaligen Ausrutscher geht, sollten Sie sich Hilfe von Experten holen. Erster Ansprechpartner kann beispielsweise Ihr betriebsärztlicher Dienst sein, der eventuell Kontakt zu weiteren Experten herstellt. Wenn Sie arbeitsrechtliche Konsequenzen erwägen, sollte auch eine rechtliche Beratung nicht fehlen.



Einmal ist keinmal

Liegt eine Alkoholabhängigkeit vor, reicht ein einzelnes Gespräch nicht aus. Vereinbarte Maßnahmen oder Verhaltensvorgaben müssen protokolliert und in Folgegesprächen begleitet werden. In der DVR-Schrift „Suchtprobleme im Betrieb“ wird ein Fünf-Stufen-Plan vorgeschlagen, der dort ausführlich beschrieben ist.

Es ist eine extrem belastende Erfahrung, einer bedrohlichen Situation hilflos ausgeliefert zu sein.

Hilfe nach traumatisierenden Erlebnissen

© stock.adobe.com/ NewAfrica

Extremsituationen kann es in jedem Betrieb geben. Die BG Verkehr unterstützt Betroffene und Führungsverantwortliche mit einer „Notfallmappe“.

Die „Notfallmappe“ war ursprünglich ein Medium der ehemaligen Unfallkasse Post und Telekom. Sie wurde jetzt überarbeitet, aktualisiert und ergänzt und kann nun von allen Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr genutzt werden. Das heißt, nicht nur Postboten, Paketzusteller oder Servicetechniker der Deutschen Telekom können von den Informationen profitieren, sondern zum Beispiel auch Führungskräfte und Beschäftigte in der See- und Binnenschifffahrt.

Rechtzeitig vorbereiten Die „Notfallmappe“ wurde erstellt, um Menschen zu unterstützen, die während der Arbeit extreme körperliche und psychische Gefahr erlebt haben. Das ist der Fall, wenn jemand ungewollt und unvorbereitet in eine Situation gerät, der er hilflos ausgeliefert ist, die er nicht kontrollieren kann und in der er Angst, Ohnmacht und Unsicherheit erlebt. Nicht alltägliche Situationen also

– Gewalt jeglicher Art wie verbale oder tätliche Übergriffe, (Raub-)Überfälle, schwere Verkehrs- oder Arbeitsunfälle oder der plötzliche Tod von Kollegen –, die Extremstress und heftige Erregungszustände auslösen und für die man in der Regel keine passenden Reaktionsmuster zur Verfügung hat.

Ein solches Erlebnis ist eine besondere seelische Belastung und kann die Psyche eines Menschen dauerhaft aus dem Lot bringen – im Gegensatz zu Sachschäden, die zu beheben sind, oder körperlichen Verletzungen, die heilen. Man spricht von einem Trauma, wenn ein außergewöhnliches Ereignis eine starke psychische Erschütterung hervorruft. Diese kann lange nachwirken.

Verarbeitung traumatischer Ereignisse

Viele Menschen können dank ihrer Selbstheilungskräfte, eines unterstützenden kollektiven und sozialen Umfelds sowie verständ-

Der Schock danach ...

Schwerer Unfall an Bord, Steffen A., Matrose

„Bei uns an Bord herrschte ein sehr guter Zusammenhalt: Wir waren ein eingespieltes Team und hatten viel Spaß. Auf einer Fahrt zum nächsten Zielort passierte es dann: Der Schiffsführer schätzte die Durchfahrtshöhe falsch ein und rammte eine Brücke. Beim Aufprall konnte ich mich festhalten, aber ein Kollege ging über Bord. Er konnte nicht mehr lebend geborgen werden. Ausgerechnet er, mein bester Freund, Familienvater, immer gut gelaunt. Was danach passierte,

habe ich gar nicht richtig mitbekommen, Polizei, Notarzt und so weiter. Ich saß nur in der Kabine und starrte vor mich hin.

Auch wenn mich keine Schuld traf, ließ mir das Geschehene keine Ruhe. Ich kriegte die Bilder und Geräusche nicht aus dem Kopf: Ich sah meinen Kumpel vor mir, stellte mir vor, wie er in Todesangst nach Luft ringt. Abends wälzte ich mich schlaflos im Bett. Als ich nach zwei Wochen wieder arbeiten

wollte, brach ich erneut zusammen. Es ging einfach nicht und ich wurde wieder krankgeschrieben. Schließlich hat mich mein Chef davon überzeugt, professionelle Hilfe in Anspruch zu nehmen. Es hat gedauert, bis ich mir eingestand, kein Weichei zu sein, wenn ich mir Unterstützung hole. Mit dem Therapeuten konnte ich gut reden und er begleitete mich sogar auf meiner ersten Fahrt.“

nissvoller Vorgesetzter das Erlebte verarbeiten – ein Teil der Betroffenen kann das jedoch nicht. Ihre seelische Verletzung heilt nicht und kann unbehandelt zu Traumafolgestörungen und -erkrankungen führen. Die körperliche und psychische Gesundheit der Betroffenen ist stark beeinträchtigt, was sich in verminderter Leistungsfähigkeit und Belastbarkeit zeigt und zu Persönlichkeitsveränderungen führen kann. Die bekannteste psychische Erkrankung nach traumatischen Erlebnissen ist die posttraumatische Belastungsstörung, aber auch Depressionen, Angststörungen und Suchterkrankungen können Folgen von Extremereignissen sein.

Es ist sehr wichtig, dass Führungskräfte nach solchen – zum Glück doch eher nicht alltäglichen – Ereignissen dafür Sorge tragen, dass betroffene und beteiligte Personen unterstützt und begleitet werden.

Um Traumafolgestörungen und -erkrankungen vorzubeugen, gibt es ein breites Unterstützungsangebot der BG Verkehr. Dazu gehört die neue „Notfallmappe“. Sie enthält verschiedene Broschüren und Dokumente, mit denen weitere Unterstützung von der BG Verkehr angefordert werden kann.

Dr. Fritzi Wiessmann
Arbeits- und Organisationspsychologin
bei der BG Verkehr

Inhalte der „Notfallmappe“

- ▶ **Informationsschrift für Betroffene** mit nützlichen Hinweisen zur Bewältigung des Extremereignisses. Sie beschreibt, wie Traumatisierungen auf einen Menschen wirken, welche körperlichen und psychischen Reaktionen sich zeitverzögert entwickeln können und was man selbst tun kann, um mit dem Erlebten bestmöglich umzugehen.
- ▶ **Informationsschrift für Führungsverantwortliche** zur Unterstützung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nach traumatischen Erlebnissen. Für die Betroffenen ist es sehr wichtig, dass Führungsverantwortliche Verständnis haben, wenn keine körperlichen Verletzungen vorliegen und traumatisierte Personen in einigen Fällen trotzdem nicht zur Alltagsroutine zurückkehren können.
- ▶ **Flyer „Traumatisierende Ereignisse – Was ist zu tun?“**. Er fasst in Kürze alle relevanten Informationen rund um das Thema zusammen und enthält die Kontaktdaten der „Trauma-Lotsen“ bei der BG Verkehr.
- ▶ **Hinweise zum Verhalten bei und nach einem Überfall** gibt ein Informationsblatt für Betroffene.
- ▶ **Formulare zur Anzeige des Unfalls oder Ereignisses** an die BG Verkehr (gesetzliche Unfallanzeige).
- ▶ **„Schockfax“** – mit dieser Nachricht an die Trauma-Lotsen der BG Verkehr kann schnell und unbürokratisch weitere psychische Unterstützung angefordert werden. Betroffene erhalten binnen ein bis zwei Wochen einen Termin bei einem Traumatherapeuten für ein erstes Gespräch in Wohnortnähe und können das Erlebte mit professioneller Hilfe verarbeiten. Die Kosten dafür übernimmt die BG Verkehr.
- ▶ **Orientierungshilfe „Traumatische Ereignisse“ zur Erstellung der Gefährdungsbeurteilung**. Sie gibt Führungsverantwortlichen Hinweise, wie sie traumatischen Ereignissen vorbeugen können und welche Maßnahmen geeignet sind, um Beschäftigten betriebliche Unterstützung anzubieten.
- ▶ **Unterweisungskarte**, die Unternehmer und Vorgesetzte nutzen können, um ihre Mitarbeiter auf den Umgang mit Extremereignissen vorzubereiten.



+ Notfallmappe
Bestellung und Download
im Medienkatalog der BG Verkehr:
www.bg-verkehr.de
Webcode: 16782095

Ihre Frage:

Bin ich versichert, wenn ich in der Mittagspause nach Hause zum Essen fahre?

Tanja Sautter,
Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

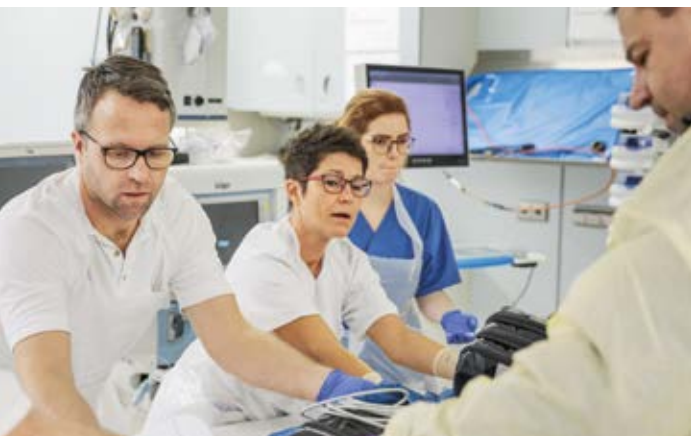
Ja – allerdings sind Sie nur auf dem Weg versichert, nicht beim Essen selbst. Diese Abgrenzung gilt immer, ganz egal, mit welchem Verkehrsmittel Sie unterwegs sind oder wie lang der Weg ist. Die Wegstrecke muss allerdings in einem angemessenen Verhältnis zur Dauer der Arbeitspause stehen. Zu Hause oder im Restaurant angekommen, endet der Versicherungsschutz. Der Rückweg ist dann wieder versichert.

Zur Begründung: Die Nahrungsaufnahme ist für jeden Menschen ein Grundbedürfnis. Deswegen wird Essen und Trinken dem persönlichen und damit nicht versicherten Lebensbereich zugeordnet. Betriebliche Belange treten zurück, etwa das allgemeine Interesse des Arbeitgebers an der Erhaltung und Wiederherstellung der Arbeitskraft des Arbeitnehmers. Hat jemand in der Pause die Absicht, Nahrungsmittel für die Mittags-

mahlzeit zu besorgen oder ein Mittagessen einzunehmen, ist der Weg von der Betriebsstätte aus versichert (der Weg ist mit der Betriebstätigkeit verknüpft und ergibt sich aus der Notwendigkeit, persönlich im Beschäftigungsbetrieb anwesend zu sein und dort betriebliche Tätigkeiten zu verrichten). Möchte jemand in der Arbeitspause zum Beispiel den Einkauf für die Familie erledigen, gilt das allerdings nicht.



© Gettyimages / simonapillola



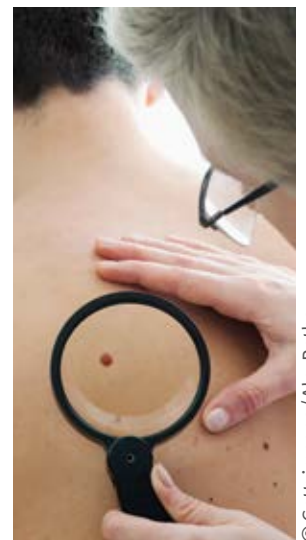
© BG Verkehr/Christoph Papsch

BG Kliniken zählen erneut zu den besten Krankenhäusern

Die neun überregionalen Traumazentren der BG Kliniken gehören zu den besten Krankenhäusern des Jahres 2020 in Deutschland. Insbesondere in den Fachbereichen Unfallchirurgie und Plastisch-Rekonstruktive Chirurgie können diese Kompetenzzentren der gesetzlichen Unfallversicherung überzeugen. Dies hat ein Ranking der Zeitschrift „Focus Gesundheit“ ermittelt, das insgesamt 28 Auszeichnungen an die Unternehmensgruppe vergibt. Die Erhebung bestätigt, dass die BG Kliniken in ihren Kernleistungsbereichen über einen ausgezeichneten Ruf verfügen und daher von Patienten sehr häufig weiterempfohlen werden. Alle Häuser zeichnen sich außerdem durch besonders hohe Versorgungs- und Hygienestandards aus. Die Klinikliste wird jährlich im Auftrag von „Focus Gesundheit“ durch das Rechercheinstitut MINQ erstellt.

Sonnenstrahlung führt zu mehr Berufskrankheiten

Um 13 Prozent hat 2018 die Zahl der von der BG Verkehr anerkannten Berufskrankheiten zugenommen. Der Anstieg ist vor allem auf eine Zunahme der Anzeigen in Bezug auf die Berufskrankheit 5103 – „Plattenepithelkarzinome oder multiple aktinische Keratosen durch natürliche UV-Strahlung“ – zurückzuführen. Seit 2015 ist Hautkrebs durch UV-Strahlung als Berufskrankheit anerkannt. Bei der BG Verkehr war dies 2018 mit 180 von insgesamt 383 positiv entschiedenen Fällen die häufigste anerkannte Berufskrankheit.

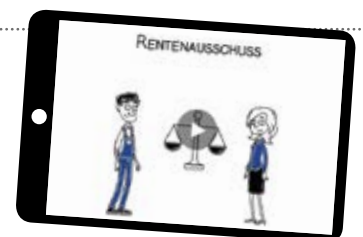


© Gettyimages / AlexRaths

Kurz erklärt:

Rentenausschüsse

Entscheidungen über Ansprüche auf Renten nach einem Arbeits- oder Wegeunfall oder einer Berufskrankheit treffen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen in sogenannten Rentenausschüssen. Wie sind diese Ausschüsse besetzt? Welche Rechte haben



Versicherte? Diese und weitere Fragen beantwortet das neue Erklärvideo der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung.

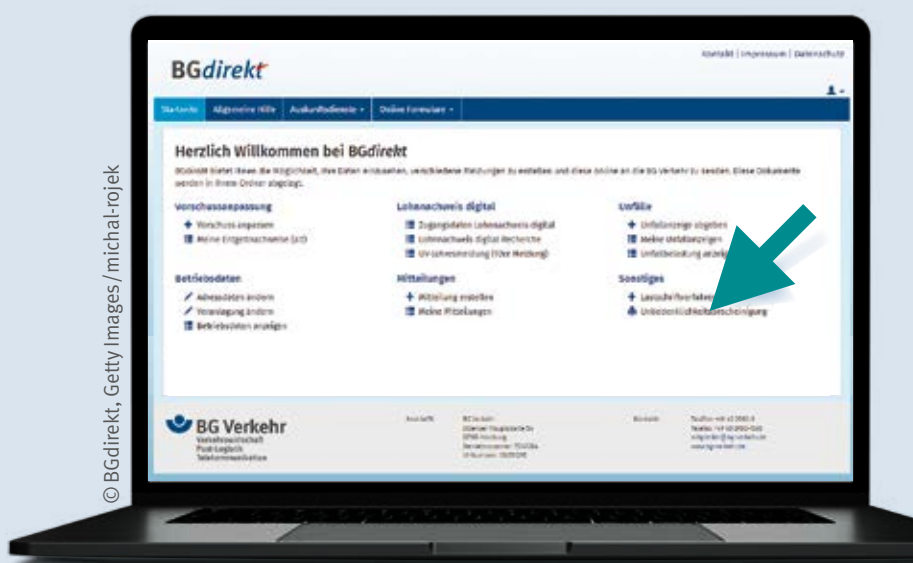
www.dguv.de/de/mediencenter

© dguv.de/de/mediencenter



Der schnelle Weg zur Unbedenklichkeitsbescheinigung

Das passwortgeschützte Serviceportal **BGdirekt** steht ausschließlich unseren Mitgliedsunternehmen zur Verfügung. Vieles können Sie dort im Handumdrehen erledigen.



© BGdirekt, Getty Images/michel-rojek

Das Passwort für **BGdirekt** haben Sie zusammen mit den Aufnahmeunterlagen von der BG Verkehr erhalten.

In vier Schritten zum Ziel

1. Besuchen Sie unsere Homepage www.bg-verkehr.de und klicken Sie rechts oben auf den Button „**BGdirekt**“.
2. Geben Sie zur Anmeldung Ihre Zugangsdaten ein. Falls Sie Ihr Passwort vergessen haben, klicken Sie auf „Passwort vergessen“.
3. Auf der ersten Seite gelangen Sie unter dem Menüpunkt „Sonstiges“ zur Unbedenklichkeitsbescheinigung.
4. Sind alle Voraussetzungen erfüllt, steht Ihre **Unbedenklichkeitsbescheinigung** als PDF zum Download bereit.

Sie benötigen kurzfristig eine Unbedenklichkeitsbescheinigung (UB)? Mit unserem Onlineservice **BGdirekt** haben Sie die Möglichkeit, sich die UB jederzeit und überall herunterzuladen und sie anschließend auszudrucken. Die wichtigste Voraussetzung dafür ist, dass die Mitgliedsbeiträge pünktlich gezahlt wurden.

Im passwortgeschützten Extranet können Sie auch andere Dinge sofort erledigen, etwa Adressänderungen mitteilen, Unfälle melden, das Lastschriftverfahren beauftragen, Einblick in Ihre Betriebsdaten nehmen oder Mitteilungen an die Fachabteilungen der BG Verkehr senden. Die Zugangsdaten zum Extranet erhalten Sie zusammen mit den Aufnahmeunterlagen von der BG Verkehr.

Voraussetzungen müssen erfüllt sein

Falls Ihnen kein PDF zum Download der UB angezeigt wird, kann das verschiedene

Gründe haben, zum Beispiel:

- ▶ Es bestehen offene Beitragsforderungen.
- ▶ Ihre Mitgliedschaft ist beendet.
- ▶ Gegen Sie wurde ein Bußgeldverfahren eingeleitet.
- ▶ Die BG Verkehr hat keine aktuelle Anschrift von Ihnen.

In diesen Fällen nehmen Sie bitte Kontakt zur Mitgliederabteilung der BG Verkehr auf.

An einer Erweiterung unseres Onlineservice arbeiten wir bereits. Künftig bieten wir Ihnen die Möglichkeit, eine qualifizierte Unbedenklichkeitsbescheinigung abzurufen und Mitbenutzer einzurichten. Die Mitbenutzer – das können zum Beispiel Ihre Auftraggeber sein – sind dann ebenfalls berechtigt, die Unbedenklichkeitsbescheinigung des Unternehmens abzurufen.

Heiko Firyn

Mitgliederabteilung der BG Verkehr

+ Kontakt

BG Verkehr
Mitgliedschaft & Beitrag
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg

Tel. +49 40 3980-0 (oder Durchwahl Ihres Ansprechpartners)
Fax +49 40 3980-1666 (oder Durchwahl Ihres Ansprechpartners)
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de
BGdirekt: <https://bgdirekt-weblogin.bg-verkehr.de>
Internet: www.bg-verkehr.de

Versichert auf dem Arbeitsweg

Umweg, Einkauf, Hobby – wann ist man auf dem Weg zur Arbeit durch die BG Verkehr versichert und wann nicht? Die wichtigsten Fakten im Überblick.

Zu Hause

Kommt es auf dem direkten Weg zwischen eigenem Wohnsitz und Arbeitsplatz zu einem Unfall, übernimmt die BG Verkehr die Leistungen (sogenannter Wegeunfall). Der Versicherungsschutz beginnt, nachdem man durch die Außentür des Gebäudes gegangen ist. Auch wenn man zum Beispiel bei den Eltern oder Freunden übernachtet, ist der Arbeitsweg versichert. Die Entfernung muss allerdings in einem angemessenen Verhältnis zum üblichen Arbeitsweg stehen.



Transportmittel

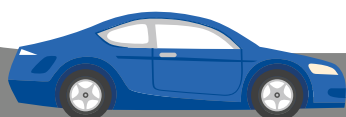
Für die Anerkennung eines Wegeunfalls spielt es keine Rolle, ob man zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem eigenen Auto zur Arbeit kommt – entscheidend ist, dass es sich um den Weg von der oder zur Arbeit handelt.

Verkehrslage

Auf dem Arbeitsweg soll man möglichst die kürzeste Route zwischen Wohnort und Firma nehmen. Aber selbstverständlich sind Umwege, um bekannte Engpässe, Staus oder Baustellen zu umgehen, ebenfalls versichert. Anders sieht es aus, wenn jemand aus einer rein privaten Vorliebe heraus eine schönere, deutlich längere Strecke fährt und dabei verunglückt – hier haftet die BG Verkehr nicht mehr.

Betreuung von Kindern

Oft nehmen Eltern ihre Kinder auf dem Weg zur Arbeit mit, um sie zum Beispiel in den Kindergarten zu bringen. Wenn sie dafür einen Umweg machen müssen, bleibt der Weg versichert. Dasselbe gilt für Umwege wegen einer Fahrgemeinschaft.





Arbeitsplatz

Selbstverständlich ist jeder, der im Auftrag des Arbeitgebers während der Arbeitszeit beruflich unterwegs ist, bei einem Unfall durch die BG Verkehr versichert. Das gilt aber nicht für private Wege während der Pause.



Feierabend

Falls jemand nach der Arbeit sofort zu einem Anstusstermin fährt, zum Beispiel ins Fitnessstudio oder zu einer Verabredung in der Stadt, also zu einem „dritten Ort“, an dem er sich mindestens zwei Stunden aufhalten möchte, gilt der Versicherungsschutz der Berufsgenossenschaft so, als wäre der Berufstätige auf dem Heimweg gewesen. Allerdings muss die Distanz in einem angemessenen Verhältnis zum üblichen Nachhauseweg stehen. Die Fahrt von der Feierabendaktivität in die eigenen vier Wände ist dann nicht mehr versichert.

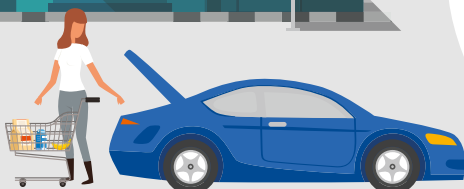
Gym
Center



Besorgungen

Oft wird zum Beispiel auf dem Heimweg noch ein Zwischenstopp zum Tanken oder Einkaufen eingelegt. Der Versicherungsschutz erlischt, sobald jemand erkennbar von dem unmittelbaren Weg abweicht, und lebt wieder auf, wenn er die ursprüngliche Strecke wieder erreicht. Unfälle, die sich im Einkaufszentrum selbst ereignen, sind nicht versichert. Außerdem wichtig: Dauert die Unterbrechung länger als zwei Stunden, endet der Versicherungsschutz durch die gesetzliche Unfallversicherung.

SUPERMARKT



Klingelt's?

Der Free Climber hängt an den Fingerspitzen seiner linken Hand über dem Abgrund, da klingelt sein Handy. Was meinen Sie, wie geht die Szene weiter? Geht er ran? Im Anflug während eines Gewittersturms sind bei der Pilotin alle Sinne auf die bevorstehende Landung gerichtet, da klingelt ihr Handy. Geht sie ran? Mit äußerster Konzentration entfernt der Bombenentschärfer den korrodierten Zündmechanismus aus der Weltkriegsbombe, da klingelt sein Handy. Geht er ran? Vorsichtig entnimmt die Biologin die Probe mit dem tödlichen Virus aus dem Transportbehälter. Sie ahnen es, ihr Handy klingelt.

Und wie alle anderen Profis in den genannten Beispielen geht sie natürlich nicht ran. Sie dürfen zu Recht annehmen, dass diese Personen überhaupt kein Handy dabei haben – und wenn doch, ist es ausgeschaltet. Nur der Typ in dem Auto hinter mir, nur wenige Meter von meinem Fahrzeugheck entfernt, auf der Autobahn bei relevanter Geschwindigkeit, hat eine Hand am Ohr kleben und telefoniert. Offensichtlich kein Profi!

Schalten Sie Ihr Handy ab, im Landeanflug, beim Bombenentschärfen und im Straßenverkehr. Hilft beim Überleben!



© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Was tun bei stark blutenden Wunden?

Das Blut strömt stetig, eventuell pulsierend, aus der Wunde und die verletzte Person zeigt typische Anzeichen eines Schocks: Blässe, kalte Haut, kalter Schweiß, schwacher Puls. Starke Blutungen sind lebensgefährlich, darum müssen Sie unbedingt sofort handeln!

Wenn möglich, hält man das betroffene Körperteil (Arm, Bein) ein wenig hoch, um die Blutung zu verringern, und zieht zum Eigenschutz schnell Handschuhe an. **Pressen Sie als Erstes ein sauberes Tuch oder einfach nur die Handfläche auf die Wunde, um die Blutung zu stoppen.** Falls sich Fremdkörper in der Wunde befinden, nicht herausziehen, sonst würde die Blutung noch stärker werden. Danach folgt der Druckverband. Dazu brauchen Sie zwei Verbandpäckchen aus dem Verbandkasten. Legen Sie die Wundauflage des ersten Päckchens auf die Wunde. Dabei kann das vorher aufgelegte Tuch mitverwendet werden. Nachdem Sie nun

zweimal um die Wunde gewickelt haben, legen sie das zweite Verbandpäckchen mit Verpackung ebenfalls auf die Wunde. Dieses Druckpolster wird fest eingewickelt, soll aber die Durchblutung nicht komplett unterbrechen. Versuchen Sie auch nicht, die Wunde abzubinden oder eine Arterie abzudrücken. Spätestens jetzt muss der Notruf erfolgen. Lagern Sie die Beine des Verletzten hoch und halten Sie ihn warm. Sollte es trotz

Verband immer noch bluten, üben Sie bis zum Eintreffen der Rettungskräfte mit den Händen Druck auf die Wunde aus. Es ist wichtig, dass Sie zum Eigenschutz möglichst schnell das Blut von Ihren Händen und anderen benetzten Körperteilen abwaschen, die Haut desinfizieren und verschmutzte Kleidung wechseln.

Ingo Tappert

Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr



© Getty Images/welphoto



Erste Hilfe
aktuell

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

Hinweis für Abonnenten:

Für den Versand des Sicherheits-Profi 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



Die Hauptverwaltung der
BG Verkehr in
Hamburg-Ottensen.

© Ralf Höhne/BG Verkehr

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

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

Außenstelle Duisburg

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

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

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

Die nächste
Ausgabe des
SicherheitsProfi
erscheint im
Juni 2020

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



© Thinkstock/iStock/goir/furtaev



Umfrage zum SicherheitsProfi

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

Noch bis zum **31. März** können Sie uns die Meinung sagen und online unsere neun Fragen beantworten.

Wir sind gespannt.

Die Teilnahme ist komplett anonym.



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