

# SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

## Manöver mit mehr Sicherheit | 8

Stadtwerke Wiesbaden: Mit Hochvolt unterwegs | 16

Beiboote rechtzeitig modernisieren | 22



# Inhalt

## SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz  
Unfallmeldungen
- 7 Trauer um Wolfgang Steinberg

## SICHER & GESUND

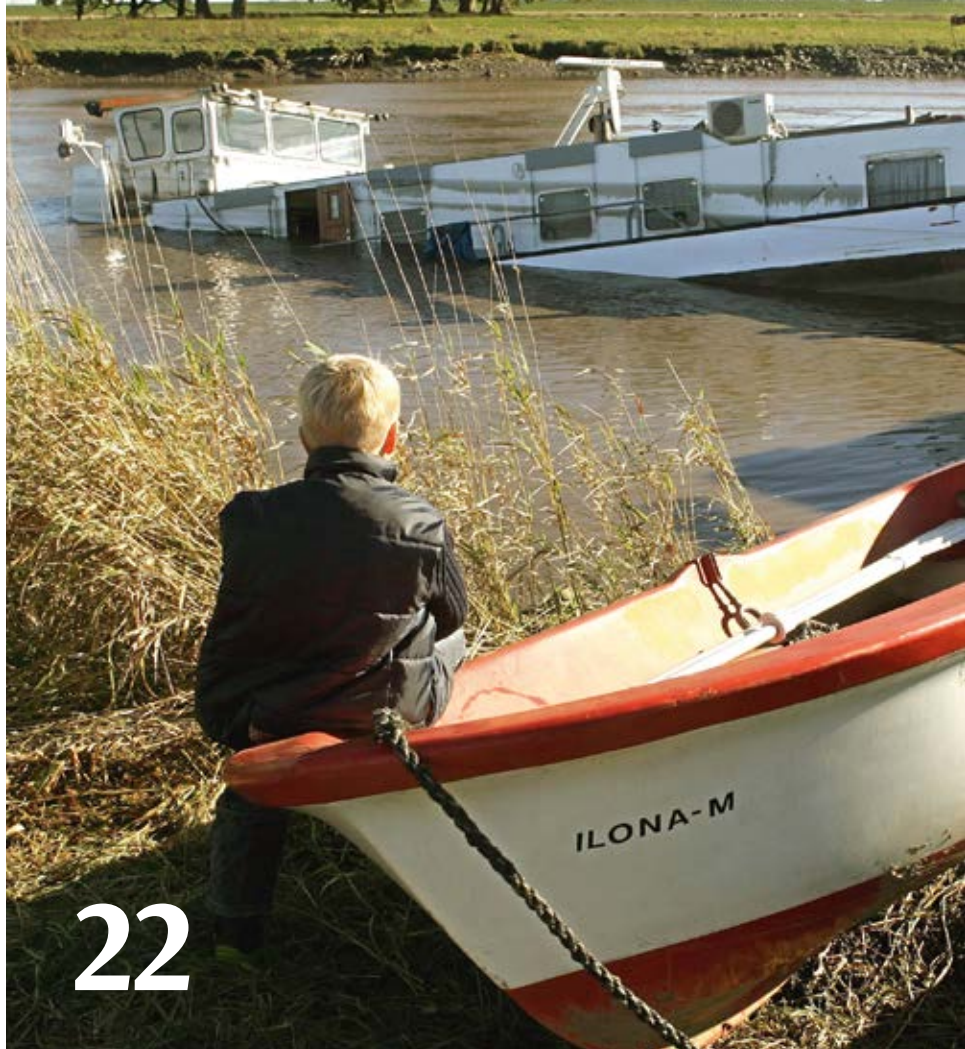
- 8 Sicherheit trainieren  
Risiko beim Los- und Festmachen minimieren
- 11 Pandemiebekämpfung  
Richtig lüften
- 13 Konzepte für mehr Verkehrssicherheit  
Profis schulen Profis
- 14 Ausbildung Sifa  
Mit neuem Konzept
- 16 Mit Hochvolt in die Werkstatt  
E-Busse im Einsatz bei den Stadtwerken Wiesbaden
- 22 Beiboote für Binnenschiffe  
Rechtzeitig modernisieren
- 24 Mehr Hautschutz  
Zusätzliche Pflege im Winter

## GUT VERSICHERT

- 26 Rechtstipp und Kurzmeldungen
- 27 Im Fall der Fälle gut versichert  
Die BG Verkehr in Zahlen
- 28 Der besondere Fall  
Hendrik Donkers über sein Leben mit Prothesen

## SERVICE

- 30 Prävention aktuell  
Dr. Jörg Hedtmann
- 30 Impressum
- 31 Kontaktübersicht  
So erreichen Sie die BG Verkehr





24

16

Titelbild: GARP/BG Verkehr; Bilder: picture-alliance/dpa/dpaweb | Ingo Wagner; BG Verkehr/Gerald Haenei; Picture alliance/JB; Christoph Papsch



### Sabine Kudzielka

Vorsitzende der  
Geschäftsführung der  
BG Verkehr

## Liebe Leserin, lieber Leser,

die BG Verkehr hat einen schweren Verlust erlitten, der mich auch nach mehreren Wochen noch ganz persönlich beschäftigt: Am 27. Oktober starb plötzlich und unerwartet Wolfgang Steinberg, unser Vorsitzender des Vorstands auf Versichertenseite. Er war gleichzeitig ein unermüdlicher Vorkämpfer für den Arbeitsschutz und eine umsichtige, durchsetzungsstarke Führungspersönlichkeit für die BG Verkehr. Wir werden ihn sehr vermissen.

Mut und Hartnäckigkeit brauchen auch viele unserer Mitgliedsunternehmen angesichts der noch immer andauernden Corona-Krise. Auch hier wollen wir helfen: In dieser Ausgabe finden Sie wichtige Informationen zum Thema Lüften und raumluftechnische Anlagen. Spätestens seit der Analyse der Superspreader in der Fleischindustrie ist erwiesen, dass die Unternehmen mit den richtigen Lüftungskonzepten dem Infektionsgeschehen in den Betriebsgebäuden wirkungsvoll entgegenwirken können.

Besuchen Sie auch unsere Website [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) und insbesondere unseren Medienkatalog. Hier erwartet Sie eine Fülle neuer Informationen und Medien zum Thema Corona. Diese unterstützen Sie in den kommenden Wochen und Monaten bei Ihren Bemühungen, Ihre Beschäftigten gesund und Ihren Betrieb arbeitsfähig zu halten.

In wenigen Wochen endet das Jahr 2020, das für viele Menschen wenig erbaulich war. Ich wünsche Ihnen eine sichere und gesunde Vorweihnachtszeit und einen guten Start ins nächste Jahr. Ich versuche mich jetzt mal als Prophetin: 2021 wird in jedem Fall besser werden!



## Lohnnachweis bis Februar

Auf Basis des Lohnnachweises, den jeder Unternehmer einmal im Jahr abgeben muss, berechnet die BG Verkehr die Beiträge für die gesetzliche Unfallversicherung. Die Meldefrist für den Lohnnachweis 2020 endet am 16. Februar 2021. Seit zwei Jahren erfolgt die Übermittlung ausschließlich auf digitalem Weg. Betriebe, die kein Entgeltabrechnungsprogramm nutzen, können den digitalen Lohnnachweis über die Ausfüllhilfe sv.net abgeben.

+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 16488979

## FAQ zum Coronavirus

Die Deutsche Flagge passt ihre Verfahren für Schiffszeugnisse und Besichtigungen laufend an die jeweils aktuelle Corona-Lage an. Für Seeleute gibt es Erleichterungen bei Befähigungszeugnissen und -nachweisen. Informationen dazu sowie Fragen und Antworten zu den Folgen von Covid-19 für Seeleute und Reedereien gibt es auf der Website der Deutschen Flagge.

+ <https://www.deutsche-flagge.de/de/coronavirus>

## Neue Schleusentafeln werben für sicheres Festmachen

Neue Informationstafeln der BG Verkehr sollen im kommenden Jahr an den Schleusen entlang der Wasserstraßen für mehr Sicherheit in der Binnenschifffahrt sensibilisieren. In dem neuen Motiv geht es um das Thema sicheres Festmachen. Die Tafeln werben für den korrekten Umgang mit Tauen und Leinen, aber auch für die Nutzung von Rettungswesten und Handschuhen.

Grund für die Auswahl des Motivs sind Unfälle, die sich jedes Jahr ereignen, weil Schutzvorschriften nicht beachtet werden. Die Folge sind oft schwere Verletzungen beim Verzicht auf korrekte Handschuhe. Immer wieder ereignen sich auch tödliche Unfälle, weil keine Rettungswesten getragen wurden. Die Werbung für das Tragen der persönlichen Schutzausrüstung ist deshalb ein wichtiger Bestandteil der Präventionsarbeit der BG Verkehr.

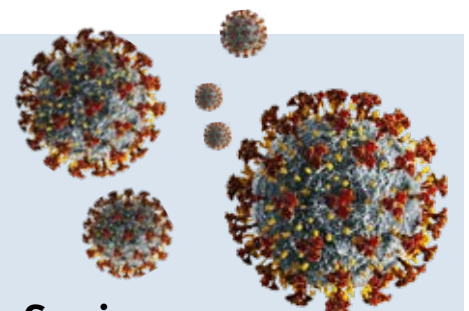
+ Umfangreiches und kostenloses Informationsmaterial zum sicheren Arbeiten an Bord gibt es im Medienkatalog der BG Verkehr:  
[www.bg-verkehr.de/medienkatalog](http://www.bg-verkehr.de/medienkatalog)



## Mit Pop-Art gegen Unfälle

Zwei neue Motive der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ werben derzeit für sicheres und rücksichtsvolles Fahren. Angelehnt an den Stil des amerikanischen Pop-Art-Künstlers Roy Lichtenstein sollen die Plakate zwei Botschaften vermitteln: „Finger weg vom Handy!“ und „Abstand halten!“. Auf mehr als 700 Plakatflächen entlang der deutschen Autobahnen und auf Raststätten sind die Plakate seit September zu sehen.

Auftraggeber für die jährliche Plakat-Aktion ist das Bundesverkehrsministerium in Kooperation mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung unterstützt die Plakatierung finanziell.



## Seminare abgesagt

Vor dem Hintergrund der Infektionszahlen hat die BG Verkehr alle noch ausstehenden Seminare für 2020 abgesagt. Bis zum Redaktionsschluss stand noch nicht fest, ab wann wieder Seminare durchgeführt werden. Über den aktuellen Stand informiert die Website der BG Verkehr.

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



## Aktuelle

### Unfallmeldungen

#### Unfall in Schleuse

Nach dem Festmachen in der Schleuse bewegte sich ein Gütermotorschiff unvorhergesehen stark nach vorne. Der Steuermann bemerkte die Schiffs-bewegung, konnte aber nicht mehr rechtzeitig eingreifen: Das achtere Lauftau riss und verletzte ihn am Bein.

#### Sturz ins Wasser

Im Rahmen ihrer Ausbildung übte eine Leichtmatrosin das Festmachen. Sie wollte eine Leine auf den Landpoller setzen. Als sie versuchte, bei beginnender Dunkelheit vom Schiff aus an Land zu springen, überschätzte sie sich: Sie trat ins Leere und fiel zwischen dem still liegenden Schiff und der Spundwand ins Wasser. Die Besatzung konnte sie umgehend an Land bringen. Die Auszubildende wurde wegen ihrer schweren Verletzungen ins Krankenhaus eingewiesen.

## Kommunikation im Fokus

Gute und umfassende Kommunikation hilft, Unfälle im Betrieb zu vermeiden. Deshalb steht das Thema im Mittelpunkt des diesjährigen Präventionsprogramms

**„Jugend will sich-er-leben“.**

Der für das neue Ausbildungsjahr gewählte Schwerpunkt vermittelt Berufsanfängern, wie das Ansprechen von Konflikten, Feedback-Geben, aktives Zuhören und Gewaltvermeidung in der Kommunikation zu mehr Sicherheit in der Arbeitswelt beitragen können. Medien und Unterrichtsmaterialien gibt es auf der Website der Aktion.

[www.jwsl.de](http://www.jwsl.de)



### Preis für gute Ideen

Der Deutsche Arbeitsschutzpreis belohnt Unternehmen und Einzelpersonen, die vorbildliche Lösungen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten gefunden haben. In fünf verschiedenen Kategorien werden technische, strategische, organisatorische und kulturelle Ideen ausgezeichnet. Insgesamt gibt es Preisgelder in Höhe von 50.000 Euro zu gewinnen. Bewerbungsschluss ist der 1. Februar 2021.

<https://deutscher-arbeitsschutzpreis.de>

#### Problem beim Anlegen

Beim Anlegemanöver eines Fischereischutzboots steckte ein Besatzungsmitglied das Wurfgewicht wie üblich durch eine Klüse. Anschließend wurde die Leine mit einer Wurfbewegung nach hinten gegeben. Als der Kollege an Land versuchte, die Leine anzunehmen, traf ihn das Wurfgewicht heftig im Gesicht, was den Verlust mehrerer Vorderzähne zur Folge hatte.



## Kliniken ausgezeichnet

Im Jahr 2020 wurden die BG Kliniken erneut von der Zeitschrift „Focus Gesundheit“ für ihre medizinischen Leistungen ausgezeichnet. Die neun Akutkliniken gehören damit zu den besten Krankenhäusern der „Klinikliste 2021“.

## Sitzung der Vertreter- versammlung fällt aus

Die für den 10. Dezember 2020 geplante Sitzung der Vertreterversammlung der BG Verkehr wurde abgesagt. Die Vorsitzenden des Gremiums entschieden mit Rücksicht auf die Gesundheit der Mitglieder, ein Umlaufverfahren durchzuführen. Dabei handelt es sich um eine schriftliche Abstimmung der Beschlussvorlagen. Auf der Tagesordnung stehen unter anderem die Feststellung des Haushaltsplans für das Jahr 2021, die Beschlussfassung des gemeinsamen Gefahrtarifs Fahrzeughaltung und See sowie die Abnahme der Jahresrechnung. Über die Ergebnisse wird die BG Verkehr im Anschluss berichten.



## Psychische Belastung an Bord

Die Corona-Krise belastet auch Schiffsbesatzungen in der internationalen Fahrt. Besatzungswechsel können oft nur verzögert durchgeführt werden. So kommen Einsatzzeiten von mehr als zehn Monaten vor. Planungssicherheit fehlt. Auch Landgänge in Häfen können von Quarantänevorschriften betroffen sein. Einige Besatzungsmitglieder verlieren so die Möglichkeit, durch Internettelefonie ihre Kontakte zu Familienangehörigen zu pflegen. Gerade in der Weihnachtszeit kann dies eine ernste seelische Belastung darstellen. Das Einfühlungsvermögen der Vorgesetzten, niederschwellige Beratungsangebote und Austausch im Team können helfen, dem Druck standzuhalten. Als Ansprechpartner für eine Beratung der Unternehmen steht die zuständige Aufsichtsperson der BG Verkehr gern zur Verfügung.

## Neu erschienen

### Arbeiten in Behältern, Silos und engen Räumen

Arbeiten in Behältern, Silos und engen Räumen gehören zu den gefährlichsten Tätigkeiten überhaupt. Die Information 213-055 „Arbeiten in Behältern, Silos und engen Räumen – Zugangs-, Positionierungs- und Rettungsverfahren“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung erläutert, wie die Arbeit durch gute Planung und eine sinnvolle Vorbereitung von Rettungsmaßnahmen sicher und gesund gestaltet werden kann.

<https://publikationen.dguv.de>

### Erklärvideo zur Schutzausrüstung

Wie schützt man sich, wenn der Verdacht auf eine Infektionskrankheit bei einer Person an Bord besteht? Das „Medizinische Handbuch See“ des Seeärztlichen Dienstes der BG Verkehr gibt dazu konkrete Antworten und umfasst jetzt auch einen kurzen Lehrfilm in Deutsch und Englisch.

<https://www.medizinisches-handbuch-see.de/Schutzausruestung.html>



### Sicheres Arbeiten in der Fischerei

Für die Sicherheit und Gesundheit der Mannschaft an Bord ist ein umsichtiges Handeln jedes einzelnen Besatzungsmitglieds wichtig. Worauf dabei geachtet werden sollte und wie die Anforderungen in der Praxis gut umgesetzt werden, erläutert ein neuer Leitfaden der BG Verkehr. Er gibt Hinweise zum sicheren Schiffsbetrieb in

der Fischerei und zeigt, wie sich Unfälle an Bord vermeiden lassen. Neben der Sicherheit bei der Fischverarbeitung, beim Löschen des Fangs und bei Schlechtwetter behandelt die Broschüre auch Themen wie den Umgang mit Leinen und Netzen sowie Hebezeugen. Sie gibt Tipps zum Verhalten im Seenotfall und zeigt Beispiele, wo die Benutzung von Persönlicher Schutzausrüstung erforderlich sein kann. Mit vielen praxisnahen Erläuterungen ist die Broschüre ein hilfreicher Ratgeber für Unternehmer und Beschäftigte an Bord von Fischereifahrzeugen.

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 20804758



# Trauer um Wolfgang Steinberg



Wolfgang Steinberg, Vorsitzender des Vorstandes der BG Verkehr auf Versichertenseite, ist am 27. Oktober plötzlich und völlig unerwartet im Alter von 70 Jahren verstorben. Er war mehr als 30 Jahre in der Selbstverwaltung aktiv.

Der Tod des Vorstandsvorsitzenden auf Versichertenseite, Wolfgang Steinberg, hat sowohl in der Selbstverwaltung als auch bei den Beschäftigten der BG Verkehr Bestürzung und Trauer ausgelöst. „Wir verlieren in Wolfgang Steinberg eine umsichtige und durchsetzungsstarke Führungspersönlichkeit, die sich unermüdlich für das Wohl der Versicherten eingesetzt hat. Unser tiefes Mitgefühl gehört seiner Familie“, sagt Klaus Peter Röskes, Vorsitzender des Vorstandes der BG Verkehr auf Arbeitgeberseite.

## **Seit 13 Jahren an der Spitze der Selbstverwaltung**

Wolfgang Steinberg begann 1989 seine Arbeit für die Selbstverwaltung als stellvertretendes Mitglied der Vertreterversammlung auf Versichertenseite. Dem Vorstand der BG Verkehr gehörte er seit 1993 an. Seit 13 Jahren lenkte er als Vorsitzender des Vorstandes auf Versichertenseite die Geschicke der BG Verkehr, die er in mehreren externen Organisationen und Gremien vertrat. Wolfgang Steinberg war unter anderem als Mitglied des Vorstandes der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung aktiv.

„Der Kontakt zur Praxis war Wolfgang Steinberg immer wichtig. Sein hohes Praxiswissen wurde insbesondere durch sein immerwährendes Engagement im Präventionsausschuss und in seiner Arbeit als Vorsitzender des Präventionsfachausschusses Entsorgung deutlich“, sagt Röskes. Zuletzt brachte er unmittelbar seine Expertise aus der Entsorgungsbranche ein, um den Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr zeitnah verlässliche Handlungsempfehlungen zum Schutz vor dem Coronavirus zur Verfügung zu stellen.

## **An wichtigen Weichenstellungen maßgeblich beteiligt**

In die Amtszeit von Wolfgang Steinberg im Vorstand fallen wichtige Weichenstellungen für die BG Verkehr, unter anderem die Fusionen der BG Verkehr mit der See BG und der Unfallkasse Post und Telekom, die er maßgeblich mitgestaltet hat. „Wir werden Wolfgang Steinberg immer als Vorstandsvorsitzenden in Erinnerung behalten, der kollegial mit der Arbeitgeberseite stets den Arbeitsschutz nach vorn gebracht hat“, sagt Sabine Kudzielka, Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr.

## **Beruflich, politisch und gewerkschaftlich engagiert**

Auch in seinem Beruf zeigte sich Wolfgang Steinberg immer engagiert. 1972 nahm der gelernte Groß- und Außenhandelskaufmann seine Arbeit bei der damaligen Rethmann Städtereinigung auf. Schon kurz darauf wurde er in den Betriebsrat und dort zum Vorsitzenden gewählt. Später vertrat er in dem rasch wachsenden Unternehmen die Arbeitnehmerinteressen als Mitglied und Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Rethmann AG. 1994 war er Gründungsmitglied im ersten Konzernbeirat.

Von 1989 bis zu seinem Tod gehörte er für die SPD dem Rat seiner Heimatstadt Selm in Nordrhein-Westfalen an. Auch als Gewerkschafter war er während seines gesamten Berufslebens aktiv. Seit 1972 Mitglied der ÖTV, engagierte er sich dort genauso wie später in der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) in der Vorstands- und Fachgruppenarbeit auf Kreis- Bezirks-, Landes- und Bundesebene.

Beim Los- und Festmachen von Seeschiffen besteht ein hohes Risiko für das Deckspersonal. Die Analyse der Unfälle zeigt vor allem bei der Organisation der Arbeitsabläufe erhebliches Optimierungspotenzial.

**A**uf Manöverstationen von Seeschiffen kam es in den vergangenen Jahren mehrfach zu schweren Arbeitsunfällen. Was kann man dagegen tun? Grundsätzlich gilt, dass Gefährdungen vorrangig mit technischen Maßnahmen minimiert werden müssen. Das ist hier nur bedingt möglich. Die technische Ausstattung und Ausrüstung auf den Manöverstationen hat sich in den letzten Jahrzehnten nicht entscheidend geändert. Baulich bedingt können neue technische Maßnahmen für mehr Sicherheit auf vielen Seeschiffen nicht vollständig umgesetzt werden. Um das Unfallrisiko zu minimieren, rücken daher die organisatorischen und personellen Maßnahmen in den Vordergrund.

#### **Arbeitsabläufe definieren**

An Bord müssen die Arbeitsabläufe für ein sicheres Los- und Festmachen klar definiert werden. Die Schiffsführung muss dem Personal in regelmäßigen Unterweisungen ins Gedächtnis rufen, wie die sichere Zusammenarbeit geregelt ist. Dazu gehört selbstverständlich auch das Thema „Kompetenter und verantwortungsbewusster Umgang mit Festmacherleinen und Winden“. Eine gute Grundlage für die Unterweisungen ist das „Handbuch See“ der BG Verkehr, das zahlreiche Sicherheitsmaßnahmen beim Los- und Festmachen beschreibt.



## Manöver planen und auswerten

#### **Befähigung des Deckspersonals**

Die Schiffsführung muss gewährleisten, dass das Personal auf den Manöverstationen die verschiedenen Tätigkeiten sicher ausführen kann. Der Windenbediener zum Beispiel benötigt fundierte Kenntnisse über die Besonderheiten der Winden an Bord (zum Beispiel ein Nachlaufen der Winde). Andere wichtige Themen sind das Festmachen bei schlechten Wind- oder Strömungsverhältnissen, nahes Arbeiten an der Winde beim Verbringen der Leine von der Stau- auf die Arbeitstrommel oder die Ablegereife von Festmacherleinen. Praktikanten oder Auszubildende dürfen nur auf Manöverstationen eingesetzt werden, wenn sie die Arbeit ohne

Gefahr ausführen können. Zur Vorbereitung gehören praktische Übungen mit allen Beteiligten, um zum Beispiel den Arbeitsablauf „Verbringen der Leine von der Stau- auf die Arbeitstrommel“ kennenzulernen.

#### **Manöver direkt auswerten**

Auch jahrelange Erfahrung schützt nicht vor Unfällen, dies hat die Auswertung gezeigt. Routine führt oftmals zu „Betriebsblindheit“ und verstellt den Blick für die Risiken beim Los- und Festmachen. Deshalb sollten nach einem Manöver alle Beteiligten reflektieren, was gut lief und was besser gemacht werden müsste. Das kürzlich Erlebte ist noch präsent und jeder kann Verbesserungsvorschläge einbringen.





© BG Verkehr/GARP

### Sicht- und Funktionskontrolle

Vor jedem Manöver müssen die Arbeitsmittel einer Sicht- und Funktionskontrolle unterzogen werden. Die Kontrolle umfasst nicht nur die Sichtkontrolle der Festmacherleinen nach augenscheinlichen Mängeln, sondern auch die Funktionskontrolle der Bedienelemente der Winde und der Kommunikationseinrichtungen. Dafür ist ein Verständigungstest zwischen den Leitern der Manöverstationen und der Brücke erforderlich.

### Wirksame Kommunikation

Eine klare und eindeutige Kommunikation der am Manöver beteiligten Personen kann die Unfallgefahr verringern. Im idealen Ab-

lauf führt der Kapitän vor dem Manöver eine Besprechung durch und informiert die Leiter der Manöverstationen über Besonderheiten und mögliche Gefährdungen. Um das Arbeiten auf Manöverstationen sicherer zu machen, muss die Schiffsführung das Personal immer wieder auf die bestehenden Gefährdungen aufmerksam machen und die Umsetzung der oben beschriebenen Schutzmaßnahmen überprüfen. Das Deckpersonal muss die Anweisungen und Arbeitsabläufe einhalten und Auffälligkeiten beim Manöverablauf offen kommunizieren.

**Hannes Riemenschneider**  
Aufsichtsperson im  
Referat Seeschifffahrt der BG Verkehr

### Winde nicht rechtzeitig gestoppt

Auf der vorderen Manöverstation eines Seeschiffes wurde ein Auszubildender schwer verletzt. Er arbeitete beim Festmachen in der Nähe der Winde. Bevor die Festmacherleine stramm durchgesetzt wurde, musste sie auf der Trommel der Winde versetzt werden. Bei dieser Tätigkeit kam der junge Mann zu nah an die Winde und wurde an der Hand getroffen. Ein rechtzeitiges Stoppen der Winde hätte diesen Unfall verhüten können.

### Am falschen Ort

Ein plötzlich auftretender Fallwind hat das Heck eines Seeschiffes von der Pier weggedrückt. Daraufhin brach eine Festmacherleine. Der wachhabende Offizier befand sich in diesem Moment auf der Manöverstation, um die Festmacherleinen zu kontrollieren. Er wurde von der brechenden Festmacherleine getroffen und schwer verletzt.

### Chaos beim Ablegen

Beim Ablegemanöver eines Seeschiffes trat ein Decksmann auf der sehr engen Manöverstation beim Einholen in die Kinken und Buchten einer Festmacherleine. Fast gleichzeitig stürzte ein Hafendarbeiter an Land. Die Festmacherleine fiel ins Wasser und wurde von der Schraube angesaugt. Die plötzlich straff kommende Festmacherleine verletzte den Decksmann schwer.



# Die BG Verkehr hilft

# So schützen Sie Ihre Beschäftigten vor Covid-19

Während der dynamischen Pandemielage den Überblick zu behalten, ist nicht leicht. Die BG Verkehr unterstützt Sie dabei. In unserem Corona-Downloadcenter finden Sie laufend aktualisierte Informationen rund um den Infektionsschutz. Natürlich kostenfrei.

**Nutzen Sie das kostenfreie Corona-Downloadcenter!**

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 20259652



**BG Verkehr**  
Verkehrswirtschaft  
Post-Logistik  
Telekommunikation

Coronavirus

## Herzlich willkommen!

Unsere Bordregeln für Ihren sicheren Besuch

Gäste, bei denen Symptome einer Atemwegsinfektion oder Fieber vorliegen, dürfen leider nicht an Bord.

Betreten Sie das Schiff nur nach Aufforderung. Folgen Sie den Anweisungen unseres Personals.

Halten Sie Abstand zu anderen Personen (mindestens 1,50 m), insbesondere bei der Nutzung.

Waschen Sie Ihre Hände mit Seife unter fließendem Wasser (mindestens 30 Sek.).

**BG Verkehr**  
Verkehrswirtschaft  
Post-Logistik  
Telekommunikation

Coronavirus

## C2

### Umgang mit Masken

Den besten Schutz vor einer Virusübertragung bietet das Abstandhalten von mindestens 1,5 m. Aber auch das richtige Tragen von Mund-Nasen-Bedeckungen kann vor größeren Tröpfchen und dem Kontakt von kontaminierten Händen mit den Schleimhäuten von Mund und Nase schützen. Sie verringern die Geschwindigkeit des Atemstroms oder Tröpfchenaustritts, z.B. beim Husten.

Die drei Arten des Mundschutzes

Mund-Nasen-Bedeckung (DIY- oder Community-Maske)

Die selbstgebasteten Masken können das Bewusstsein für „social distancing“ und gesundheitsbewusstes, aktives Gehen mit sich und anderen unterstützen.

Medizinische Gesichtsmaske

Filternde Halbmaske

**BG Verkehr**  
Verkehrswirtschaft  
Post-Logistik  
Telekommunikation

Coronavirus

## Infektionsschutz in der Binnenschifffahrt

Handlungsliste zur Gefährdungsbeurteilung für Tagesausflugschiffe, Kabinenschiffe und Fähren





Wo viele Menschen zusammenarbeiten, steigt die Gefahr einer Infektion. Mit unseren Tipps reduzieren Sie das Risiko.

## Richtig lüften während der Pandemie

Das Prinzip ist einfach: Viel frische Luft verhindert, dass sich virenbelastete Aerosole im Raum verteilen. Bei der sogenannten freien Lüftung über die Fenster ist eine Stoßlüftung am effektivsten. Das Lüften über gekippte Fenster ist weniger empfehlenswert, kann aber als Ergänzung sinnvoll sein. Als Faustregel gilt: Räume alle 20 Minuten über die gesamte Fensterfläche stoßlüften, im Winter für mindestens drei Minuten. In Besprechungs- und Seminarräumen bereits vor der Benutzung 15 Minuten lang die Fenster öffnen.

Wer den Lüftungszeitpunkt individuell bestimmen möchte, misst die CO<sub>2</sub>-Konzentration im Raum, denn daraus lässt sich auf die Qualität der Raumluft und damit indirekt auf die Virenlast schließen. Eine CO<sub>2</sub>-Konzentration von 1.000 ppm, die unter normalen Umständen einen hygienisch ausreichenden Luftwechsel anzeigt, sollte derzeit auf keinen Fall überschritten werden. Im Gegenteil, bereits deutlich vorher

(z. B. spätestens ab 800 ppm), sollte wie oben beschrieben gelüftet werden. Die CO<sub>2</sub>-Konzentration kann mittels einer CO<sub>2</sub>-Ampel überwacht werden. Alternativ können die Lüftungsintervalle unter Berücksichtigung der CO<sub>2</sub>-Konzentration im Raum auch berechnet werden, zum Beispiel mit der CO<sub>2</sub>-App der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).

### Klimaanlage als Virenschleuder?

Gewerberäume und moderne Bürohäuser werden oft über raumlufttechnische Anlagen (RLT-Anlagen) belüftet. Viele Menschen befürchten jedoch, dass sich Klimaanlagen, Heizlüfter und Co. als Virenschleudern erweisen könnten. Entwarnung gibt es für zentrale RLT-Anlagen, die mit Frischluft versorgt werden. „Das Übertragungsrisiko von SARS-CoV-2 ist gering, wenn die Anlagen über geeignete Filter verfügen oder einen hohen Außenluftanteil zuführen“, sagt Dr. Jörg Hedtmann, Präventionsleiter der BG Verkehr. Man sollte deshalb auf Umluftbetrieb vollständig verzichten und die Außenluftzufuhr über die Anlage

### Neun Tipps zur Lüftung über zentrale RLT-Anlagen

1. Außenluftvolumenströme so weit wie möglich erhöhen und hohe Luftwechselrate sicherstellen.
2. Umluftanteile so weit wie möglich reduzieren.
3. Bei Umluftbetrieb hochwertigere Filter (F7 bis >F9), möglichst HEPA-Filter verwenden (H13 oder H14). Wegen des höheren Druckverlusts Konzept von einer Fachfirma prüfen lassen.
4. Anlage mindestens zwei Stunden vor und nach Nutzung des Gebäudes auf Nennleistung fahren.
5. Lüftung mit abgesenkter Leistung fahren, wenn das Gebäude nicht benutzt wird.
6. Bei CO<sub>2</sub>-gesteuerten Anlagen als Zielwert 400 ppm einstellen, damit die Anlage dauerhaft mit Nennleistung betrieben wird.
7. Änderung der Arbeitspunkte (Heizen, Kühlen, Be- und Entfeuchten) ist nicht erforderlich.
8. Wärmetauscher auf Leckagen zwischen Ab- und Zuluft prüfen.
9. Bei Wartung und Austausch beladener Filter persönliche Schutzausrüstung tragen: Schutzanzug, Handschuhe, Schutzbrille und Atemschutzmaske (mind. FFP2). Filter in fest verschlossenen Behältern oder Beuteln entsorgen.



© Michael Hüter

erhöhen. Ganz wichtig: Die Anlagen müssen vorschriftsmäßig gewartet werden (gemäß VDI 6022).

Kritisch zu sehen sind dezentrale RLT-Geräte, die im Umluftbetrieb laufen. Dazu zählen zum Beispiel Split-Klimaanlagen. Diese Geräte saugen Raumluft (Sekundärluft) an, kühlen oder erwärmen sie und geben sie zurück in den Raum. Sie verfügen in der Regel nicht über Filter, die Aerosole effektiv abscheiden. Der Betrieb dieser Geräte ist nur in Räumen mit Einzelbelegung zugelassen. Betritt eine weitere Person den Raum, sollte man das Gerät ausschalten und die Fenster öffnen.

**Genau hinsehen bei Luftreinigern**

Luftreiniger sind nur als ergänzende präventive Infektionsschutzmaßnahme

anzusehen, wenn eine Lüftung über Fenster, Türen, Tore oder RLT-Anlagen nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich ist. Soll ein Luftreiniger zur Abscheidung von SARS-CoV-2 dienen, muss er mindestens mit einem HEPA-Filter (H13 oder H14) ausgestattet sein. Der Dichtsitz des Filters im Gerät muss gegeben und die Wirksamkeit des Luftreinigungsgeräts als Ganzes nachgewiesen

sein (Testprotokolle anfordern). Weitere wichtige Aspekte sind eine mögliche Lärmbelastung, der regelmäßige Filterwechsel unter Beachtung der notwendigen Arbeitsschutzmaßnahmen, die Dimensionierung und Positionierung des Geräts sowie die Berücksichtigung von thermischen oder stofflichen Lasten im betreffenden Raum.

Vorsicht gilt bei Luftreinigern, die auf der Basis von Ozon, kaltem Plasma, Elektrofiltern oder Ionisation arbeiten, denn sie können Ozon und Stickoxide freisetzen. Weiterer Nachteil: Eventuell entstehen durch die Reaktion mit den in der Raumluft enthaltenen Stoffen gesundheitsgefährdende Zersetzungsprodukte. Diese Verfahren sind daher nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu empfehlen.

Werden UV-C-Entkeimungsgeräte verwendet, ist zu beachten, dass UV-C-Bestrahlung von Luft die Bildung von Ozon anregen kann. Ozon darf als giftiges Gas nicht in die Zuluft/Raumluft gelangen. Technische Lösungen sehen hierfür die Ummantelung der UV-C-Strahler mit absorbierendem Glas vor, welches die für die Ozonbildung relevanten Wellenlängen (im Bereich von 185 nm) aus der Strahlung herausfiltert. Die UV-C-Quelle muss über eine geeignete Abschirmung verfügen, damit die Beschäftigten nicht durch UV-C-Strahlen gefährdet werden.

**Bettina Nipko**  
Abteilung Einwirkungen  
und Berufskrankheiten



**CO<sub>2</sub>-Timer:** Diese App der DGUV errechnet die Lüftungsintervalle eines Raums und erinnert akustisch

ans Lüften. Sie ist kostenlos in den Webstores erhältlich.

**„Lüftungsverhalten und Betrieb von Raumlufttechnischen Anlagen“:**

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 20259652

**„Empfehlungen zum Lüftungsverhalten an Innenraumarbeitsplätzen“:**

<https://publikationen.dguv.de>  
Webcode: p021576

Was sind Aerosole?	Wie entstehen sie?	Wo können sie gefährlich werden?	Wie stoppt man sie?
Schwebende Teilchen in einem Gas, zum Beispiel feste Teilchen (Rauch), flüssige (Nebel) oder Viren.	Beim Menschen durch Ausatmen, Sprechen, Singen, Rufen, Husten und Niesen.	In der Luft von schlecht gelüfteten, geschlossenen Räumen kann sich die Virenkonzentration erhöhen.	Abstand halten, Räume lüften, Schutzmasken tragen, draußen aufhalten.

Quelle: dpa, Robert Koch-Institut, Umweltbundesamt, Leibniz-Institut (Experimental Aerosol & Cloud Microphysics)





© Imagoimages/Christine Roth

# Sie schulen, wir fördern

Unfälle haben Ursachen. Oft sind sie vermeidbar. Wie – kann man trainieren. Die BG Verkehr fördert deswegen Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit.

**W**er in einem Unternehmen der See- oder Binnenschifffahrt über Verkehrssicherheit spricht, muss an erster Stelle die Sicherheit im Straßenverkehr thematisieren. Etwa zwei Drittel der tödlichen Arbeits- und Wegeunfälle im Zuständigkeitsbereich der BG Verkehr sind Verkehrsunfälle. In etwa 30 Prozent der Fälle wird das Unfallopfer so schwer verletzt, dass es nur mit schweren Einschränkungen überlebt und auf eine Unfallrente angewiesen ist. Die BG Verkehr fördert deswegen betriebliche Maßnahmen zur Verkehrssicherheit. Dafür gibt es zwei Kategorien:

## 1. Fahrsicherheitstrainings

Vor allem für kleine und mittelgroße Betriebe sind Zuschüsse zu Fahrsicherheitstrainings interessant. Die Anträge werden in der Reihenfolge des Eingangs bearbeitet, bis der Fördertopf leer ist (Windhundverfahren).

## 2. Konzeptförderung

Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten können sich mit individuellen Konzepten um Fördermittel bewerben. Die Konzeptförderung ist unabhängig davon, ob das Unternehmen einen Fuhrpark betreibt, das heißt, es können auch Unfallschwerpunkte auf dem Weg zur Arbeit im Mittelpunkt stehen.

### Ideen für Maßnahmen im Betrieb

Heute ist es nur ein abgefahrener Spiegel (der auch schon Kosten im vierstelligen Bereich

verursacht), morgen vielleicht ein Mensch, der beim Rechtsabbiegen übersehen wird. Die Auswertung aller Unfälle und Beinahe-Unfälle zeigt, wo im Betrieb Handlungsbedarf besteht. Oft sind es zum Beispiel grundlegende Fahrtechniken, die auch Profis am Steuer immer wieder auffrischen und üben. Hier einige Ideen für Maßnahmen im Betrieb, die in Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr bereits erfolgreich erprobt wurden:

- ▶ Praxistage mit Informations- und Unterweisungsständen zu Themen wie Fahren bei schwierigem Wetter, richtig bremsen, Ablenkung und Müdigkeit am Steuer oder optimale Nutzung von Assistenzsystemen. Als Ergänzung können zum Beispiel der Überschlagsimulator oder Gurtschlitten der BG Verkehr gebucht werden.
- ▶ Beratung zu Ernährung, Schlaf, Konzentrationsvermögen oder Drogenmissbrauch, zum Beispiel durch den Betriebsarzt oder Fachleute von Krankenversicherungen.
- ▶ Zusammenarbeit mit dem regionalen Fahrradclub, Kindergärten, Seniorenvereinen, um die gegenseitige Perspektive als Verkehrsteilnehmer kennenzulernen.

**Martin Küppers**

Leiter des Fachbereichs Verkehr und Landschaft bei der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung

## Machen Sie mit und schicken uns Ihr Konzept zur Verkehrssicherheit!

- ▶ Teilnehmen können Betriebe mit mehr als 250 Beschäftigten.
- ▶ Maximal gibt es pro Betrieb 30.000 Euro bzw. ein Promille der gemeldeten Lohnsumme. (Je nachdem, welche Grenze zuerst erreicht ist).
- ▶ Gefährdungsbeurteilung mit Benennung der geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, unterteilt nach Gefährdungsbereichen.
- ▶ Im Idealfall sollten die drei Bereiche Straßenverkehr, innerbetrieblicher Transport und Wegeunfälle abgedeckt werden.
- ▶ Die Umsetzung kann in Form von Schulungen, Schwerpunktprogrammen oder in Kombination mit Fahrsicherheitstrainings erfolgen.
- ▶ Externe Fachleute (Trainer, Berater) können bei der Planung und Umsetzung mit eingebunden werden.
- ▶ Einsendeschluss bei der BG Verkehr ist der 18. Juni 2021 für eine Förderung in 2022.

**+** [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 20954048

Die Fachkraft für Arbeitssicherheit (Sifa) hilft den Führungsverantwortlichen, Unfallgefahren und Gesundheitsrisiken im Betrieb frühzeitig zu erkennen und zu entschärfen. Die nötige Fachkenntnis vermittelt ein Lehrgang der BG Verkehr.

# Mit neuem Konzept: Die Sifa-Ausbildung

Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber sind dafür verantwortlich, eine geeignete Fachkraft für Arbeitssicherheit auszuwählen und zu bestellen. Woran erkennt man, ob jemand für die Ausbildung geeignet ist? „Wer Sifa werden will, muss selber die Arbeitssicherheit ständig im Kopf haben und auch leben, also mit größter Selbstverständlichkeit ein Vorbild sein“, antwortet Ingo Tappert, der seit vielen Jahren Seminare der BG Verkehr leitet. „Diese positive Einstellung ist meiner Ansicht nach die wichtigste Voraussetzung.“ Neben dieser positiven Einstellung sind vor allem die Bereitschaft zum selbstständigen Lernen, ein gewisses Durchsetzungsvermögen und gute Selbstorganisation wichtig. Außerdem muss der Betrieb bereit sein, während der Arbeitszeit die nötigen Freiräume zu schaffen – das ist im Durchschnitt ein Tag pro Woche während rund anderthalb Jahren Ausbildung.



## **Wie lange dauert die Ausbildung insgesamt?**

Zwischen Beginn und Ende der Qualifizierung liegen etwa 86 Kalenderwochen. Wer teilnimmt, erhält einen verbindlichen Terminplan. Die Ausbildung verteilt sich auf 27 Seminartage in Dresden (inklusive An- und Abreise), circa 35 Tage begleitete selbst organisierte Lernzeit, circa 35 Tage Praktikum im Betrieb, maximal fünf Tage branchenspezifischer Teil und sechs Lernerfolgskontrollen.

## **Wie viel Zeit pro Woche sollte man einplanen?**

Im Durchschnitt muss ein Tag pro Woche für selbst organisiertes Lernen und Praktikum eingerechnet werden. Im 59 Wochen dauernden Schnellläuferkurs sind zwei bis drei Tage pro Woche vorgesehen.

## **Wo wird gelernt?**

Die Seminare finden am Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzli-

chen Unfallversicherung (DGUV) in Dresden statt. Gelernt wird außerdem online in der Sifa-Lernwelt am eigenen Schreibtisch und praktisch im Betrieb.

## **Kann man sich diese Online-Lernwelt vorher mal anschauen?**

Ja, zum Reinschnuppern gibt es eine öffentliche Version der Sifa-Lernwelt (siehe Info). Zur gesamten Ausbildung und Anmeldung beraten Sie auch gern unsere Aufsichtspersonen.

## **Ist die Ausbildung nicht zu praxisfern?**

Im Gegenteil: Durch die Verzahnung der Lernthemen und Praktika können die neuen Kenntnisse ausprobiert und wirklich auf den Alltag bezogen werden. In der Sifa-Lernwelt werden Situationen durchgenommen, die nachher im Betrieb vorkommen werden, also zum Beispiel Gespräche mit der obersten Leitung, Beurteilung der Arbeitsbedingungen oder

Planung neuer Arbeitssysteme. Selbstverständlich sind alle Inhalte rechtssicher auf dem neuesten Stand.

## **Gibt es auch Prüfungen?**

Ja, es gibt sechs Lernerfolgskontrollen.

## **Welche Eigenschaften sollte eine Interessentin oder ein Interessent für die Ausbildung mitbringen?**

Großes Interesse an Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz im Betrieb, persönliche Überzeugungskraft, gutes Zeitmanagement und die Fähigkeit zum eigenständigen Arbeiten stehen an erster Stelle. Gute Kenntnisse im Umgang mit einem digitalen Endgerät und üblicher Software gehören außerdem dazu.

## **Welche Pflichten übernimmt der Arbeitgeber?**

Er stellt die zukünftige Sifa für die Ausbildung frei, ist Ansprechpartner, sorgt für die Kooperation mit den Führungskräften im Betrieb





BRANCHENSPEZIFISCHER TEIL

#### + Beratung durch BG Verkehr

Ihre Aufsichtsperson berät bei der Auswahl von geeigneten Beschäftigten, informiert über Zugangsvoraussetzungen und betreut die künftige Sifa während der Ausbildung. [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 20485847

Öffentliche Version der Sifa-Lernwelt  
<https://public-e-learning.dguv.de>

und stellt einen mobilen internetfähigen Laptop mit Software zur Verfügung (Textverarbeitung, Tabellenkalkulation, Präsentation).

#### *Muss ich jemanden zur Fachkraft für Arbeitssicherheit ausbilden lassen?*

Grundsätzlich müssen alle Betriebe die arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung der Beschäftigten gewährleisten. Diese Pflicht kann über eine eigene Sifa oder externe Dienstleister abgedeckt werden. Speziell für kleinere Betriebe gibt es den Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienst (ASD) der BG Verkehr.

Der Umfang der Betreuung ergibt sich aus den Regelungen der DGUV Vorschrift 2 und hängt unter anderem von der Anzahl der Beschäftigten, vom Gewerbebereich und den im Betrieb vorliegenden Gefährdungen ab.

Constanze Duisman  
Referentin für Aus- und Fortbildung  
bei der BG Verkehr

## Das Lernkonzept

Seit 1979 die systematische Sifa-Ausbildung an den Start ging, hat sich das Unterrichtskonzept kontinuierlich weiterentwickelt. Zu Beginn bildeten der öffentliche und der gewerbliche Bereich nach unterschiedlichen Systemen aus. Seit 2020 gibt es nur noch einen einheitlichen Lehrgang für den branchenübergreifenden Bereich (Stufen I und II).

Das professionelle Rollenverständnis, Fachkenntnisse und Kompetenzen werden in vier Schritten vermittelt:


- 1. Aneignen** von neuen Kompetenzen (unter anderem Erarbeiten von Wissen mittels der rund 100 Sifa-Wissensbausteine),
- 2. Einüben** der neuen Kompetenzen in Beispielsituationen (etwa Planung eines neuen Arbeitssystems in der Fertigung oder im Büro),
- 3. Anwenden** im eigenen Betrieb (zum Beispiel durch das Lösen realer Probleme in der eigenen Firma) und
- 4. Reflektieren** der neu erworbenen Kompetenzen für die Praxis.



Sachgebietsleiter Frank Bauer demonstriert, wie er von der neuen Arbeitsbühne aus gefahrlos das Dach des Busses öffnen kann.





A photograph showing the interior of a factory where a white electric bus chassis is being assembled. The chassis is positioned on a production line with various metal railings and structural elements. The background shows the industrial setting with concrete walls and blue structural beams.

In Wiesbaden sorgen Batteriebusse für bessere Luft in der Innenstadt. Wie die Umstellung der Flotte den Arbeitsalltag verändert, erfuhren wir beim Mobilitätsdienstleister der hessischen Landeshauptstadt.

# Mit Hochvolt in die Werkstatt

**D**as politische Ziel ist ebenso klar wie ambitioniert: Schon in wenigen Jahren soll der öffentliche Personennahverkehr komplett emissionsfrei durch Wiesbaden rollen. Das geht nur zusammen mit den Wiesbadener Verkehrsbetrieben (kurz ESWE Verkehr genannt), die mit Überzeugung dabei sind. Mittlerweile sind zehn Batteriebusse geräusch- und geruchlos auf den Straßen unterwegs, nach und nach soll die komplette Flotte ausgetauscht werden.

Keine Kleinigkeit, wie Pressesprecher Christian Giesen betont: „Der Umstieg auf die alternative Antriebstechnik hat Konsequenzen für viele Bereiche“, sagt er. „Zum Beispiel haben wir auf dem Betriebshof die ersten 56 Ladepunkte plus Trafostationen bereits aufgebaut. Die Busse werden ausschließlich mit zertifiziertem Ökostrom betrieben. Es wird im Zuge der Einführung der Elektromobilität ein Betriebshofmanagement eingeführt. Es steuert die Fahrzeu-

ge je nach Energie in verschiedene Spuren. Und last but not least lernen unsere Busfahrerinnen und Busfahrer in Schulungen die neue Antriebstechnik kennen, bevor sie an den Start gehen.“

#### Zurück in die Fahrstunde

Andreas Deibele sitzt auf dem Fahrersitz und hört aufmerksam zu. Auf dem Betriebshof im Wiesbadener Zentrum

erhält er eine Einweisung in die neue Technik. Fahrlehrer Jürgen Steinemer erklärt ihm die Besonderheiten des Mercedes-Benz eCitaro. Bevor es losgeht, stellt Andreas Deibele Position, Höhe, Neigung und Härte des Sitzes ein. „Der ist total bequem“, sagt er, „und hat nicht

nur Sitzheizung, sondern auch eine Kühlung für den Sommer!“ Diese Lüftung direkt am Sitz steigert besonders den Komfort für den Fahrer.

„Na, dann mal los!“, sagt der Fahrlehrer aufmunternd. Ein einfacher Tastendruck, ein leises Summen – und jetzt? Auf Deibeles fragenden Blick antwortet Steinemer schmunzelnd: „Der Bus läuft bereits.“ Fast jeder, der zum ersten Mal einen E-Bus startet, ist irritiert. Da gibt es kein Brummen, kein Vibrieren eines Motors – es bleibt einfach sehr ruhig im Bus. Nichts ist zu hören außer dem leisen Summen der Heizung im Fahrgastbereich. Beim Fahren machen sich die 14-Tonner aber doch durch einen dezenten Brummtönen bemerkbar, denn alles andere wäre zu gefährlich: Damit Fußgänger, auch blinde oder sehbehinderte, den Bus rechtzeitig bemerken, definiert eine EU-Verordnung einen Grenzwert für den Geräuschpegel beim Fahren, der erreicht werden muss.

#### Energieverbrauch immer im Blick

Auch auf den Armaturen sieht einiges anders aus als gewohnt: Ein Powermeter zum Beispiel zeigt den aktuellen Energieverbrauch beim Fahren an. Beim Bremsen wandelt der Bus die Bremsenergie in Strom und lädt damit die Batterien auf. Der Stand dieser sogenannten Rekuperation wird ebenfalls angezeigt.

Deibele drückt die Getriebetaste auf D, blickt in den Rückspiegel und löst die Handbremse. Unverzüglich setzt sich der Bus in Bewegung. Deibele experimentiert vorsichtig mit dem Druck aufs Gaspedal. „An die rasche Beschleunigung des E-Antriebs muss ich mich erst gewöhnen“, sagt er lachend, als wir ein weiteres Mal recht flott über den Hof rollen. „Das dauert nicht lang“, versichert Fahrlehrer Steinemer, „und dann werden Sie auf diese lineare Be-



Der Umstieg auf den Elektroantrieb zieht eine Umrüstung des kompletten Betriebshofs mit Ladeinfrastruktur und entsprechender Energieversorgung nach sich.



Fahrlehrer Jürgen Steinemer erklärt seinem Schüler Andreas Deibele die Besonderheiten des Elektrobusses.

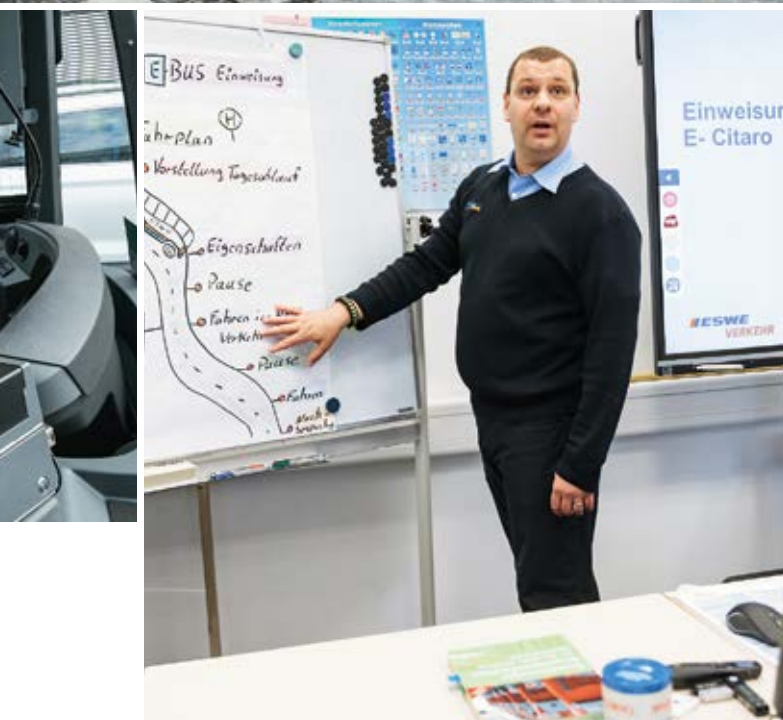
schleunigung nicht mehr verzichten wollen. Die Rückmeldungen der Fahrgäste sind ohnehin positiv“, ergänzt er. „Wir haben im Bus 41 Stehplätze. Das Stehen ist natürlich beim Verkehr in der Innenstadt dank dieser gleichmäßigen Bewegung viel komfortabler.“

Steinemer steht neben dem Fahrer und gibt Anweisungen: „Beschleunigen, dann den Fuß vom Gas nehmen – und rollen lassen.“ Segeln nennt er das. Oder auch Gleiten-Lassen. Auf diese Weise lässt sich der Bus besonders energieeffizient fahren. Denn den Energieverbrauch, der neben dem Fahrprofil auch von der Außentemperatur abhängig ist (Heizen und Klimatisierung mit Strom), sollte der Fahrer immer im Blick haben. Je nach Wetterlage und Streckenprofil sind die ersten zehn E-Busse von ESWE Verkehr 150 bis 200 Kilometer im Einsatz.





An den Ladestationen stehen maximal 150 kW Ladeleistung zur Verfügung. Damit dauert das „Betanken“ eines Busses je nach Batteriekapazität drei bis vier Stunden.



Die schon bestellten und zukünftig gelieferten E-Busse haben eine Reichweite von weit über 200 Kilometern.

### Elegant um die Kurve

Konstruktionsbedingt wird die Vorderachse, bedingt durch viele technisch notwendige Einbauten, mit rund acht Tonnen belastet. Das fühlt sich beim Lenken zunächst ungewohnt schwer an. Zudem sorgen die technischen Komponenten auf dem Dach des Busses für einen hohen Schwerpunkt. Beim

Fahren allerdings hat sich Andreas Deibele schnell daran gewöhnt. Mit einem breiten Lächeln im Gesicht steuert er den Bus in einer engen Kurve über den Asphalt. „So leise und ruhig. Richtig elegant“, schwärmt er.

Aber nicht nur die eingesetzte Technik ändert sich bei der ESWE Verkehr. Wie in anderen Unternehmen erhöht sich auch hier das Durchschnittsalter der Belegschaft. Oft häufen sich die Probleme der Beschäftigten mit dem zunehmenden Lebensalter. Um hier gegenzusteuern, lässt sich die ESWE Verkehr einiges einfallen.

### Wissen, was guttut

„Ich lege besonderen Wert auf einen ganzheitlichen Ansatz“, betont Dorothee Marietta Dreßler. Sie ist bei ESWE Verkehr für das betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) zuständig. Während der gesamten Aus- und Fortbildung im Fahrdienst werden die Beschäftigten dafür sensibilisiert, was sie durch Ernährung, Bewegung und vernünftige Alltagsgewohnheiten für ihre Gesundheit tun können. Zusammen mit einer externen Trainerin lernen sie zum Beispiel, mit einer Faszienrolle oder einem Thera-Band Verspannungen zu lösen. Solche Übungen kann man quasi überall machen, auch zwischendurch während der Pause.

Normalerweise gibt es in den Räumlichkeiten von ESWE Verkehr Fitness- und Gesundheitskurse, die aber wegen der Corona-Pandemie nicht mehr angeboten werden. „Stattdessen haben wir Onlinekurse, die mit einem Trainer zu fixen Terminen live stattfinden“, sagt BGM-Leiterin Dreßler. „Diese

Art des Kursangebots ist definitiv besser gegen den inneren Schweinehund als YouTube-Videos auf Abruf.“

Vor wenigen Monaten hat ESWE Verkehr auch noch einen Ruheraum eingerichtet. In fünf Kabinen kann man dort kurz entspannen und neue Kraft schöpfen. Die Programme in den Massagesesseln reichen von Kurzmeditation bis hin zu Tiefenentspannung und sind bewusst kurz gehalten. „Bereits nach wenigen Anwendungen stellen sich mehr Ruhe und Gelassenheit ein“, beschreibt Dreßler die Wirkung.

### 700 Volt Spannung im Arbeitsalltag

Nur besonders qualifizierte und geschulte Werkstattmitarbeiter dürfen Wartungsarbeiten und Reparaturen an den Batteriebussen ausführen. „Die Qualifizierung ist Sache des Unternehmens“, sagt Sachgebietsleiter Frank Bauer.

Das Gefahrenpotenzial der Elektrotechnik ist anders als bei der herkömmlichen Fahrzeugtechnik. „Wer früher versehentlich einen heißen Motor berührte, hat das

noch zwei, drei Tage gespürt“, macht Bauer den Unterschied klar. „Aber in der Elektrotechnik arbeiten wir mit 700 Volt Spannung – da fasst man dann nur einmal an ...“ Zur persönlichen Schutzausrüstung jedes Mitarbeiters gehören deshalb unter anderem isolierende

Schutzhandschuhe sowie isoliertes Werkzeug, isolierende Matten oder Abdeckungen.

### Werkstatttechnik vom Feinsten

Ein E-Bus rollt in die Werkstatt: Langsam steuert ihn der Fahrer in den engen Arbeitsstand. Nur wenige Zentimeter trennen den Bus von den Flächen des Dacharbeitsstands. Sobald er die endgültige Position erreicht hat, zeigt eine rote Leuchte an, dass das Fahrzeug nicht mehr bewegt werden darf. Elektrisch fahren die Bodenbeläge des Dacharbeitsstands an den Bus heran. Über eine Treppe erreichen die Mitarbeiter danach bequem das Dach des Busses und können dort dank der Absperrgitter sicher arbeiten.

„Die Zeiten, in denen man sich für Reparaturarbeiten unge-sichert auf das Dach eines Busses begab, sind lange vorbei. Dennoch hat man hier bei einer bestehenden Gebäudeinfrastruktur Lösungen vorbildlich weiterentwickelt und umgesetzt, um über Absturzgefahren hinaus auch ergonomische Fehlbelastungen weitestgehend ausschließen zu können“, sagt Thomas Seifert. Als Referent für Elektrotechnik bei der BG Verkehr berät er ESWE Verkehr intensiv bei der Umstellung. „Die rund



2,8 Meter hohen Dacharbeitsstände sind so konstruiert, dass zwischen Arbeitsfläche und Bus kein Zwischenraum verbleibt, in den man hineintreten oder gar abstürzen kann.“

Direkt unter Abdeckungen auf dem Fahrzeugdach der E-Busse befinden sich zwölf Hochvolt-Akkus und deren Klimatisierung, der Wechselrichter, der die Gleichspannung der Hochvolt-Batterien umwandelt, sowie die Klimaanlage für den Fahrgastraum. Tonnenschwere Technik also, an der regelmäßig gearbeitet werden muss. Ohne Kran könnte man die schweren Bauteile auf dem Dach des Busses nicht sicher wechseln. „Die größte Herausforderung beim Umbau der Halle war es, die modernen Dacharbeitsstände und Krananlagen mit Stahlträgern in unsere alte Werkstatt zu integrieren“, erklärt Frank Bauer. Im Zuge der Modernisierung wurden außerdem die Fluchtwege in der Halle neu konzipiert, die Plätze für die Arbeit an den Elektrofahrzeugen mit ausreichend großen Sicherheitsabständen voneinander eingerichtet und eine neue Beleuchtungsanlage installiert.





Der Fahrer manövriert den Bus passgenau an die Arbeitsbühne.



Sachgebietsleiter Frank Bauer arbeitet in einer der modernsten Werkstätten.



Die Absturzsicherungen auf der Bühne können bei Bedarf umgesteckt werden.

### Frischluftvorbilder

Von den 290 Bussen von ESWE Verkehr sind bis Ende dieses Jahres 30 E-Busse im Liniennetz unterwegs, bis Ende 2021 sollen weitere 90 E-Busse und zehn Brennstoffzellenbusse folgen.

## Die emissionsfreien Batteriebusse werden vorerst im Innenstadtbetrieb eingesetzt.

Bei Mitarbeitern und Fahrgästen kommt das gut an. Norbert, eines der sogenannten Frischluftvorbilder aus der Werbekampagne von ESWE Verkehr, bringt es auf den Punkt: „So wie jetzt kann's mit der Luft in Wiesbaden nicht weitergehen. Aber um hier zu Verbesserungen zu kommen, hilft weder ständiges Nörgeln noch bequemes Zurücklehnen. Stattdessen sage ich: Informier dich, was du tun kannst, und steig auf umweltfreundliche Verkehrsmittel um! Noch Fragen?“

Text und Fotos: Christoph Papsch

Wer sein Beiboot nicht rechtzeitig modernisiert, ist im Ernstfall schlecht beraten. Sinktests zeigen, ob der Reserveauftrieb reicht.

## Beiboote für Binnenschiffe



**A**uf Ihr Beiboot müssen Sie sich verlassen können. Die europäische Norm zur Herstellung wurde zuletzt 2016 aktualisiert. Seit 2016 werden die Boote auch schon nach der neuen EN 1914 geprüft. Die Vorschriftenlage gemäß den geltenden Unfallverhütungsvorschriften bzw. dem Verkehrsrecht (Binnenschiffsuntersuchungsordnung) dürfte im Gewerbe ausreichend bekannt sein: Schubboote und schwimmende Geräte müssen in der Regel ein Beiboot mitführen, das der aktuellen Norm entspricht.

Die Prüf- und Zertifizierungsstelle des Fachbereichs Verkehr und Landschaft der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV Test) hat eine Reihe von Booten getestet. Dabei zeigte sich, dass nicht alle Modelle auf Anhieb die neuen Anforderungen erfüllen. Ein Beispiel: Bei den Vorgängern der aktuellen Norm wurden die Boote mit einem Personengewicht von 75 Kilogramm geprüft. In der heute gültigen Norm wurde das Personengewicht auf 100 Kilogramm erhöht. Damit hat man sich der Realität an Bord angenähert (das Durchschnittsgewicht eines Mannes liegt in Deutschland bei rund 85 Kilo, einer Frau bei rund 68 Kilo).

Eine Liste mit den zertifizierten Booten ist im Internet erhältlich (siehe Info am Ende des Artikels).

### Warum Normen?

An den unterschiedlichen Einsatzbereichen wird deutlich, warum die Anforderungen an die kleinen Boote hoch sind. Sie sollen

- ▶ das Übersetzen zwischen dem Schiff oder schwimmenden Gerät und dem Ufer ermöglichen,
- ▶ bei kleineren Außenbordsarbeiten als schwimmendes Hilfsmittel dienen, auf dem man sicher stehen und arbeiten kann,
- ▶ beim Manöver „Person über Bord“ als Rettungsbasis dienen und
- ▶ im Notfall ein letzter Fluchtweg sein.

Damit ein Boot diese Aufgaben zuverlässig erfüllt, muss es leicht zu manövrieren und zu handhaben sein, stabil im Wasser liegen und die Anzahl der für das Boot zugelassenen Personen sicher aufnehmen können.

Beiboote müssen außerdem so gebaut sein, dass man vom Boot aus jemanden aus dem Wasser an Bord ziehen kann. Darüber hinaus soll ein Beiboot im vollgeschlagenen Zustand noch schwimmfähig bleiben und den Nutzern damit einen Rest an Sicherheit bieten (wie ein Rettungsring). Es gibt also viele Ansprüche an so ein „kleines Fahrzeug“ – damit es sie zuverlässig erfüllt, gelten für die Herstellung europaweit einheitliche technische Normen.

### Wer prüft was?

Fachleute aus verschiedensten Bereichen und mit viel praktischer Erfahrung diskutieren am Deutschen Institut für Normung, welche Voraussetzungen für die Sicherheit eines Beiboots gegeben sein müssen. Der Arbeitsausschuss „Binnenschifffahrt, Wasserfahrzeuge, Hafenanlagen“ definiert die technischen Mindeststandards, die für den Bau von Beiboote gelten und später überprüft werden.

Die Norm DIN EN 1914 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Arbeits-, Bei- und Rettungsboote“ legt die Anforderungen an Sicherheitstechnik, Werkstoffe, Ausrüstung und Prüfung fest. Diese Norm (bzw. die Vorgängernorm DIN 83503) gibt es schon seit über 40 Jahren. Sie wurde laufend überarbeitet und dem Stand der Technik angepasst.





Am Ende des Flutens zeigt sich, dass das Beiboot über den notwendigen Reserveauftrieb verfügt.



Beiboot bei der ES-TRIN-Prüfung während des Flutens.

©BG Verkehr

Der Schiffseigner muss bei den Nachuntersuchungen zur Attestverlängerung nachweisen, dass sein Beiboot die geltenden Anforderungen erfüllt.

Und was hat die BG Verkehr damit zu tun? Mitarbeiter der BG Verkehr prüfen im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Prüf- und Zertifizierungsstelle Fachbereich Verkehr und Landschaft der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV Test) die verschiedenen Beiboote bei den Herstellern.

#### Was gilt?

Da die europäische Norm im europäischen Verkehrsrecht zitiert ist, muss sie inhaltlich vollständig übernommen werden. Es müssen also alle genannten Schiffe mit einem Beiboot nach DIN EN 1914:2016 ausgerüstet sein. Dazu gab es eine Übergangsvorschrift im Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), die bis zum 1. Januar 2020 befristet war. Das heißt: Bei den aktuellen Nachuntersuchungen zur Attestverlängerung muss der Schiffseigner nachweisen, dass sein Beiboot der aktuellen Norm entspricht. Als Nachweis dient zum Beispiel die Prüfbescheinigung des Herstellers zusammen mit dem GS-Zeichen und der Angabe auf dem Typenschild.

Binnenschiffer, die ihr Beiboot schon vor dem 1. Oktober 2003 an Bord hatten, können den Sicherheitsnachweis auch auf eine andere Art erbringen. Der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung technischer Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) hat eine Liste veröffentlicht, die alle Bootstypen nennt, die der aktuellen Norm

entsprechen. Sollte das Boot nicht in dieser Liste auftauchen, besteht die Möglichkeit unter Einbeziehung eines Sachverständigen, das Boot auf Einhaltung der im ES-TRIN genannten Anforderungen prüfen zu lassen. Im praktischen Teil geht es unter anderem um die Anzahl der Sitzplätze und die Sinksicherheit. Der Schiffseigner schickt den Prüfbericht und eine vorbereitete Metalltafel an das Dezernat Technische Schiffsicherheit der ZSUK in Mainz und dort wird ein Gültigkeitszeichen aufgebracht.

Wichtige Ausnahme: Binnenschiffe, die ausschließlich außerhalb des Rheins fahren, brauchen die vorgenannten Bestimmungen erst bei der Attestverlängerung nach dem 1. Januar 2029 zu erfüllen.

**Falls Sie Fragen zu dem Thema haben, wenden Sie sich gerne an Ihre zuständige Aufsichtsperson.**

Heinz-Hermann Mecklenburg  
Fachgruppe Binnenschifffahrt  
bei der BG Verkehr

**+ Liste der durch den Fachbereich Verkehr und Landschaft, Prüf- und Zertifizierungsstelle im DGUV Test geprüften Boote:**

<https://www.dguv.de/dguv-test/zert-recherche/verkehr/boote/index.jsp>

**CESNI-Liste Beiboote**

<https://listes.cesni.eu/2080-de.html>

# Gesunde Haut auch im Winter

Eigentlich kann sich unsere Haut gut allein schützen. Aber wenn es kalt und feucht wird, braucht sie zusätzliche Pflege.

**D**ie Haut wird im Winter besonders an den Händen und im Gesicht schnell spröde oder rissig. Trockene Heizungsluft drinnen, niedrige Temperaturen draußen, Feuchtarbeit und Tätigkeiten, die die Hände mechanisch belasten, sind die Ursachen. Und im Moment, wo der Infektionsschutz häufiges Händewaschen oder Desinfizieren erfordert, wird die Haut zusätzlich belastet.

## Hautschutz für Extrembelastungen

Schauen wir auf die Arbeitsplätze an Bord, so finden wir eine Reihe von Tätigkeiten, die ganzjährig durchgeführt werden müssen, auch im Winter bei niedrigen Temperaturen. Hierzu gehören zum Beispiel Lade- und Löscharbeiten, das Festmachen von Schiffen in Häfen oder Schleusen, Einweisen und Kassieren auf Fähren sowie An- und Ablegemanöver. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an solchen Arbeitsplätzen im Freien sind in den Wintermonaten unter Umständen direkt Kälte, Wind, Regen und Schnee ausgesetzt. Wegen der erhöhten Belastung müssen die Führungsverantwortlichen bestehende Hautschutzmaßnahmen (Schutzhandschuhe, Hautschutzplan, Pflegeprodukte) überprüfen und anpassen.

## Was passiert mit der Haut?

Die Haut verfügt über zahlreiche Schutzmechanismen, die ihren Feuchtigkeitsgehalt regulieren. Unter anderem wird der natürliche schützende Fettfilm der Haut aus Millionen kleiner Talgdrüsen gespeist. Aber diese Talgdrüsen reduzieren ihre Fettproduktion bereits bei Temperaturen knapp oberhalb des Gefrierpunkts. Die Blutgefäße ziehen sich bei Kälte zusammen, um die Wärme im Inneren zu halten. Folge: Die Haut wird schlechter durchblutet und deswegen mit weniger Sauerstoff und Nährstoffen versorgt. Sie trocknet aus, juckt, spannt, es bilden sich Risse.

Wenn regelmäßig Kälte und Feuchtigkeit auf die geschädigte Haut treffen, quellen die oberen Hautschichten auf und werden weniger widerstandsfähig. Hautfette und andere zellverbindende Substanzen werden ausgewaschen. Das macht die Haut porös und durchlässig. Sie ist anfälliger für das Eindringen von Schadstoffen und für Reizungen. Die Haut braucht also in den kalten Monaten besonderen Schutz und spezielle Pflege.

## Fazit

Viele Hautprobleme im Winter sind vermeidbar. Voraussetzung dafür: Gefährdungen durch Kälte und Nässe angemessen berücksichtigen, Schutzmaßnahmen festlegen und konsequent umsetzen.

**Christine Guba**  
Abteilung Einwirkungen und  
Berufskrankheiten bei der BG Verkehr

**Hautschutzmittel können die Beschäftigten vor Hautkrankheiten schützen, oft in Kombination mit weiteren Maßnahmen. Deswegen gehört die Anwendung von Hautschutzmitteln zu den persönlichen Schutzmaßnahmen. In der Gefährdungsbeurteilung legen die Verantwortlichen fest, welche Produkte für bestimmte Tätigkeiten geeignet sind. Die Kosten trägt der Arbeitgeber.**





# Vier Tipps zum Hautschutz

## 1 Richtig eincremen

Das regelmäßige und richtige Eincremen schützt die Hände weitgehend vor Hautschädigungen. In den Wintermonaten benötigt die Haut eine noch fetthaltigere Pflege als sonst. Es empfiehlt sich, Pflegeprodukte zu nutzen, die Feuchthaltefaktoren wie etwa Harnstoff (Urea) enthalten. Urea bindet die Feuchtigkeit in der oberen Hautschicht und hilft dabei, den Feuchtigkeitshaushalt zu regulieren. Ihr Betriebsarzt kennt wirksame Produkte, die es nicht in jedem Drogeriemarkt gibt.

## 2 Geeignete Schutzhandschuhe tragen

Bereits bei mäßiger Kälte sollten Handschuhe getragen werden (ausgenommen davon sind Arbeiten an Maschinen und Anlagen mit rotierenden Teilen). Beim Tragen von Schutzhandschuhen gegen spezielle Gefährdungen (Schnitt- und Stichschutz, Chemikalienschutz etc.) empfiehlt sich die Auswahl von Handschuhen mit Baumwollinnengewebe oder Polyurethan-Schaumstoffisolierung. Bei Festmachearbeiten sind auf Binnenschiffen Fäustlinge die erste Wahl. Kommt es witterungsbedingt zur Durchnässung der Schutzhandschuhe, müssen sie regelmäßig gewechselt und getrocknet werden.

## 3 Schonend reinigen

Da herkömmliche Seife die Haut ebenfalls austrocknet, sollten die Hände besser mit einer pH-hautneutralen Waschlotion gereinigt werden. Dies gilt zwar das ganze Jahr, ist in den kalten Wintermonaten aber besonders wichtig. Die Hände sollten mit lauwarmem Wasser gereinigt und anschließend gründlich abgetrocknet werden. Heißes Wasser schädigt die natürliche Schutzschicht der Haut besonders stark.

## 4 UV-Schutz nicht vergessen

Trotz klirrender Kälte scheint auch im Winter die Sonne. Wer dann im Freien arbeitet, sollte genau wie im Sommer auf ausreichenden UV-Schutz achten. Tragen Sie geeignete, den ganzen Körper bedeckende Kleidung sowie eine Kopfbedeckung und verwenden Sie großzügig Sonnenschutzmittel (besonders im Gesicht, auf dem Nacken und auf den Händen).



## 15 Prozent weniger Arbeitsunfälle

Kurzarbeit und Homeoffice haben im ersten Halbjahr 2020 zu einem deutlichen Rückgang der Unfälle geführt. Das geht aus vorläufigen Zahlen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung hervor. Noch stärker sanken mit 20 Prozent die Unfälle auf dem Arbeitsweg. Eine Zunahme um 24 Prozent gab es dagegen bei der Zahl der gemeldeten Berufskrankheiten.

Beschäftigte in medizinischen Einrichtungen und Laboratorien können eine Erkrankung an Covid-19 unter bestimmten Voraussetzungen als Berufskrankheit anerkennen lassen.

## Wann ist ein Unfall meldepflichtig?

Wenn sich ein Mitarbeiter bei einem Arbeitsunfall so verletzt, dass er länger als drei Tage arbeitsunfähig bleibt, muss sein Arbeitgeber innerhalb von drei Tagen eine Unfallanzeige an die Berufsgenossenschaft schicken. Das gilt auch für Unfälle, die Mitarbeiter auf dem Weg von oder zu der Arbeitsstätte erleiden. Bei besonders schweren oder tödlichen Unfällen ist eine schnellere Reaktion nötig. In solchen Fällen muss die Berufsgenossenschaft sofort informiert werden.

## Unfall in der Teeküche

Wenn man in der betrieblichen Teeküche ausrutscht, weil der Boden dort nicht ordentlich gereinigt wurde, gilt das in der Regel nicht als Arbeitsunfall. Entscheidend für die Anerkennung eines Arbeitsunfalls ist immer, ob man einer privaten oder dienstlichen Tätigkeit nachgegangen ist. Die Zubereitung von Speisen und Getränken für den Eigenbedarf in der Teeküche gehört nicht zu den eigentlichen Arbeitsaufgaben, sondern ist eine sogenannte privatnützige Tätigkeit. Deshalb greift hier der Versicherungsschutz auch dann nicht, wenn der Fußboden nicht ordentlich gereinigt wurde. Vielmehr handelt es sich um eines von vielen alltäglichen Risiken, denen jeder Mensch ausgesetzt ist.



Ihre Frage:

**„Bin ich versichert, wenn ich jemanden während der Arbeit zum Arzt fahre?“**

**Tanja Sautter,**

Juristin bei der BG Verkehr,  
antwortet:

Unter bestimmten Voraussetzungen ja. Wenn ein Führungsverantwortlicher Sie damit beauftragt, eine Kollegin oder einen Kollegen, der oder dem beispielsweise schlecht geworden ist, nach Hause oder zum Arzt zu fahren, sind Sie dabei gesetzlich unfallversichert. Begleiten Sie dagegen aus eigener Initiative eine kranke Person, ohne dem Chef Bescheid zu

sagen, ist das grundsätzlich nicht versichert. Anders, wenn Sie ausgebildeter Ersthelfer Ihres Betriebs sind oder wenn Sie einen verunglückten Kollegen während der Arbeit aus erheblicher Gefahr für seine Gesundheit retten. In diesem Fall wiederum stehen Sie als Erst- bzw. Nothelfer unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung.



# Im Fall der Fälle gut versichert

Arbeitsunfälle verursachen Schmerzen, Leid und auch Kosten. Die BG Verkehr gab 2019 für Heilbehandlung und Entschädigung 685 Millionen Euro aus.

## Manche Unfälle sind teuer

Viele der 2019 gemeldeten Unfälle waren schwer. Diese Unfälle sind oft mit langwierigen Behandlungen verbunden – und mit hohen Kosten. Das zeigen die Beispiele unten. So entfielen 2019 fast 90 Prozent der Heilbehandlungskosten auf nur zehn Prozent der Unfälle.

**644.488 €**

Auf ein Stauende aufgefahren

**472.675 €**

Von einem Radlader überrollt

**225.000 €**

Bei Wartungsarbeiten aus drei Meter Höhe gestürzt

**107.490 €**

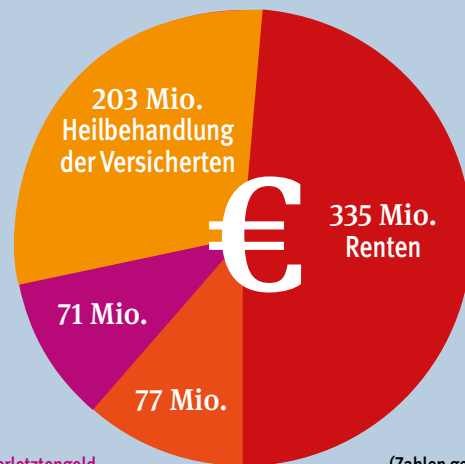
Beim Beladen von Paletten getroffen

**80.598 €**

Bei der Zustellung wegen Glätte ausgerutscht

**7.858 Unfälle auf dem Arbeitsweg**  
**74.118 Arbeitsunfälle**  
**100 tödliche Unfälle**

Im vergangenen Jahr wurden der BG Verkehr 81.976 Unfälle gemeldet. Rein rechnerisch hat sich danach in rund 40 Prozent der 199.631 Mitgliedsunternehmen ein Unfall ereignet.



Verletztengeld

Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben  
und am Leben in der Gemeinschaft

(Zahlen gerundet)

## Ausgaben für Heilbehandlung und Entschädigung

Rund 685 Millionen Euro gab die BG Verkehr 2019 für Rehabilitations- und Entschädigungsleistungen aus. Den größten Ausgabenanteil (50 %) haben die Rentenzahlungen. Diese Zahlung erhalten Betroffene, wenn eine Heilung nicht oder nicht vollständig möglich ist. Im Todesfall haben die Hinterbliebenen Anspruch auf eine Rente. Insgesamt erhielten 45.627 Versicherte oder Hinterbliebene 2019 eine Rente, davon wurden 1.429 Renten in dem Jahr erstmals gezahlt.

**43,12**

Unfallquote  
Mitgliedsbetriebe  
der BG Verkehr

**22,45**

Unfallquote  
Bundesdurchschnitt

## Überdurchschnittliches Risiko

Das Unfallrisiko ist in Unternehmen der Verkehrswirtschaft fast doppelt so hoch wie in anderen Branchen. Das zeigt der Vergleich der Unfallquote (Zahl der Arbeitsunfälle auf je 1.000 Vollarbeiter) der BG Verkehr mit dem bundesweiten Durchschnitt.

## Krankmachende Einwirkungen

Die BG Verkehr hat im vergangenen Jahr in 365 Fällen eine Berufskrankheit anerkannt. Drei Berufskrankheiten traten besonders häufig auf.

**165** Hautkrebs und Vorstufen durch natürliche UV-Strahlung (BK 5103)

**76** Lärmschwerhörigkeit (BK 2301)

**61** asbestbedingte Erkrankungen (BK 4103, 4104, 4105)

## Der besondere Fall

# Prothesen ersetzen

## Arm und Bein

Hendrik Donkers hört den Knall. Er sieht auf seine Hand. Sie ist nicht mehr da. Dann spürt er den Schmerz und verliert das Bewusstsein.

**H**endrik Donkers ist Fluggerätemechaniker. Bei Lufthansa City Line beginnt er 1998 in der Flugzeug-Wartung, 2005 hat er die höchste Qualifikationsstufe erreicht und kann alle Flugzeugtypen der Airline reparieren. Normalerweise arbeitet er in Hamburg, aber wenn eine Maschine im Ausland liegen bleibt, fliegt er dorthin. Am 13. November 2008 landet Donkers in Manchester, im Gepäck hat er sein Werkzeug und einen neuen Flugzeugreifen. Wie üblich verschafft er sich zunächst einen Gesamteindruck vom Zustand der Maschine.

Er bemerkt, dass das Bugrad vorne rechts etwas zu wenig Druck hat. Aber er weiß nicht, dass der Druck im Füllgerät anders als üblich eingestellt ist. Der Reifen zerplatzt mit hohem Druck, die Metallsplitter der Felge fliegen bis zu 40 Meter weit, treffen mit voller Wucht seinen linken Arm und beide Beine. Wäre der Ramp Agent nicht in der Nähe gewesen, um sofort Hilfe zu leisten, hätte Hendrik Donkers den Unfall nicht überlebt.

### Aufwachen auf der Intensivstation

In der Uniklinik Manchester wird er sechs Stunden lang operiert. Als der 33-Jährige auf der Intensivstation aufwacht, wird ihm klar, dass er auf der linken Körperseite keine Hand und keinen Unterarm, keinen Fuß und keinen Unterschenkel mehr hat. Am nächsten Tag steht ein Orthopädietechniker an seinem Bett. Der Chefarzt hat einen Spezialisten geholt, der unter anderem Kriegsverletzte behandelt hat. Dieser Mann spricht mit Hendrik Donkers nicht über Gefühle oder Probleme, sondern über die Zukunft, über das Leben mit Prothesen, das ihn jetzt erwartet. Der Orthopädietechniker und der Mechaniker verstehen sich gut.



Hendrik Donkers vor der Werfthalle von Lufthansa Technik in Hamburg.



Die Lufthansa hat bereits am Unfalltag reagiert. Schichtleiter und Hallenwart werden sofort zu dem verletzten Kollegen nach Manchester geschickt. Vier Wochen lang bleiben sie auf Kosten der Firma dort, besuchen ihn täglich. Auch seine Mutter und seine Ehefrau sind vor Ort. Diese Unterstützung hilft ihm sehr. Nach einem Monat sind die Wunden so weit verheilt, dass Donkers in das BG Klinikum Hamburg verlegt werden kann.

### Von vorn anfangen

„Das ist eine Welt, die man sonst nie sieht“, erinnert er sich. „Schwerstverletzte Unfallopfer, Menschen mit schweren Verbrennungen. Jeder muss versuchen, einen neuen Weg ins Leben zu finden. Die Ärzte und Therapeuten, die dort arbeiten, leisten etwas ganz Besonderes.“ Von morgens bis abends hat Donkers Anwendungen. Nach Feierabend übt er mit einem Bekannten, der ebenfalls einen schweren Arbeitsunfall hatte, im Wald das Gehen auf unebenem Gelände. Die Fachleute in der BG Klinik haben schon viel gesehen, aber die raschen Fortschritte, die Donkers macht, verblüffen sie trotzdem.

Deswegen denken sie auch über den Einsatz einer hochmodernen myoelektrischen Handprothese nach. Diese sogenannte Michelangelo-Hand hat bewegliche Finger, zwei verschiedene Grifftypen sowie ein bewegliches Handgelenk. Gesteuert wird sie über Bewegungsimpulse, die der Betroffene über die verbliebenen Muskeln und Nerven im Stumpf auslöst. Das schafft nicht jeder. Der Chefarzt rät zu einem Versuch und die BG Verkehr übernimmt die Kosten von rund 60.000 Euro für die Anfertigung. Donkers ist begeistert von den Möglichkeiten, er lernt schnell und fühlt sich immer weniger eingeschränkt. Nach viereinhalb Monaten verlässt er das Unfallkrankenhaus auf seinen eigenen Füßen. So schnell hat bisher noch nie ein Patient die Umstellung bewältigt, sagt der Chefarzt.

Im Mai beginnt die Wiedereingliederung bei Lufthansa Technik. In der Flugzeugwartung werden auch Leute gebraucht, die am Schreibtisch arbeiten, die Prozesse überwachen und koordinieren, Werkzeuge und Ersatzteile bestellen. Donkers bewirbt sich auf vier verschiedene Stellen und be-

kommt vier Zusagen. Im August beginnt er in der Fertigungsvorbereitung und arbeitet sich in das komplexe Gebiet ein. Um die erforderliche Qualifikation als Technischer Fachwirt zu erlangen, absolviert er nach der Arbeit eine Weiterbildung.

### Gesund zurück im Leben

Gab es Rückschläge? Ja – aber davon spricht er kaum. Die Haut an den Stümpfen ist überempfindlich, entzündet sich immer wieder neu und er muss mit Antibiotika behandelt werden. Er hat es erwartet, er kommt damit zurecht. Auch wenn er Schmerzen hat, fährt er zur Arbeit. Seine Ehe geht in die Brüche – aber die war auch schon vor dem Unfall in Gefahr. Seit 2018 ist er wieder glücklich verheiratet. In der Freizeit fährt er Fahrrad, geht schwimmen („Arschbomben gehen noch“), ist mit seiner Clique im Sportwagen unterwegs.

Du hast dich überhaupt nicht verändert, sagen seine Freunde. Hendrik Donkers hadert nicht und denkt nicht an die Einschränkungen. Die moderne Orthopädietechnik fasziniert ihn, er hat keine Berührungsängste. Alle vier bis fünf Jahre müssen die Prothesen getauscht werden. „Jetzt habe ich hier einen geilen neuen Fuß“, sagt er beim Abschied, „der ist so weich gefedert, dass ich perfekt bergauf und bergab laufen kann.“ (dp)

*Den Wert eines selbstbestimmten Lebens kann man nicht in Euro beziffern. „Wenn die berufliche Teilhabe im Fokus steht, wird alles gemacht“, sagt Hartmut Landahl, der in der Bezirksverwaltung Hamburg der BG Verkehr für die Betreuung der Schwerstverletzten zuständig ist.*

*Um Unfallopfern den Rückweg ins Berufsleben zu ermöglichen, gibt die BG Verkehr jährlich rund*

**330 Millionen Euro**

*für die Behandlung und Reha-Maßnahmen aus.*



© Ralf Höhne/BG Verkehr



**Dr. Jörg Hedtmann**

Leiter des  
Geschäftsbereichs  
Prävention

## Nichts Neues?

**Covid-19 prägt unseren Alltag. Aber trotzdem gibt es im Arbeitsschutz noch weitere wichtige Themen. Eine Herausforderung!**

Die Corona-Pandemie bestimmt im Moment den größten Teil unseres Alltags. Abstand, Maske, Handhygiene und Lüftung sind Herausforderungen, die sich im privaten wie im beruflichen Umfeld in den Vordergrund drängen. Andere Themen können dabei leicht auf der Strecke bleiben. Natürlich müssen Sie Prioritäten setzen, wenn eine derartige Bedrohung für die betriebliche Existenz Maßnahmen fordert. Es sind deshalb ja auch zahlreiche Erleichterungen für die Betriebe geschaffen worden. Aber gleichzeitig gelten auch viele andere zentrale Anforderungen an den Arbeitsschutz weiter.

Denn: Die Wahrscheinlichkeit, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an andere Gefahren als Corona zu verlieren, steigt mit dem Gefühl, dass man für den Arbeits- und Gesundheitsschutz jetzt keine Zeit mehr aufbringen kann. Beschäftigte stürzen immer noch von hoch gelegenen Arbeitsbereichen, werden von Fahrzeugen auf dem Betriebshof erfasst oder geraten unter umfallende Ladung. Das kann man nicht mit Corona entschuldigen und es trifft das Unternehmen mindestens genauso hart wie eine schwere Covid-19-Erkrankung in der Belegschaft.

Ja, das SARS-CoV-2-Virus führt zu einer zusätzlichen Gefährdung. Aber diese zu beherrschen ist mit einer lebendigen Gefährdungsbeurteilung, in der Analyse, Maßnahmen und Kontrolle aufeinander aufbauen, doch nichts Neues mehr, oder?

### 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

**Redaktionsleitung:**

Dorothee Pehlke (dp)

**Redaktion:**

Birgitta Angenendt (ba), Renate  
Bantz (rb), Björn Helmke (bh)  
redaktion@sicherheitsprofi.de

**Gestaltung/Herstellung:**

mdsCreative GmbH  
Alte Jakobstraße 105, 10969 Berlin

**Druckerei und Verlag:**

Druckhaus Kaufmann  
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

**Leserbriefe und Adressänderungen:**

redaktion@sicherheitsprofi.de  
Bei Adressänderungen oder Abbestel-  
lungen bitte den Zustellcode (steht  
oberhalb der Adresszeile) angeben.

Der SicherheitsProfi erscheint  
viermal jährlich. Der Bezugspreis ist  
im Mitgliedsbeitrag enthalten.



## 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](http://www.bg-verkehr.de)

### Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwiete 1  
20457 Hamburg  
Tel.: 040 36137-0  
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de  
+ [www.deutsche-flagge.de](http://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](http://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

## Abo-Hinweise

Für den Versand des SicherheitsProfi verwenden und speichern wir Ihre Adressdaten. Diese werden ausschließlich und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Datenschutz für den Magazinversand genutzt. Lesen Sie unsere Datenschutzhinweise zur Verarbeitung personenbezogener Daten unter:

+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 18709008



© BG Verkehr/Ralf Höhne

### 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 2021**

## 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](http://www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi)





*„Wo finde ich neue Medien für die Unterweisung?“*

Ein Klick und Sie wissen mehr.



[www.bg-verkehr.de/medien/newsletter](http://www.bg-verkehr.de/medien/newsletter)