

SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr



Unfälle bei Bootsmanövern | 10

Auf Leitern sicher arbeiten | 8

Neues Hilfsmittel zur Bergung von Personen | 20

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 8** Arbeit mit Leitern
Praxiswissen kompakt
- 10** Unfälle bei Bootsmanövern
So vermeiden Sie typische Fehler
- 13** Mit Chemikalien umgehen
Gewohnheiten auf dem Prüfstand
- 14** Sicherheitslehrgang
Infos für die Binnenschifffahrt
- 16** Jubiläum
Prüf- und Zertifizierungsstelle wird 100
- 17** Tierisch ansteckend
Welche Tiere Krankheiten übertragen
- 20** Das Spineboard
Spezialtrage für den Notfall
- 22** Arbeitsbedingungen
Kleine Unternehmen haben Vorteile

GUT VERSICHERT & GESUND

- 24** Rechtstipp und Kurzmeldungen
- 26** **Neu:** Beitrag für Seefahrtsunternehmen
Das ändert sich im nächsten Jahr
- 28** Fahrlehrer mit nur einem Arm
Bernd Hellmann lässt sich nicht unterkriegen

SERVICE

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



20
Bergung



17
Zoonosen



8
Leitern



© Titelbild: picture alliance/dpa | Fabian Bimmer, Adobe Stock (pawaniat); Benedikt Röder
 Inhalt: picture alliance/dpa | Jürgen Eifner; Inhalt: picture alliance/dpa | Jürgen Eifner



***Corona hat uns
 gezwungen, neue
 Formen der
 Zusammenarbeit
 auszuprobieren –
 und das war gut so!***

Zurück aus dem Homeoffice

Steigende Impfquoten und sinkende Infektionszahlen in Deutschland machen es möglich: In den nächsten Wochen werden viele Beschäftigte nach vielen Monaten im Homeoffice an ihren Arbeitsplatz in den Unternehmen zurückkehren. Auch bei der BG Verkehr ist dieser Schritt terminiert – und ich persönlich freue mich gewaltig auf die Möglichkeit, mich in Zukunft wieder öfter persönlich mit den Kolleginnen und Kollegen auszutauschen.

In puncto Arbeitssicherheit bringt die Rückkehr in den Betrieb allerdings einige Herausforderungen. Sind die Maßnahmen zum Brandschutz noch allen Mitarbeitenden geläufig? Müssen Ersthelfer neu qualifiziert werden? Sind Unterweisungen nachzuholen? Um diese Fragen müssen sich Führungsverantwortliche rechtzeitig kümmern.

Viele Unternehmerinnen und Unternehmer haben festgestellt, dass nicht alles an der Corona-Zeit schlecht war. Mehr Videokonferenzen, weniger Dienstreisen: Das spart Kosten und ist häufig effizient. Auch die Einstellung zum Homeoffice hat sich geändert: Viele Beschäftigte haben von dort aus gute Leistungen gezeigt und würden weiter gern öfter zu Hause arbeiten. Das bedarf nicht nur neuer Regeln, sondern eines geschärften Blicks auf den Arbeitsschutz in den eigenen vier Wänden. Wer beispielsweise auf der Website der BG Verkehr (www.bg-verkehr.de) „Homeoffice“ in das Suchfeld einträgt, findet umfassende Informationen dazu, wie sich ein Arbeitsplatz zu Hause sicher und gesund gestalten lässt.

Viele Grüße

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
 Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

Brille verrutscht

Ein Besatzungsmitglied hatte den Auftrag, die Lagerschale für den Turbolader des Hilfsdieselmotors trocken zu blasen. Plötzlich spürte er einen brennenden Schmerz im Auge. Die Ursache war eine Verätzung durch einen Spritzer Reinigungsmittel, der ins Auge geraten war. Der Verletzte hatte zwar eine Schutzbrille getragen, sie war aber unmittelbar vor dem Unfallereignis verrutscht.

Vom Tau getroffen

Während eines Anlegemanövers überwachte der zweite Nautische Offizier das Ausgeben der Schiffstau. Er hielt sich korrekt außerhalb des ausgewiesenen Rückschlagbereichs für brechendes Tauwerk auf. Um festzustellen, warum sich eine Leine nicht hieven ließ, beugte er sich über die Reling. In diesem Moment schnellte die Leine, die sich unter dem Fender verhakt hatte, nach oben hoch. Der Offizier, der einen Sicherheitshelm trug, wurde am Kopf getroffen. Eine Platzwunde und eine Schwellung des linken Auges waren die Folge.

Werkzeug rutscht ab

Bei Wartungsarbeiten nutzte der Decksschlosser zwei Ringschlüssel, um Rohrflansche zu lösen, die mit mehreren Bolzen verschraubt waren. Dabei rutschte ein Ringschlüssel seitlich von der Schraube ab und der Schlosser schlug mit dem Unterarm auf den Rohrflansch auf. Erst später entdeckte der Schlosser, dass dabei ein Metallspan in seinen Arm eingedrungen war. Der Verletzte wurde sofort an Land gebracht und in einem Krankenhaus behandelt.



Sie haben eine Frage zu einem Arbeitsunfall, zum Versicherungsschutz oder einer Berufskrankheit? Mit dem neuen Servicecenter ist die BG Verkehr für die Versicherten und Mitgliedsunternehmen noch besser erreichbar. Unter der neuen bundeseinheitlichen Servicenummer erreichen Sie montags bis freitags von 8 bis 16 Uhr unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie stehen schnell und kompetent für telefonische Anfragen zur Verfügung und helfen Ihnen unbürokratisch bei Ihren Anliegen. Für komplexere Fragestellungen wie beispielsweise individuelle Reha-Planungen nach schweren Arbeitsunfällen werden auch in Zukunft individuell zuständige Fachleute erreichbar bleiben.

Lösungsansätze für Niedrigwasserphasen

Was kann gegen die Folgen extremer Niedrigwasser für die Binnenschifffahrt getan werden? Eine Arbeitsgruppe unter Federführung des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen hat mehrere Ansätze identifiziert. Dazu gehören „smarte“ Wasserbaumaßnahmen. So könnten durch die von der Bundesanstalt für Wasserbau entwickelte Niedrigwasserrinne oder temporäre Leitwerke zwischen zehn und 30 Zentimeter mehr Tiefe erreicht werden. Nützlich ist auch der flachwasseroptimierte Um- oder Neubau von Schiffen. Um die Versorgungssicherheit der Schlüsselindustrien am Rhein sicherzustellen, sind laut der Arbeitsgruppe mindestens 300 solcher Schiffe nötig.



Neue Servicenummer

040 3980-1010

Ansprechpartner für Ihre Fragen zur Mitgliedschaft bei der BG Verkehr, zum Beitrag und zur Prävention finden Sie auf der Website der BG Verkehr.

+ www.bg-verkehr.de

© BG Verkehr/Marco Grundt; Adobe Stock (rasica); picture alliance/dpa | Thomas Frey; Baltic Taucherei- und Bergungsbetrieb Rostock GmbH



Wahrscheinlichkeitsrechnung

Wie wahrscheinlich ist es, auf der Autobahn, im Flugzeug oder mit dem Zug zu verunglücken? Das hat der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) berechnet. Danach lag das Risiko, durch einen **Flugzeugabsturz** ums Leben zu kommen, im Jahr 2019 bei 1:16.042.000 (**0,000006 Prozent**). Ähnlich sicher sind laut GDV Bahn und Kreuzfahrtschiffe. Gefährlicher geht es im **Straßenverkehr** zu. Im Jahr 2019 kosteten hier Unfälle einen von 27.000 Deutschen das Leben. **Das entspricht einem durchschnittlichen Risiko von 0,004 Prozent.** Die Wahrscheinlichkeit, tödlich vom **Blitz** getroffen zu werden, beträgt gerade einmal 1:20.000.000 (**0,000005 Prozent**). Bezogen auf die Einwohnerzahl Deutschlands sind das vier Tote pro Jahr.



Munitionsbergung soll sicherer werden

Ein neues Forschungsprojekt entwickelt ein Arbeitsschutzsystem für Bergungstaucher alter Kriegsmunition. Deren vorwiegend aus Metall bestehende Hüllen sind über die Jahrzehnte im Salzwasser immer mehr korrodiert. Konventionelle und chemische Kampfstoffe stellen eine Gefahr für die Umwelt und den Menschen dar. In dem Projekt ermitteln Schadstoffsensoren die akute Belastung durch TNT und andere schädliche Substanzen. Ein Alarmsystem zeigt Tauchern die Gefahrenquelle über ein Augmented Reality-Display direkt in der Taucherbrille in Echtzeit an.

+ www.igd.fraunhofer.de

Schutzmasken und Hautbeschwerden

Das dauerhafte Tragen von Masken kann Hautbeschwerden im Gesicht verursachen. Vorerkrankungen wie Akne, Rosacea und Neurodermitis verschlechtern sich häufig. Deswegen empfiehlt das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung vor allem eine adäquate und regelmäßige Pflege und Reinigung der Haut. Bei Hautbeschwerden wie starken Rötungen und offenen Hautstellen sollte man zudem einen Facharzt aufsuchen.

+ <https://forum.dguv.de>



Fördergelder für Binnenschiffe

Zum 1. Juli ist die Förderrichtlinie für die nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen in Kraft getreten. Die Maßnahme, die bis Ende 2023 läuft, sieht Zuschüsse des Bundes für den Einbau umweltfreundlicher Motoren oder anderer technischer Ausrüstungskomponenten vor. Nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums stehen insgesamt 95 Millionen Euro zur Verfügung. Förderfähig sind alle Maßnahmen, die die Antriebseffizienz und die Umweltbilanz verbessern. Auch digitale Systeme können gefördert werden, wenn sie die Sicherheit verbessern und den Ausstoß von Schadstoffen und Treibhausgasen reduzieren.

Zwei neue Berufskrankheiten

Der Bundesrat hat einer Änderung der Berufskrankheiten-Verordnung zugestimmt. Damit werden zwei neue Krankheiten in die Berufskrankheiten-Liste aufgenommen. Es handelt sich dabei um Hüftgelenksarthrose durch Heben und Tragen schwerer Lasten sowie Lungenkrebs durch Passivrauchen. Die Anpassung der Verordnung sowie der Berufskrankheiten-Liste erfolgt auf Basis wissenschaftlicher Empfehlungen des Ärztlichen Sachverständigenbeirats Berufskrankheiten beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales. Sie ist im August in Kraft getreten.



UV-Schutzkleidung im Tragetest

Wer überwiegend im Freien arbeitet, trägt zum Schutz vor einem Sonnenbrand am besten langärmelige Kleidung. Mittlerweile bieten viele Hersteller Arbeitskleidung an, die einen UV-Schutz aufweist. Die BG Verkehr testet in Zusammenarbeit mit mehreren Mitgliedsunternehmen, wie diese Kleidung von den Beschäftigten unter realen Arbeitsbedingungen eingeschätzt wird. Nach der rund sechswöchigen Erprobung bewerten die an dem Tragetest teilnehmenden Personen die Kleidung von zwei Anbietern hinsichtlich Tragekomfort, Passform etc. in einem Fragebogen. „Wir möchten die Beschäftigten für das Thema UV-Schutz sensibilisieren. Wir wollen wissen, ob die UV-Schutzkleidung eine gute Alternative zur üblicherweise verwendeten Arbeitsschutzkleidung darstellt“, erklärt Projektleiterin Dr. Gabriele Meyer, „und ob sich aus den Ergebnissen des Tragetests grundsätzliche Anforderungen an die UV-Schutzkleidung ableiten lassen.“

Die Tests auf Seeschiffen sind bereits abgeschlossen. Aus der Binnenschifffahrt beteiligen sich ein Tankschiffahrts- sowie ein Fährschiffahrtsbetrieb. Mitte Juli fanden vor Ort die ersten Informationsveranstaltungen statt und die Multinorm-Overalls mit UV-Schutz bzw. die Langarmshirts mit UV-Schutz wurden verteilt. Über die Ergebnisse der Tragetests werden wir berichten.

Messetermine vormerken

Mal wieder auf Messen gehen und sich mit Fachleuten austauschen: In diesem Herbst ist das vielerorts wieder möglich. Auch die Experten der BG Verkehr stehen bei verschiedenen Veranstaltungen vor Ort mit nützlichen Informationen und vielen praktischen Ratschlägen zum Arbeitsschutz in den Betrieben bereit. Im niederrheinischen Kalkar findet vom 21. bis 22. September die **SHIPPING TECHNICS LOGISTICS** statt. Auf dieser Fachmesse für Binnenschifffahrt finden Sie unsere Ansprechpartner ebenso wie auf der Weltleitmesse für Arbeitsschutz **A+A**. Sie öffnet ihre Tore vom 26. bis 29. Oktober in Düsseldorf.

Aktionsplan Westdeutsche Kanäle

Viele Anlagen im Westdeutschen Kanalnetz (WDKN) sind altersbedingt in einem schlechten Zustand. Dem will der Bund nun mit einem Aktionsplan entgegenwirken. Rund 1,5 Milliarden Euro sollen laut Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer in den nächsten zehn Jahren für den Erhalt und den Ausbau investiert werden.

Neue Website zur Ausbildung in der Seeschifffahrt

Mit Unterstützung der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr ist ein neues Infoportal an den Start gegangen. Es soll junge Menschen für eine Ausbildung in der Seefahrt begeistern. Die neue Website informiert über die Ausbildungsprofile in den Bereichen Schiffsmechanik, Nautik, Technik, Elektrotechnik sowie über die Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann/zur Schifffahrtskauffrau. Kurze Texte, Videos vom Leben an Bord und Berichte junger Auszubildender sollen die Faszination der Seefahrt erlebbar machen und zugleich ein realistisches Bild von der modernen Schifffahrt geben.

www.machmeer.de



BG Verkehr tritt Pakt für Verkehrssicherheit bei

Die BG Verkehr ist offiziell dem Pakt für Verkehrssicherheit beigetreten, den das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Mai initiiert hat. Der Pakt soll die Strategie des BMVI zur Reduktion der Unfall- und Getötetenzahlen für die nächste Dekade unterstützen und die Verkehrssicherheitsarbeit des BMVI mit der von Ländern, Kommunen und weiteren Stakeholdern bündeln. Dazu wurden zwölf Handlungsfelder definiert. Die BG Verkehr wird insbesondere im Handlungsfeld „Güterverkehr und Logistik“ mitarbeiten. Außerdem wird sich die BG Verkehr in den Handlungsfeldern „Zukunftstechnologien, Automatisierung und Digitalisierung“ sowie „Unfallfolgen mindern“ engagieren.



34 Milliarden Euro –

auf diese Summe beliefen sich 2019 die volkswirtschaftlichen Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland. Das hat die Bundesanstalt für Straßenwesen ausgerechnet. Mit 21 Milliarden Euro machten Sachschäden den größten Posten aus. Die Kosten für Personenschäden betragen 13 Milliarden Euro.

www.bast.de



Für mehr Rücksicht

„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“ Dieser Satz steht in § 1 der Straßenverkehrsordnung. Die Realität auf Deutschlands Straßen sieht leider oft ganz anders aus. Woran liegt das? Und was bedeutet eigentlich Rücksicht? Diese Fragen stehen im Mittelpunkt der Schwerpunktaktion des Deutschen Verkehrssicherheitsrats, der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. Unter dem Motto „Es kann so einfach sein“ liefert die Aktion alltagspraktische Tipps und Hinweise für ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr. Für den innerbetrieblichen Einsatz stehen umfangreiche Materialien zur Verfügung.

www.ruecksicht-ist-einfach.de

Auf Leitern arbeiten

Leitern sehen harmlos aus, gehören aber zu den unfallträchtigsten Arbeitsmitteln überhaupt. Ein guter Grund für eine Auffrischung des Grundlagenwissens.

Viele Arbeitsvorgänge an Bord machen die Verwendung von Leitern als Arbeitsmittel notwendig. Wo immer möglich, sollten zwar fest verlegte Steigvorrichtungen genutzt werden, zum Beispiel für den Zugang zu den Laderäumen. Die Möglichkeit der Aus- und Nachrüstung mit festen Aufstiegen ist aber nicht immer gegeben, deswegen werden häufig Leitern eingesetzt. Nachfolgend einige Hinweise, die für das sichere Arbeiten mit Leitern an Bord sinnvoll oder sogar verpflichtend sind.

Beschaffung und Auswahl

Eine universell einsetzbare Leiter gibt es nicht. Leitern müssen sich für den jeweiligen Einsatzzweck eignen. Je nach Einsatzzweck werden unterschiedliche Leitern gebraucht.

Berücksichtigen Sie dabei folgende Punkte:

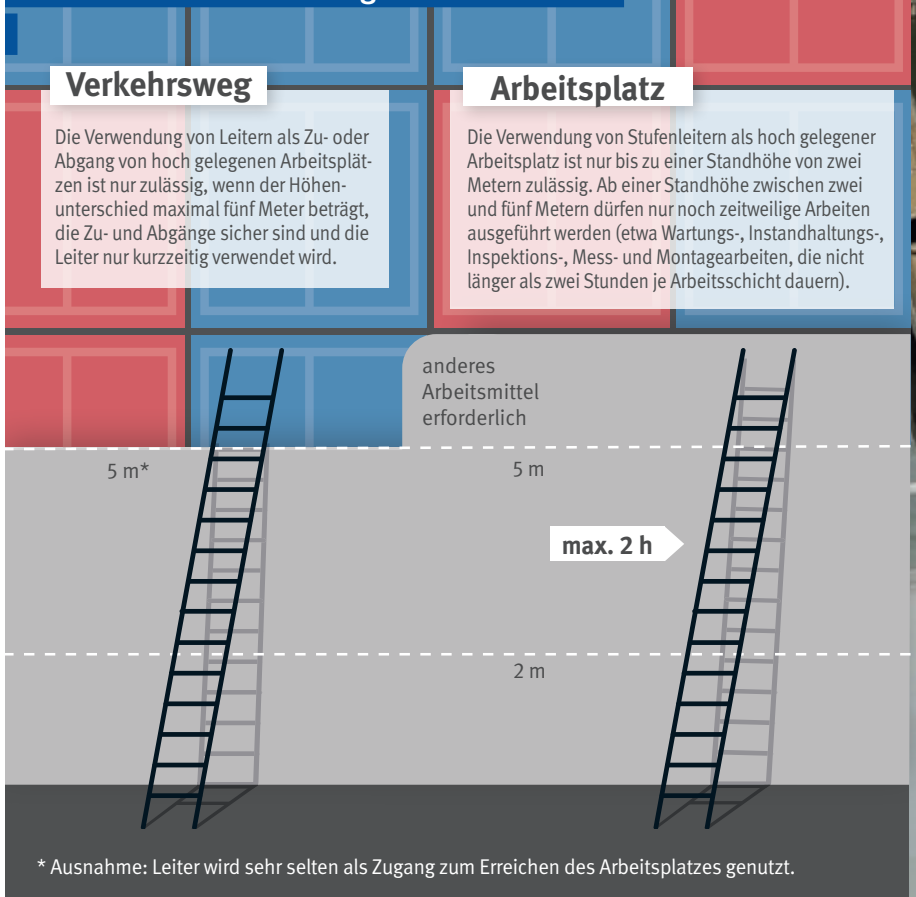
- ▶ **Arbeitsaufgabe:** Soll die Leiter als Arbeitsplatz oder Zugang dienen?
- ▶ **Arbeitsweise:** Besteht zum Beispiel ein Übersteigverbot bei Stehleitern?
- ▶ **Beschaffenheit der Aufstellfläche:** Ist sie glatt oder uneben?
- ▶ **Aufstellunggebung:** Gibt es in der Nähe elektrische Anlagen oder Bereiche mit Explosionsgefahr? Wird unter bestimmten Witterungsbedingungen gearbeitet?
- ▶ **Arbeitszeit:** Wie lange und wie oft wird die Leiter benutzt?

Grundlage für die richtige Auswahl einer geeigneten Leiter ist die Gefährdungsbeurteilung. In ihr werden die bei der Verwendung auftretenden Gefährdungen anhand des Einsatzzwecks, der Dauer und Häufigkeit beurteilt und die notwendigen Maßnahmen ermittelt.

Worauf kommt es bei der Benutzung an?

- ▶ Sorgen Sie dafür, dass Leitern vor jeder Verwendung fachkundig auf offensichtliche Mängel kontrolliert werden. Ziehen Sie beschädigte Leitern sofort aus dem Verkehr und „flicken“ Sie sie nicht behelfsmäßig.
- ▶ Stellen Sie Leitern standsicher und sicher begehbar auf, sodass die Stufen/Sprossen in horizontaler Stellung bleiben. Die Standsicherheit kann durch die Verwendung von geeigneten Anbauteilen, Holmverlängerungen und Standverbreiterungen erhöht werden.

Unterschiedliche Einsatzgebiete für Leitern





© Benedikt Röder; Illustration: contenova/Beate Autering

Achten Sie beim Aufstellen der Leiter auf einen tragfähigen und ebenen Untergrund, entfernen Sie alles „Störende“ auf dem Untergrund, zum Beispiel Ladungsreste.

- ▶ Sichern Sie die Leitern gegen Umstürzen und Umkippen, wenn es die Leiterbauart oder die auszuführende Tätigkeit erfordert (Fixierung).
- ▶ Stellen Sie sicher, dass Anlege-, Schiebe- und Mehrzweckleitern mit Sprossen unter einem Winkel von 65 bis 75 Grad zur Waagerechten angelegt werden. Zu flaches Anlegen kann zum Wegrutschen, zu steiles Anlegen zum Umkippen führen.
- ▶ Leitern, die als Aufstieg verwendet werden, sollen mindestens einen Meter über die Austrittsstelle (zum Beispiel am Lukensüll) hinausragen. Einhängenvorrichtungen verhindern das Verrutschen der Leiter, Sprossen oberhalb der Austrittsstelle dürfen nicht begangen werden.
- ▶ Beachten Sie bei leichten Alu-Leitern, dass sie empfindlich gegen Stoß und Schlagbeanspruchung sind und zum Rutschen und Drehen bei ausmittiger Belastung neigen.
- ▶ Stehen Sie mit beiden Füßen auf den Sprossen/Stufen der Anlegeleiter. Der Körperschwerpunkt liegt dabei stets zwischen beiden Leiterholmen.
- ▶ Beim Arbeiten auf Anlegeleitern müssen Sie sich immer mit einer Hand an der Leiter festhalten können.
- ▶ Tragen Sie bei der Benutzung von Leitern stets Sicherheitsschuhe oder -stiefel.

Weitere Sicherheitstipps

Vorausschauendes und umsichtiges Handeln trägt wesentlich zur Unfallverhütung an Bord bei. Wer Verantwortung für die Sicherheit der Beschäftigten trägt, sollte die folgenden Aspekte im Blick behalten.

Prüfung und Lagerung

Kontrollieren Sie die Leitern vor jeder Verwendung und nach der Montage von Anbauteilen auf offensichtliche Mängel. Nach einer Instandsetzung, bei gefährdenden Ein-

flüssen oder wenn ein außergewöhnliches Ereignis eingetreten ist, müssen sie sogar fachkundig durch eine befähigte Person überprüft werden.

Wer ist eine befähigte Person?

Eine zur Prüfung befähigte Person muss über die erforderlichen Kenntnisse zur Prüfung von Arbeitsmitteln verfügen. Diese werden durch ihre Berufsausbildung, Berufserfahrung und die zeitnahe berufliche Tätigkeit erworben.

Lagerung

Die Lagerung der Leitern muss so erfolgen, dass sie gegen schädigende Einflüsse geschützt sind. Schäden können je nach Werkstoff unter anderem durch Witterungseinflüsse, sonstige Feuchtigkeits- und Temperatureinflüsse sowie Säure- und Laugeneinwirkungen eintreten.

Unterweisung

Berücksichtigen Sie die hier beschriebenen Regeln und Hinweise für den sicheren Umgang mit Leitern bei den Unterweisungen für die Beschäftigten. Die Unterweisung muss mindestens einmal jährlich sowie bei besonderen Anlässen erfolgen, zum Beispiel nach einem Unfall oder dem Einsatz einer neuen Leiterbauart. Bei der Unterweisung bietet es sich an, die Sicht- und Funktionskontrolle sowie typische Einsätze der Leitern an Bord zu üben.

Jasmin Städtner

Fachgruppe Binnenschifffahrt der BG Verkehr

- Technische Regel für Betriebssicherheit TRBS 2121 Teil 2 „Gefährdung von Beschäftigten bei der Verwendung von Leitern“

DGUV Information 208-016 Handlungsanleitung für den Umgang mit Leitern und Tritten (zurzeit in Überarbeitung)
kompendium.bg-verkehr.de

„Handbuch Binnenschifffahrt“, Kapitel B2
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Bei der Rettung von Menschenleben gibt es keine Fehlertoleranz. Deswegen sind Pannen bei Sicherheitsübungen besonders problematisch. Die Unfallanalysen zeigen, wo Nachholbedarf besteht.

Unfälle beim Bootsmanöver

Regelmäßige Sicherheitsübungen an Bord sind Pflicht und jedem Seemann vertraut. Sie gehören zu den wichtigsten Maßnahmen, um im Notfall gut vorbereitet reagieren zu können. Die regelmäßigen Übungen zur Brandabwehr, zur Rettung von Personen und zum Verlassen des Schiffs sollen den Ausbildungsstand der Besatzungsmitglieder heben und sichern. Gefestigte Routinen sind unentbehrlich, damit es im Ernstfall nicht zu tragischen Fehlern kommt. Allerdings gibt es bereits bei den Übungen Probleme, wie die folgenden Beispiele bei Übungen zum Verlassen des Schiffs zeigen.

Ins Rettungsboot gefallen:

Als die Besatzung eines Freifallboots geübt wurde, stolperte ein Besatzungsmitglied am Türsüß und fiel in das Rettungsboot. Der Mann hatte Glück und zog sich lediglich Prellungen an Armen und am Oberkörper zu. Solche Unfälle sind vermeidbar, wenn beim Bemannen des Freifallboots alle Beteiligten auf einen sicheren Stand achten. Außerdem wichtig: Stolperstellen erkennen und rechtzeitig beseitigen!

Windenediener verschätzt sich:

Ein geschlossenes Rettungsboot sollte zu einer Fahrübung zu Wasser gebracht werden. Dazu wurde das Boot auf Bootsdeckshöhe besetzt, zu Wasser gefiert und danach bis



dicht über die Wasseroberfläche gehievt (ca. 0,5 Meter). Anschließend wurde die Zentralverriegelung der Heißhaken unter Last ausgelöst. Der anschließende Aufprall des Boots auf das Wasser führte zu einer Rückenverletzung bei einem Mitglied der Bootsbesatzung. Was war passiert?

Die wahrscheinlichste Ursache ist, dass der Windenediener sich beim Anheben des Boots verschätzte. Dadurch ließe sich der

harte Aufprall auf das Wasser erklären, der bei den angestrebten 0,5 Metern äußerst unwahrscheinlich ist. Um dieses Risiko auszuschließen, sollte die Bootsbesatzung es sich zur Routine machen, den Abstand zur Wasseroberfläche vor dem Auslösen zu überprüfen.

Bootsführer zu schwungvoll unterwegs:

Nach einer Fahrübung sollte ein geschlossenes Rettungsboot zurück an Bord genommen werden. Die Heißhaken waren dafür klar-



© picture-alliance/dpa | Jürgen Effner

gemacht und die vordere und achtere Station zum Einhängen der Blöcke besetzt. Der Bootsführer steuerte das Boot mit Schwung zwischen die Heißblöcke. Ein Besatzungsmitglied befand sich in der vorderen Stationsluke, wo die Bewegungsfreiheit eingeschränkt ist. Der Mann war nicht auf das Tempo eingestellt und schlug mit dem Kopf an den Heißblock.

Bei diesem Vorgang ist eine gute Kommunikation zwischen dem Bootsführer und den mit

Interview

Nachgefragt

beim BG-Experten

Die Unfallbeispiele zeigen, dass bei den Rettungsübungen grundlegende Fehler gemacht werden. Wäre es nicht besser, häufiger zu üben?

Rettungsübungen gehören nicht zur alltäglichen Routine an Bord. Aber eigentlich beherrscht jeder die Grundlagen, damit im Ernstfall jeder Handgriff sitzt. Denn ohne eine vorgeschriebene Sicherheitsgrundausbildung kann kein Seemann an Bord eines Schiffs tätig werden. Darüber hinaus müssen alle nautischen Offiziere und Personen, die als Bootsführer eingesetzt werden, die Qualifikation zum Führen von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten nachweisen.

Und woran liegt es dann?

Unfallursachen sind wie so oft fehlende Konzentration, schlechte Kommunikation etc. Hier müssten insbesondere Führungsverantwortliche aufmerksam bleiben, mehr auf typische Fehlerquellen hinweisen. Aber auch vermeintliche Kleinigkeiten wie feuchte Oberflächen spielen immer wieder eine Rolle zum Beispiel beim Einstieg in ein Freifallrettungsboot, denn das Bootsdeck ist etwa 35 Grad nach unten geneigt.

Technische Lösungen sind bei der Unfallvermeidung erste Wahl. Wie innovativ ist die Entwicklung von Rettungs- und Freifallbooten?

Der Rettungsbootsbau ist immer in Bewegung. Materialien, Formgebung des Boots, Bootsdetails, Aussetzvorrichtungen etc. werden immer an neue Erkenntnisse und Vorschriften angepasst. Heute haben wir bereits gute und sichere Systeme. Aber im Notfall trifft die Technik auf Naturgewalten. Dann steht das Überleben der Besatzung im Vordergrund und dabei zählt nicht nur die Technik, sondern das Können jedes Einzelnen.

Stephan Schinkel

Referatsleiter Seeschifffahrt
bei der BG Verkehr

Die Führungsverantwortlichen müssen aufmerksam bleiben und rechtzeitig auf typische Fehlerquellen hinweisen.



Auch die Sicherheitsausrüstung gehört beim Bootsmanöver dazu, wie Sicherheitsschuhe, Overall, Schutzhelm und Rettungsweste.

picture-alliance/dpa | Jürgen Effner



Handbuch See – 2. Auflage mit 28 neuen Modulen

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Seeschifffahrt und Fischerei.

Das Handbuch hilft Führungskräften und Besatzungsmitgliedern, gefährliche Situationen im Bordalltag zu erkennen, und beschreibt in Beispielen, welche Arbeitsabläufe das geringste Risiko bergen. Mit dem Handbuch See unterstützt die BG Verkehr die Unternehmer und Führungskräfte dabei, ihrer Verantwortung für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz an Bord nachzukommen (Ordner DIN A5).

Für Mitgliedsunternehmen kostenlos.
www.bg-verkehr.de
 Webcode: 12249304

App Handbuch See

In allen gängigen Playstores zum kostenlosen Download verfügbar.

dem Einhängen der Blöcke beauftragten Personen der Schlüssel für unfallfreies Arbeiten.

Mann fällt auf Schiffsdeck:

Bei einer Rettungsübung im Hafen ist ein Besatzungsmitglied beim Übersteigen in das Bereitschaftsboot ausgerutscht und zurück auf das Deck des Schiffs gefallen. Die Person prallte auf einen größeren Gegenstand, der sich dort normalerweise nicht befindet. Die Folge war eine schmerzhafte Rippenprellung.

Auch dieser Unfall zeigt einmal wieder die Wichtigkeit von Ordnung im Arbeitsbereich. Besonders die vermeintlich ungenutzte freie Decksfläche der Bootsstationen lädt – gerade auf Schiffen mit beengten Decksflächen – immer wieder magisch dazu ein, hier zum Beispiel Liegen und Stühle aufzustellen. Aber dort gehören sie definitiv nicht hin und werden, wie oben beschrieben, leicht zu Gefahrenquellen.

Achterleinen geraten in Schwingung:

Bei der Aussetzübung in einem besetzten Freifallboot kam es zu einem Beinaheunfall, der fast schwerwiegende Folgen gehabt hätte. Das besetzte Freifallboot auf einem im Hafen längsseits der Pier befindlichen Schiff

sollte zur Übung im freien Fall zu Wasser gebracht und nach einigen Fahrübungen wieder an Bord genommen werden. Nach dem Verlassen der Aussetzvorrichtung touchierte das Boot im freien Fall mit der Oberseite eine der ausgebrachten Achterleinen und versetzte diese in erhebliche Schwingungen.

Wäre die Flugbahn des Boots ein klein wenig höher verlaufen oder die Achterleine etwas näher am Heck gewesen – das Boot wäre wahrscheinlich aufgestoppt oder aus seiner Flugbahn erheblich abgelenkt worden. Der daraus resultierende, außerhalb der vorgesehenen Parameter liegende Aufprall auf das Wasser hätte zur Beschädigung oder Zerstörung des Boots und bei der Bootsbesatzung zu schwersten Verletzungen oder Todesfällen führen können.

Verantwortliche müssen sich vor dem Aussetzen selbst davon überzeugen, dass sich keine Leinen im weiteren Bereich der Falllinie befinden und ein Bootskontakt mit Achterleinen oder anderen sicher ausgeschlossen werden kann.

Stephan Schinkel

Referatsleiter Seeschifffahrt bei der BG Verkehr

Was Sie über Alltagschemikalien wissen sollten

Manche Gewohnheiten sind auf Dauer ausgesprochen gesundheitsschädlich. Dr. Gabriele Meyer sagt Ihnen klipp und klar, von welchen Geheimtipps Sie besser Abstand halten. Die Biologin leitet bei der BG Verkehr das Referat Biostoffe und UV-Strahlung.



© Adobe Stock (Leonardo Franko)

Sekundenkleber, der auf den Fingern festgeklebt ist, löst sich am besten mit Waschbenzin.

Stopp! Weder Sekundenkleber noch Waschbenzin gehört direkt auf die Haut. Verwenden Sie geeignete Handschuhe und beachten Sie dazu die Gebrauchsanweisung und die Herstellerhinweise. Und um Missverständnisse zu vermeiden: Es gibt keinen Universalhandschuh, der gegen alle Chemikalien Schutz bietet, sondern Sie brauchen mehrere. Davon abgesehen: Sekundenkleber lässt sich meist mit warmem Wasser und Seife von der Haut entfernen.

Die Wirkung von Reinigungsmittel verstärke ich, indem ich verschiedene Sorten miteinander mische.

Ob sich die Wirkung auf diese Weise verbessern lässt, ist sehr fraglich. Außerdem ist diese Methode riskant, weil unerwünschte chemische Reaktionen die Folge sein können. Mein Rat: Verwenden Sie grundsätzlich nur ein Reinigungsmittel und folgen Sie der Gebrauchsanweisung.

Eisenteile streiche ich gern mit Altöl ein, das beugt Rost vor.

Achtung! Öl wird während der Nutzung in seinen Eigenschaften verändert. Dies geschieht durch die Anreicherung verschiedener Stoffe,

wie zum Beispiel Kraftstoffreste. Altöl kann nicht mehr zum Schmieren oder Kühlen eingesetzt werden. Es enthält Substanzen, die möglicherweise gesundheitsgefährdend sind. Daher muss Altöl immer entsorgt werden. Das ist auch besser für die Umwelt.

Bremsenreiniger kann Gummihandschuhe zersetzen, darum sollte man hier ausnahmsweise besser mit bloßen Händen arbeiten.

Bremsenreiniger enthält Gefahrstoffe, die nicht nur beim Atmen, sondern auch über die Haut aufgenommen werden. Tragen Sie bei der Verwendung immer Handschuhe! Welche Handschuhe geeignet sind, finden Sie in der Gebrauchsanweisung und in den Herstellerangaben oder Sicherheitsdatenblättern.

Bei Außenarbeiten ist die frische Luft der beste Schutz vor dem Einatmen giftiger Dämpfe.

Nein! Die frische Luft schützt nicht vor dem Einatmen von Gefahrstoffen. Das Tragen eines Atemschutzes ist trotzdem erforderlich.

lich. Grundsätzlich sollten nur Produkte verwendet werden, die keine Gefahrstoffe enthalten. Darauf kann man bereits beim Einkauf achten.

Wenn man jahrelang ohne Handschuhe arbeitet, bildet die Haut eine natürliche Schutzschicht.

Das trifft nicht zu! Die Haut schützt vor äußeren Einflüssen und bildet eine natürliche Barriere. Diese Barriere kann jedoch durch verschiedene Gefährdungen beeinträchtigt werden. Dazu zählen physikalische Einwirkungen durch mechanische Schädigungen oder UV-Strahlung, chemische Einwirkungen durch Lösungsmittel, Reinigungsmittel, Kühlschmierstoffe oder Lacke sowie Feuchtarbeiten.

Die Haut kann sich nach einer Schädigung innerhalb einer gewissen Zeit zwar selbst regenerieren. Das dauert aber oft länger als bis zur nächsten „Attacke“. So summieren sich die schädlichen Einflüsse und Hauterkrankungen können entstehen. Denken Sie daran: Die Haut vergisst nichts!

Frische Luft schützt nicht vor dem Einatmen von Gefahrstoffen. Das Tragen eines Atemschutzes ist trotzdem erforderlich.

In Zukunft wird ein grundlegender Sicherheitslehrgang für alle Decksleute in der Binnenschifffahrt verpflichtend. Die BG Verkehr hat mit der Ausbildung der Lehrkräfte begonnen.

Sicherheitslehrgang für alle an Deck



Die Binnenschifffahrt braucht Nachwuchs: Ein modernes Berufsbild soll junge Leute und Quereinsteiger motivieren und ihnen eine interessante und innovative Tätigkeit in der Binnenschifffahrt ermöglichen. Dazu wurde das bisherige Berufsbild modernisiert und zukunftsfähig gestaltet. Im Januar 2018 trat die entsprechende EU-Richtlinie 2017/2397 über die „Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt“ in Kraft.

Neue Mindestanforderungen

Neben anderen wichtigen Rechtsänderungen, zum Beispiel zu den Voraussetzungen für den Erwerb von (Binnen-)Schiffsführerpatenten, sieht die neue Richtlinie auch eine Änderung bei der erstmaligen Ausstellung eines Schifferdienstbuchs vor. Die EU-Richtlinie wird durch die künftige Binnenschiffpersonalverordnung (BinSchPersV) national umgesetzt.

Ab dem 18. Januar 2022 müssen alle Berufseinsteiger in der Binnenschifffahrt bei Antragstellung wie bisher ein bestimmtes Mindestalter haben und ihre medizinische Eignung nachweisen. Verpflichtend ist jetzt auch die Teilnahme an einer grundlegenden Sicherheitsausbildung bei einem zugelassenen Lehrgangsanbieter. Die Sicherheitsausbildung wird Themen wie Schutz gegen Ertrinken, Umgang mit Gefahrstoffen, Gefahren des Lärms oder Verhalten in Notfallsituationen praxisnah und unter realistischen Bedingungen vermitteln. Diese und weitere Inhalte der grundlegenden Sicherheitsausbildung gelten europaweit. Sie entsprechen in weiten Teilen dem früheren Einführungslehrgang für Binnenschiffer der BG Verkehr. Am Ende der Ausbildung sollen die Teilnehmer in der Lage sein, Gefährdungen zu erkennen, richtig einzuschätzen und sich sicherheitsgerecht zu verhalten.

BG Verkehr bildet aus

Die grundlegende Sicherheitsausbildung kann von Ausbildungs-/Lehrgangsanbietern angeboten werden. Unternehmen der Binnenschifffahrt können aber auch eigenes Personal als Lehrkräfte ausbilden oder anerkennen lassen und die grundlegende Sicherheitsausbildung selbst durchführen.

Lehrkräfte für die grundlegende Sicherheitsausbildung müssen fachlich qualifiziert sein. Das sind Personen, die

- ▶ eine abgeschlossene Ausbildung zur Sicherheitsfachkraft (mit einem fachspezifischen Teil für die Binnenschifffahrt) nachweisen können oder
- ▶ an einem dreitägigen Seminar für Lehrkräfte zur grundlegenden Sicherheitsausbildung nach BinSchPersV der BG Verkehr teilgenommen haben.

Nur wer die Ausbildung praxisnah und unter realistischen Bedingungen durchführt, erhält die Zulassung als Lehrgangsanbieter.



© picture alliance/dpa / dpa-Zentralbild | Peter Gercke

Dreitägiges Seminar der BG Verkehr

Wer Interesse hat, künftig als Lehrkraft bei einem zugelassenen Lehrgangsanbieter tätig zu werden, für den bietet die BG Verkehr dieses dreitägige Seminar an.

Berechtigt zur Teilnahme an diesem Seminar sind nur Personen, die folgende Voraussetzungen erfüllen:

- ▶ Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift,
- ▶ Berufserfahrung in der Binnenschifffahrt von mindestens drei Jahren als Schiffs- oder Fährführer (bei der Anmeldung durch eine Kopie des Befähigungszeugnisses, wie Schifferpatent oder Fährführerschein, nachzuweisen) sowie
- ▶ unter den derzeitigen Bedingungen der Pandemie: Getestete, Geimpfte oder Genesene mit einem entsprechenden Nachweis.

Seminartermine 2021

In diesem Jahr sind folgende Termine geplant (soweit die Pandemie es zulässt):

- ▶ 20. bis 22. September, Bad Hersfeld,
- ▶ 11. bis 13. Oktober, Willingen, sowie
- ▶ 2. bis 4. November, Willingen.

Bitte melden Sie sich rechtzeitig an, da die Teilnehmerzahlen pandemiebedingt begrenzt sind.

Ingo Tappert

Referat Binnenschifffahrt der BG Verkehr

+ Weitere Informationen

Mehr Infos rund um unsere Seminare erhalten Sie bei Ihrer Anmeldung im Referat Binnenschifffahrt unter: binnenschifffahrt@bg-verkehr.de.

Zukünftige Lehrgangsanbieter müssen belegen, dass sie die Ausbildung praxisnah und unter realistischen Bedingungen durchführen können.

100 Jahre

Jubiläum mit Blick nach vorn

Geprüfte Sicherheit seit 1921: Die Prüf- und Zertifizierungsstelle der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung feiert Geburtstag.

Schon seit rund 100 Jahren prüfen Arbeitsschützer, ob ein Produkt den geltenden Sicherheitsanforderungen entspricht. Nur dann erhält der Hersteller ein offizielles Zertifikat. Derart geprüfte und zertifizierte Produkte verfügen heute zum Beispiel mit dem GS-Zeichen (geprüfte Sicherheit) oder dem DGUV Test-Zeichen über eine Art Gütesiegel, das bei der Kaufentscheidung eine wichtige Rolle spielen kann. (Das etwas sperrige Wort „zertifizieren“ bedeutet „sicher machen“, vom lateinischen certus = sicher und facere = machen.)

Von Arbeitsboot bis Zurrigurt

Seit 1993 ist die DGUV Test Prüf- und Zertifizierungsstelle des Fachbereichs Verkehr und Landschaft unter Federführung der BG Verkehr tätig. Sie nimmt nicht nur Zurrigurte unter die Lupe, sondern zum Beispiel auch Schüttungen von Abfallsammlfahrzeugen, Luftfahrtbodengeräte, Rückfahrsistenzsysteme, Arbeits-, Bei- und Rettungsboote oder optische Raumüberwachungsanlagen. Für den Bereich Schiffsausrüstung ist seit 1999 die ehemalige Seeberufsgenossenschaft, heute Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr, zuständig.

Im Jubiläumsjahr stellt sich das Kompetenznetzwerk der DGUV, bestehend aus 16 Prüf- und Zertifizierungsstellen, neu auf.

Innovationen im Blick

DGUV Test setzt den Schwerpunkt in Zukunft verstärkt auf Innovationen in der Arbeitswelt. Neue Verfahren, Techniken oder Geräte sollen

entwicklungsbegleitend geprüft werden. Die vorab von den Prüf- und Zertifizierungsstellen erarbeiteten Prüfgrundsätze definieren die Anforderungen. Diese Zusammenarbeit hilft den Herstellern, sichere Produkte in Verkehr zu bringen. Im Transportbereich existieren bereits Prüfgrundsätze für Ladungssicherungseinrichtungen, die kabellose Steuerung von Fahrzeugaufbauten sowie aktuell für Rückfahrsistenzsysteme. „Gerade im Transportgewerbe ist dies ein wichtiger Beitrag für mehr Sicherheit, den wir auch in Zukunft beobachten und begleiten wollen“, betont der Leiter der Prüf- und Zertifizierungsstelle Hermann Haase. (Bz)

Auf einen Blick

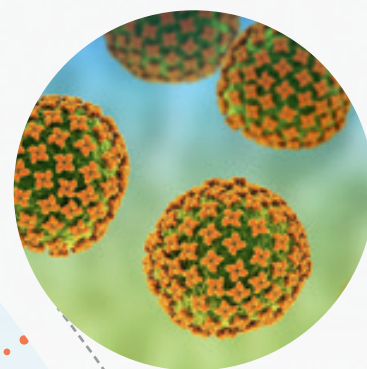
In der Prüf- und Zertifizierungsstelle im Fachbereich Verkehr und Landschaft der DGUV Test prüfen erfahrene Ingenieure und Ingenieurinnen. Sie haben gute Kontakte zu Herstellern, Betreibern und Verbänden sowie nationalen Aufsichtsbehörden. Die Federführung liegt bei der BG Verkehr.

Die Prüfstelle ist akkreditierte und benannte Stelle nach der Maschinenrichtlinie 2006/42/EG, der Sportbootrichtlinie 2013/53/EU sowie notifizierte GS-Stelle gemäß Produktsicherheitsgesetz (ProdSG) und wird regelmäßig von der DAkkS (Deutsche Akkreditierungsstelle) und der ZLS (Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik) überwacht.

Kontakt: pruefstelle@bg-verkehr.de
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16417543



Mit dem GS-Zeichen bestätigt eine unabhängige Prüf- und Zertifizierungsstelle, dass das Produkt den geltenden Sicherheitsanforderungen entspricht.



Achtung, tierisch ansteckend!

Vom Pferd bis zum Vogel, von der Maus bis zur Zecke: Tiere können gefährliche Krankheiten auf Menschen übertragen. Vorbeugung ist der beste Schutz.

Schimmelpilzsporen sind ein typisches Beispiel für eine Gefährdung durch Bio-stoffe. Man findet sie in Privathaushalten ebenso wie in Abfallbehandlungsanlagen oder verdorbenem Heu. In einigen Fällen wurde bereits nachgewiesen, dass die winzigen Sporen für Atemwegserkrankungen verantwortlich sein können.

Aber es gibt noch eine ganze Reihe anderer Mikroorganismen, die großen Schaden verursachen können. Sie werden von Tieren, für die sie kein Problem darstellen, auf Menschen übertragen. Privat kann jeder selbst entscheiden, wie gut er sich schützen will. Wer allerdings für den Arbeitsschutz im Betrieb verantwortlich ist, muss rechtzeitig gegensteuern und in der Gefährdungsbeurteilung entsprechende Maßnahmen festhalten.

Zoonosen

Menschen und Tiere sind nicht generell für die gleichen Infektionserkrankungen anfällig und können sich nicht in jedem Fall gegenseitig anstecken. Aber relativ häufig ist eine Übertragung vom Tier auf den Menschen möglich, man spricht dann von Zoonosen. Das sind Infektionskrankhei-

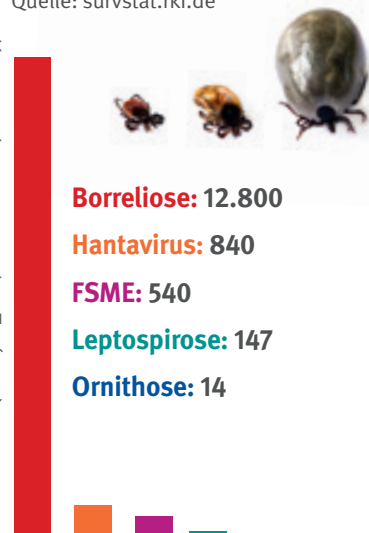
ten, die von Bakterien, Pilzen oder Viren sowie Prionen oder Parasiten verursacht werden. Es gibt sehr unterschiedliche Übertragungswege, etwa über direkten Kontakt, bestimmte Lebensmittel (zum Beispiel Milch, Eier, Fleisch) oder sogenannte Vektoren wie Zecken oder Mücken. Auch Parasiten sind häufig entweder auf Menschen oder eine bestimmte Tierart spezialisiert – nehmen aber auch mit einem falschen „Wirt“ vorlieb, wenn es nicht anders geht, wie zum Beispiel die Saugwurmart Zerkarie, die ihren Blutdurst eigentlich lieber bei Enten als bei Menschen stillt.

Durch Zoonosen gefährdet sind vor allem Menschen mit naturnahen Berufen oder mit Tierbezug: Förster, Landwirte, Tierpfleger, Pferdeleute, Beschäftigte in Schlachtbetrieben zum Beispiel. Aber auch in der Transport- und Entsorgungswirtschaft können Infektionsgefahren nicht ausgeschlossen werden. Davon sprechen nicht zuletzt die Verdachtsanzeigen auf das Vorliegen einer Berufskrankheit, die selten, aber wiederkehrend bei der BG Verkehr eingehen. Der Zusammenhang zwischen Erkrankung und Tätigkeit wird dann individuell geprüft. Nachfolgend werden einige der wichtigsten Zoonosen vorgestellt.

Meldezahlen des Robert-Koch-Instituts

Deutschland gesamt, Mittelwerte aus den Jahren 2016 bis 2020 (pro Jahr)

Quelle: survstat.rki.de



© Adobe Stock (Kateryna_Kon; Hein Nouwens; H. Brauer); Freepik.com



Erkrankungen durch Tiere können grundsätzlich als Berufskrankheit Nr. 3102 „Von Tieren auf Menschen übertragbare Krankheiten“ angezeigt werden. Für eine Anerkennung muss die Erkrankung eindeutig diagnostiziert und die beruflich bedingte Übertragung von Tier zu Mensch gesichert sein.

Je früher die Zecke aus der Haut gezogen wird, desto geringer ist die Ansteckungsgefahr.



Zecken

Eine mittlerweile sehr bekannte Erkrankung ist die 1975 erstmals beschriebene Borreliose. Die durch Zeckenstiche übertragenen Bakterien (*Borrelia burgdorferi*) führen zu verschiedenen Symptomen der Gelenke, der Haut und des Nervensystems.

Bei vielen Aktivitäten im Freien besteht das Risiko, von einer Zecke gestochen und infiziert zu werden. Bevorzugt lauern sie im Wald, im hohen Gras oder Gebüsch. Leicht streift man dort unbemerkt eine Zecke ab, die sich dann eine Stelle zum Stechen sucht. Die volkstümliche Annahme, die Zecken ließen sich von den Bäumen fallen, ist falsch. Auch ist es genau genommen nicht richtig, dass Zecken „beißen“ – sie stechen mit ihrem Stechrüssel (im täglichen Sprachgebrauch sagt man trotzdem meist „Zeckenbiss“).

Abwehrmittel zum Auftragen auf die Haut (Repellentien) und körperbedeckende Kleidung sind wichtige Schutzmaßnahmen. Je früher die Zecke unzerdrückt aus der Haut gezogen wird, desto geringer ist die Ansteckungsgefahr. Deswegen gilt: täglich absuchen. Die Zecken, die Borreliose übertragen, sind in Deutschland gleichmäßig verbreitet, hier gibt es keine ausgewiesenen Risikogebiete. Anders ist es bei der gefährlichen Frühsommer-Meningoenzephalitis (FSME). Auf Landkarten im Internet lässt sich überprüfen, welche Regionen aktuell zu den Risikogebieten gehören. Eine Impfung gegen FSME ist verfügbar. Weitere Informationen erhalten Sie auch in der DGUV Information 214-078 „Vorsicht Zecken!“ (siehe Infos am Schluss des Artikels).

Mäuse

Auch durch Mäuse kann ein gar nicht so seltener Erreger übertragen werden: das

Hantavirus. Der fremd klingende Name geht auf einen Fluss in Südkorea zurück, wo die Erkrankung in den 1950er-Jahren erstmals beobachtet wurde. Meist verläuft die Infektion ähnlich einer leichten Grippe. In einigen Fällen kommt es aber zu schweren Krankheitsverläufen mit inneren Blutungen (hämorrhagisches Fieber), und die Niere kann auf lebensgefährliche Art davon geschädigt werden. Die Krankheit hat sich auch nach Europa verbreitet, wo sie vor allem durch Rötelmäuse und Brandmäuse übertragen wird.

Der wichtigste Übertragungsweg ist das Einatmen von aufgewirbeltem, getrocknetem Mäusekot als Staub. Besonders problematisch sind Tätigkeiten (oft auch private), bei denen Mäusenester beseitigt werden, was manchmal auch unbeabsichtigt geschieht. Dazu zählen Entrümpelungsarbeiten, besonders in Kellern, Gartenschuppen und ähnlichen Bereichen. Auch in Holzstapeln und Kaminholz-Lagerstätten können sich Mäusenester befinden. Es gilt also, Mäuse und deren Hinterlassenschaften sicher zu beseitigen. Dazu trägt man Schutzausrüstung (empfohlen sind Atemschutz FFP3 und Gummihandschuhe), sorgt für gute Lüftung und minimiert die Aufwirbelung von Staub. Ein Staubsauger sollte nicht verwendet werden. Ein Merkblatt mit vollständigen Schutzmaßnahmen kann auf der Website des Robert-Koch-Instituts heruntergeladen werden („Informationen zur Vermeidung von Hantavirus-Infektionen“). Eine Muster-Betriebsanweisung gibt es bei der Landwirtschaftlichen Sozialversicherung SVLFG.

Andere Nagetiere

Die Leptospirose ist eine weitere Infektionskrankheit mit zahlreichen Erscheinungsbildern. Sie wird von Nagetieren (vor allem Ratten) und verschiedenen Säugetieren auf



© Adobe Stock (ComicVector); Jan stopka; Hein Nouwens; Daniel Schmid; mirkograt; Carola Vahdielek

Aufgewirbelter Vogelkot
kann gefährliche
Krankheitserreger enthalten.

Das „kleine Einmaleins“ der Hygiene bildet schon eine wichtige Basis der Gefährdungsbeurteilung:

- ▶ keine Hand-Mund-Kontakte bei der Arbeit,
- ▶ Körperhygiene nach der Arbeit (insbesondere Hände),
- ▶ Staubung minimieren sowie
- ▶ Arbeits- und Straßenkleidung getrennt halten.

© picture alliance/Hans Lucas | Maxime Gruss

den Menschen übertragen. Eine Sonderform der Leptospirose ist die Weil-Krankheit, die durch Leber- und Nierenentzündung gekennzeichnet ist.

Die Bakterien gelangen durch Kontakt von kleinsten Hautwunden mit dem Blut oder Urin von infizierten Tieren zum Menschen. Auch natürliche Gewässer und Abwasser aus der Kanalisation können infektiös sein. Als gefährdet gelten dementsprechend Personen, die Umgang mit diesen Tieren haben, aber auch Wassersportler und Kanalarbeiter. In der „Branchenregel Abwasserentsorgung“ (DGUV Regel 103-602) sind die wichtigsten Schutzmaßnahmen und Hygieneregeln zusammengestellt.

Pferde

Pferde können in sehr seltenen Fällen Krankheiten auf den Menschen übertragen. Dazu gehören parasitäre Pilze im Fell erkrankter Tiere, die sich beim Menschen als Hauterkrankung zeigen (zum Beispiel Ringelflechte, Sporotrichose oder Mikrosporidie). Sie werden über direkten Fell-Haut-Kontakt übertragen oder auch über Materialien wie Putz- und Sattelzeug. Einige pferdetypische Erreger gelangen über Mücken oder Zecken zum Menschen.

Im Umfeld der Pferdehaltung besteht außerdem eine Gefährdung durch Nagetiere. Denn was Pferden schmeckt, findet bei den Ratten und Mäusen auch Gefallen. Sorgfalt gilt besonders für die Orte, wo das Futter zubereitet oder gegeben wird (siehe Hinweise zu Mäusen und Ratten).

Vögel

Sehr selten, aber von eher schwerem Verlauf, sind die Ornithosen: von Bakterien verursachte Erkrankungen, die von Vögeln auf Menschen übertragen werden, vor allem durch aufgewirbelten Kot der Tiere. Das Erscheinungsbild ist eine Lungenentzündung. Wegen des schweren Verlaufs sind Aufräum-, Reinigungs- und Entrümpelungsarbeiten in Bereichen, die von Vögeln besiedelt sind oder waren, nur mit entsprechenden Schutzmaßnahmen zulässig. Die Betriebsanweisungen nach der Biostoffverordnung (siehe DGUV Information 213-016) enthalten eine Muster-Betriebsanweisung für derartige Tätigkeiten.

Zusammenfassung

Keine der genannten Erkrankungen kann von Mensch zu Mensch weiterübertragen werden. Gemeinsam haben sie ebenfalls, dass die Gefährdungen häufiger im privaten als

im beruflichen Bereich bestehen. Für alle Erreger gilt, dass nicht jede Infektion zu einer schweren Erkrankung führt. Oft gibt es gar keine oder nur schwache Symptome, die einer leichten Grippe ähneln.

Generell gilt, dass bei privaten oder beruflichen Tätigkeiten mit möglichem Kontakt zu Tieren, Tier-Ausscheidungen oder Stäuben aus Tierbehausungen Schutzmaßnahmen ergriffen werden müssen. Im beruflichen Bereich heißt der erste Schritt dazu „Gefährdungsbeurteilung“ – diese möchten wir Ihnen auch für private Unternehmungen sehr ans Herz legen!

Eckart Willer
Referatsleiter Gefahrstoffe
bei der BG Verkehr

+ Weiterführende Informationen

www.zoonosen.net/zoonosenforschung/was-sind-zoonosen
www.bfr.bund.de/de/zoonosen.html
www.svlf.de/biologische-arbeitsstoffe
www.zecken.de

DGUV Information 214-078 „Vorsicht Zecken! – Risiko Zeckenstich – was tun?“
publikationen.dguv.de



Zu dem Board gehören Gurte, um die verletzte Person zu sichern. Ersthelfer müssen in die Benutzung eingewiesen werden.

Spezialtrage für Notfälle

Der Transport von Schwerverletzten ist immer eine anspruchsvolle Aufgabe. Besonders aus engen Räumen. Eine spezielle Trage hilft dabei.

An Bord wird stets auf Sicherheit geachtet: die Rettungsweste getragen, Sicherheitsschuhe angezogen, Stolperstellen vermieden. Trotzdem kommt es zu Unfällen und Verletzungen. Im besten Fall handelt es sich nur um eine leichte Verletzung. Der Betroffene kann das Binnenschiff an der nächsten Anlegestelle eigenständig verlassen und einen Arzt aufsuchen oder dorthin begleitet werden.

Problematische Situationen

Doch was ist, wenn etwas Schlimmeres passiert? Wenn jemand die letzten Stufen am Niedergang zum Maschinenraum übersehen hat oder im Laderaum auf Resten ausrutscht? Ein Besatzungsmitglied stürzt, bricht sich zum Beispiel ein Bein und kann weder den Maschinenraum noch das Schiff eigenständig verlassen. Denkbar sind auch andere medizinische Notfälle (Herzinfarkt oder Kollaps) – selten, aber

nicht auszuschließen. Was bei den Bergrettern dann immer so spektakulär und gleichzeitig einfach aussieht, kann an Bord zu einer echten Herausforderung werden.

Die fehlende Routine stellt Besatzung und Rettungsdienst vor besondere Herausforderungen.

Was ist jetzt zu tun? Reicht es aus, sich auf die bekannten Hilfsorganisationen wie Feuerwehr und Rettungsdienst zu verlassen? Werden sie die entsprechende Ausrüstung mitbringen, um die verletzte Person aus dem Maschinen- oder Laderaum zu retten? Wo ist die nächste Anlegestelle und wie sind dort die Gegebenheiten? Muss eventuell eine hohe Hafenummauer

über eine steile Leiter überwunden werden? Ein Unfall oder Notfall auf einem Binnenschiff ist zwar selten, stellt aber Besatzung wie Rettungsdienst gerade wegen fehlender Routine vor besondere Herausforderungen.

Bergung rechtzeitig durchdenken

Nach DGUV Vorschrift 1 muss der Unternehmer dafür sorgen, dass zur Personenrettung die erforderlichen Transportmittel zur Verfügung stehen. Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung muss er festlegen, ob und welche Rettungstransportmittel an Bord notwendig sind.

Auf Gütermotorschiffen, Tankschiffen und Kabinenschiffen gibt es Orte und Stellen, zum Beispiel Maschinen- oder Laderaum, an denen verletzte Personen nicht direkt vom öffentlichen Rettungsdienst übernommen werden können, weil die Rettungsdienste nicht standardmäßig entsprechende Transportgeräte



Verletzte können nach dem Anlegen der Gurte sowohl waagrecht als auch senkrecht transportiert werden.



Bei der Bergung durch das Mannloch würden im Ernstfall Helfer von unten und oben unterstützen.



Mithilfe des Dreibeins mit Winde wird die Trage vorsichtig nach oben befördert.

© BG Verkehr/Ingo Tappert

mitführen. Daher ist es ratsam, geeignete Transportgeräte an Bord zu haben.

Transportmittel zur Rettung

Als geeignet wird zum Beispiel ein sogenanntes Spineboard angesehen. Es handelt sich dabei um ein „Brett“, meist aus Hartplastik- und Kunststoffverbundmaterial, innen hohl oder geschäumt und dadurch schwimmfähig. Die Boards sind plan oder an den Längsrändern leicht rinnenförmig nach oben gewölbt. Dies hilft, eine Person darauf zu sichern, und erleichtert das Untergreifen auf planem Untergrund.

Zu einem Board gehören Gurte zum Befestigen der verletzten Person. Mit dem Board und dem entsprechenden Zubehör lassen sich Personen sowohl waagrecht als auch senkrecht transportieren.

Erste Hilfe

Kommt es an Bord zu einer Verletzung, leistet man die üblichen Erste-Hilfe-Maßnahmen: Atmung und Kreislauf überprüfen, offene Wunden oder Brüche versorgen. Bei einem

Herz-Kreislauf-Stillstand muss man sofort mit der Herzdruckmassage in Verbindung mit Beatmung beginnen oder bei Bewusstlosigkeit den Verletzten in die stabile Seitenlage bringen. In solchen Fällen wartet man auf das Rettungspersonal, da die Verletzten erst medizinisch versorgt werden müssen, bevor sie transportiert werden können.

Ist die verletzte Person ansprechbar, kann sie vorsichtig auf das Board gelegt werden. Dafür gibt es zwei Verfahren: Entweder dreht man den Verletzten auf die Seite, schiebt das Board unter, legt dann den Verletzten darauf und sichert ihn. Oder man hebt den Verletzten mit mehreren Personen an und legt ihn auf das Board.

Sind nur die Gliedmaßen betroffen und ist die Verletzung augenscheinlich geringfügig, kann die Besatzung unter Anleitung eines Ersthelfers, der in der Nutzung des Boards geschult ist, die verletzte Person aufs Spineboard legen und sichern. Bei Verdacht auf eine Wirbelsäulenverletzung ist es dagegen zwingend erforderlich, auf das Rettungspersonal zu war-

ten. Nur die professionellen Helfer sind mit ihrem Equipment und ihrer Ausbildung in der Lage, Personen mit Wirbelsäulenverletzungen zu versorgen. Den Verdacht sollte man bereits beim Absetzen des Notrufs äußern.

Bergung aus dem Laderaum

Ist der Verletzte stabilisiert und transportfähig, eignet sich zum Bergen aus einem Laderaum oder dem Maschinenraum ein sogenanntes Dreibein mit Winde, an dem die Trage oder das Spineboard befestigt werden kann. Auch ein solches Dreibein sollte an Bord bereitgehalten werden. Mithilfe des Dreibeins und eines Flaschenzugs wird der Verletzte dann aus dem Laderaum oder Tank gehoben.

Vorteil des Spineboards: Der Verletzte ist mithilfe des Bretts stabilisiert und mit den Gurten gesichert. So kann auch eine kleine Mannschaft unter widrigen und räumlich beengten Bedingungen die Rettung einleiten und den sicheren Transport von Bord bewerkstelligen.

Katharina Klinge
Fachgruppe Binnenschifffahrt der BG Verkehr

Am Ende muss natürlich alles stimmen: Ich muss ein Unternehmen führen und gucken, dass ich alles bezahlen kann. Aber ich gehe immer eher davon aus, dass ich eine Firma erschaffen möchte, in der alle Sinn in ihrer Arbeit sehen und alle gern morgens kommen. Dann erledigt sich das mit den Zahlen drum herum automatisch.

Wenn es um persönliche Dinge geht, sind wir direkt ansprechbar. Das ist natürlich einfacher, als wenn jemand eine Personalabteilung hat und die Mitarbeiter nicht so genau kennt.

Studie:

Die Kleinen

machen vieles richtig



Psychische Belastungen können krank machen. Deswegen soll die Unternehmensleitung rechtzeitig gegensteuern. Gelingt das in kleinen Betrieben? Antworten gibt eine Interviewstudie von Dr. Eva Winkler, Arbeitspsychologin der BG Verkehr.

Eva Winkler sprach mit knapp 30 Verantwortlichen aus den Geschäftsleitungen und befragte sie nach ihrem Arbeitsalltag, stressigen Situationen und Faktoren, die für ein gutes Arbeitsklima sorgen. So entstand ein detailreicher Überblick vom Arbeitsalltag und von typischen Schwierigkeiten. „Unabhängig von der Branche ergibt sich, dass gute Problemlösungen oft intuitiv entstehen“, fasst die Psychologin zusammen. „In großen Betrieben entstehen allein durch die Organisationsform und die Spezialisierungen potenzielle psychische Belastungen, zum Beispiel, wenn die eigene Rolle und Verantwortung nicht klar definiert ist oder der Informationsfluss schlecht funktioniert. Diese Themen fallen in übersichtlichen Organisationen weg. Vor allem der große Handlungsspielraum der Einzelnen, abwechslungsreiche und vermehrt vollständige Tätigkeiten sowie soziale Unterstützung durch die Unternehmensleitung tragen maßgeblich zur psychischen Gesundheit der Beschäftigten bei.“

Flexibilität und Belastung

Die Arbeitsbedingungen in kleineren Betrieben bieten also beste Voraussetzungen, um psychische Belastungen auszugleichen.

Andererseits kann die große Flexibilität, die von Leitung und Team erwartet wird, auch zum Problem werden: Fällt jemand aus, müssen die anderen das auffangen. Das geht an die Substanz, besonders, weil die Chefin oder der Chef oft selbst in die Bresche springt. Wichtig: Die psychische Belastung ist nicht nur ein Thema von Beschäftigten, sondern auch von Unternehmern und Geschäftsleitungen.

In kleinen Betrieben werden oft ganz intuitiv gesunde Arbeitsbedingungen geschaffen.

Kurzfristig sei es zwar eine sinnvolle Lösung, selbst einzuspringen, aber auf keinen Fall langfristig gesund, stetig als Springer im Betrieb herzuhalten. Und Winkler bekräftigt: „Die Geschäftsführung ist nicht nur verantwortlich für die Beschäftigten, sondern auch für ihre eigenen psychischen Belastungen – und das betrifft besonders die Arbeitszeit sowie die Fähigkeit zur Delegation von Verantwortung.“



Präventionsmaßnahmen

Die Interviews haben gezeigt, wo die Stärken und Schwächen kleiner Organisationsstrukturen besonders stark auf die Psyche wirken und welche Maßnahmen helfen, rechtzeitig die Risiken zu erkennen und gegenzusteuern. In der Systematik des Arbeitsschutzes steht die Gefährdungsbeurteilung an erster Stelle. Sie wird schriftlich niedergelegt und enthält Schritt für Schritt alle Maßnahmen, die gegen Unfälle oder Erkrankungen vorbeugen. Auf dem Papier sind noch nicht alle Betriebe so weit, dennoch fand die Psychologin viele alltagstaugliche Lösungen. „In kleinen Betrieben werden ganz intuitiv gesunde Arbeitsbedingungen geschaffen, da jede Arbeitskraft zum Unternehmensergebnis sichtbar beiträgt. Die Schwierigkeit besteht darin, vorhandene, intuitive Präventionsmaßnahmen für den Arbeitsschutz zu dokumentieren.“ (dp)

+ Hintergrundinfos und Materialien zum Download

Gute Arbeitsbedingungen im Kleinstbetrieb – Kurzcheck im Team:

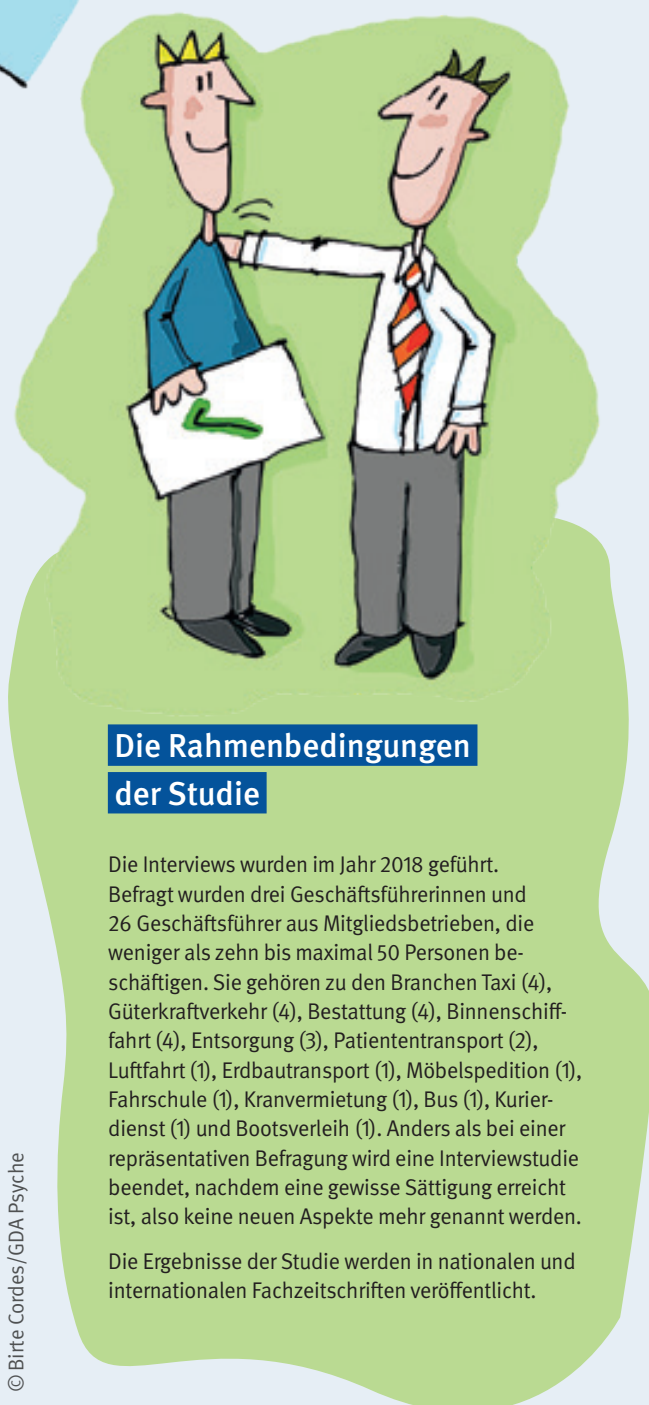
www.bg-verkehr.de | Webcode: 20823581

Arbeitspsychologie:

www.bg-verkehr.de | Webcode: 19119968

Organisation und Durchführung der Gefährdungsbeurteilung:

www.bg-verkehr.de | Webcode: 18650414



Die Rahmenbedingungen der Studie

Die Interviews wurden im Jahr 2018 geführt. Befragt wurden drei Geschäftsführerinnen und 26 Geschäftsführer aus Mitgliedsbetrieben, die weniger als zehn bis maximal 50 Personen beschäftigen. Sie gehören zu den Branchen Taxi (4), Güterkraftverkehr (4), Bestattung (4), Binnenschifffahrt (4), Entsorgung (3), Patiententransport (2), Luftfahrt (1), Erdbautransport (1), Möbelspedition (1), Fahrschule (1), Kranvermietung (1), Bus (1), Kurierdienst (1) und Bootsverleih (1). Anders als bei einer repräsentativen Befragung wird eine Interviewstudie beendet, nachdem eine gewisse Sättigung erreicht ist, also keine neuen Aspekte mehr genannt werden.

Die Ergebnisse der Studie werden in nationalen und internationalen Fachzeitschriften veröffentlicht.



Ihre Frage:

„Wenn ich mich beim Betriebsarzt gegen Corona impfen lasse, bin ich dann gesetzlich unfallversichert?“

Tanja Sautter,

Juristin bei der BG Verkehr,
antwortet:

Grundsätzlich nicht. Maßnahmen, die allgemein der Erhaltung oder Wiederherstellung der Gesundheit dienen, sind privater Natur und damit unversichert. Das gilt auch dann, wenn die Impfung vom Unternehmen angeboten und vom Betriebsarzt durchgeführt wird. Mögliche Schäden durch eine Impfung sind daher nicht vom Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung erfasst.

Etwas anderes kann aber dann gelten, wenn für Beschäftigte eine erhöhte Infektionsgefahr besteht wie zum Beispiel bei

Krankenhauspersonal. Dann besteht ein direkter Zusammenhang mit der versicherten Tätigkeit und damit auch gesetzlicher Unfallversicherungsschutz. In diesen Fällen sind auch die Wege zur und von der Impfung versichert. Besteht kein Versicherungsschutz in der gesetzlichen Unfallversicherung und kommt es nach der Impfung zu einer gesundheitlichen Schädigung, so ist diese aber über das Infektionsschutzgesetz abgedeckt. Letztlich sind also alle „Impfungen“ geschützt, nur eben in unterschiedlichen Systemen.

© Adobe Stock (pikselstock; famveldman; akf; geshas; contrastwerkstatt; kilroy79)



111.308 Unternehmerinnen und Unternehmer

waren zum Stichtag 1. Januar 2021 durch eine gesetzliche Versicherung, eine Versicherung kraft Satzung oder eine Zusatzversicherung bei der BG Verkehr gegen die Folgen von Arbeits- und Wegeunfällen versichert. Diese Zahl stieg im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 Prozent.

Mehr Versicherungsschutz im Homeoffice

Für Beschäftigte, die mobil arbeiten, gilt nun ein erweiterter Unfallversicherungsschutz. Zwar standen sie, wenn sie zum Beispiel im Homeoffice tätig sind, auch bisher schon unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Versichert waren neben der Arbeitstätigkeit auch Betriebswege wie der Weg zum Drucker. Anders als im Betrieb waren aber im eigenen Haushalt Wege, um etwa ein Getränk oder etwas zu essen zu holen oder zur Toilette zu gehen, nicht versichert. Das hat sich mit dem Betriebsrätemodernisierungsgesetz geändert. Eine weitere Änderung: Bringen Beschäftigte ihr Kind, das mit ihnen in einem gemeinsamen Haushalt lebt, aus dem Homeoffice zu einer externen Betreuung, stehen sie nun auf dem direkten Hin- und Rückweg unter Versicherungsschutz. Für Beschäftigte, die im Betrieb arbeiten, galt das bisher schon.



Wann ist COVID-19 ein Arbeitsunfall?

Eine COVID-19-Erkrankung kann unter bestimmten Voraussetzungen einen Versicherungsfall in der gesetzlichen Unfallversicherung darstellen. Voraussetzung ist, dass akute Symptome einer Erkrankung vorliegen. Zudem muss es während der versicherten Tätigkeit nachweislich einen Kontakt mit ausreichender Einwirkungsdauer zu einer infizierten Person gegeben haben. Hierbei kommt es für die Frage der Ansteckung wesentlich auf die Umstände des Einzelfalls an. Entscheidend sind Faktoren wie die Entfernung zur infizierten Person, die Dauer des Kontakts, das Tragen von Schutzmasken sowie die Belüftungssituation zur Zeit des Kontakts. Die BG Verkehr berücksichtigt bei der Prüfung stets auch, ob im maßgeblichen Zeitraum Kontakt zu anderen infizierten Personen in nicht versicherten Lebensbereichen (zum Beispiel Familie, Freizeit oder Urlaub) bestanden hat.

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



Muskeltraining als Jungbrunnen

Spätestens mit 40 Jahren verliert unser Körper Jahr für Jahr etwas Muskelmasse. Aber oft werden die Muskeln schon weit früher wegen Unterforderung in Fett umgewandelt. Eine fatale Entwicklung, denn die Muskeltätigkeit regt wichtige Botenstoffe im Körper an. Unter anderem regulieren sie die Hirnfunktion. Wissenschaftler raten deswegen zu gezieltem Krafttraining. Aber auch jede andere Art von Bewegung ist gut für Körper und Geist.

Essen Sie Grünkohl!

Das Vitamin B2 (Riboflavin) braucht unser Körper für wichtige Stoffwechselprozesse, unter anderem zur Entgiftung. Enthalten ist es nicht nur in Milch, Vollkornprodukten, Fisch, Fleisch und Eiern, sondern auch in Grünkohl. Diese und andere Kohlsorten sollten im Herbst und Winter oft auf dem Speiseplan stehen, denn sie enthalten außerdem viel Vitamin C.



Keine Angst vor der Ersten Hilfe

Viele Menschen haben Angst davor, bei der Ersten Hilfe etwas falsch zu machen, und möchten im Notfall am liebsten, dass andere reagieren. Aber das ist unbegründet. Selbst jemand, der keine Schulung bekommen hat, kann zumindest den Notruf absetzen, die Unfallstelle absichern, Verletzte aus einer Gefahrenzone bergen und sie anschließend betreuen. Sie können kein Blut sehen? Versuchen Sie es trotzdem. Das ist jeder Person zuzumuten, solange sie sich nicht selbst in Gefahr bringt.

Merken Sie sich diese vier Grundlagen:

- ▶ Ist eine erkrankte/verletzte Person bei Bewusstsein, können wir sie tadellos versorgen, denn sie wird uns sagen, was ihr guttut, und unsere Maßnahmen damit unterstützen. Die einzelnen Handgriffe lernt man im Erste-Hilfe-Kurs.
- ▶ Bei Herz-Kreislauf-Stillstand: Herzdruckmassage und Atemspende – jeder Versuch ist besser als Untätigkeit. Aber Sicherheit gewinnt man nur im Erste-Hilfe-Kurs. Ein Leben kann davon abhängen.
- ▶ Bei Bewusstlosigkeit müssen Sie den Betroffenen wegen der Erstickungsgefahr in die Seitenlage bringen. Einem Motorradfahrer nehmen Sie vorsichtig den Helm ab.
- ▶ Falls die Wirbelsäule verletzt sein könnte, ist größte Vorsicht geboten. Ist die Person bewusstlos, muss sie trotzdem behutsam in die Seitenlage gebracht werden.

Bedenken Sie: Wer umsichtig nach bestem Wissen handelt, hat niemals rechtliche Konsequenzen zu erwarten. Wer nichts tut, wird sich nach § 323c des Strafgesetzbuchs wegen unterlassener Hilfeleistung verantworten müssen.

Ingo Tappert
Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr

+ Rechtsfragen bei Erster-Hilfe-Leistung durch Ersthelferinnen und Ersthelfer
<https://publikationen.dguv.de>

Gemeinsame Beitragsumlage kommt

Nach der Fusion 2010 blieben die jeweiligen Grundlagen zur Beitragsberechnung und -erhebung zunächst bestehen. Jetzt endet die Übergangsfrist und die Berechnungsgrundlage für die Beiträge wird vereinheitlicht.

Zum 1. Januar 2010 fusionierten die ehemalige Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen – Bereiche Fahrzeughaltungen und Binnenschifffahrt – und die ehemalige See-Berufsgenossenschaft – Unternehmen der Seefahrt. Für einen Zeitraum von maximal zwölf Jahren durften die fusionierten Berufsgenossenschaften unterschiedliche Berechnungsgrundlagen für die Beiträge und getrennte Umlagen für ihre bisherigen Zuständigkeitsbereiche nutzen. Diese Frist läuft am 31. Dezember 2021 ab, sodass es ab dem 1. Januar 2022 den ersten gemeinsamen Gefahrarif und gemeinsame Beitragsumlagen geben wird.

Auf die Unternehmen der Seefahrt kommen daher einige bedeutende Änderungen zu, über die wir Sie in den kommenden Wochen und Monaten ausführlich informieren. Antworten auf die wichtigsten Fragen sind in diesem Artikel bereits vorab für Sie zusammengefasst.

Was ist ein Gefahrarif und was bedeutet er für Unternehmen der Seefahrt?

Der Gefahrarif fasst Gewerbezeige mit vergleichbarer Unfallgefahr zu Risikogemein-

schaften in Gefahrarifstellen zusammen, denen eine Gefahrklasse zugewiesen wird. Die Gefahrklassen dienen zur Abstufung der Beiträge nach dem Grad der Unfallgefahr.

Sie ergeben sich aus dem Verhältnis der von der BG Verkehr erbrachten Leistungen für Unfälle und Berufskrankheiten zu den Entgelten der jeweiligen Gefahrarifstelle. Alle Gefahrarifstellen der BG Verkehr werden in einem Gefahrarif mit einer Laufzeit von maximal sechs Jahren zusammengestellt.

Der erste gemeinsame Gefahrarif für die beiden fusionierten Berufsgenossenschaften tritt am 1. Januar 2022 in Kraft. Für die Unternehmen der Seefahrt bleibt die bisherige Unterteilung in die Bereiche See und Land erhalten. Dafür wurden drei neue Gefahrarifstellen in den Gefahrarif aufgenommen:

- ▶ **880** Unternehmen und Einrichtungen von Seefahrtsunternehmen an Land,
- ▶ **890.1** Seefahrtsunternehmen sowie
- ▶ **890.2** Seefahrtsunternehmen mit Länderzuschuss.

Wie werden zukünftig die Entgelte der Beschäftigten gemeldet?

Lohnsummen-Meldungen ab dem Jahr 2022 werden ausschließlich über den digitalen Lohnnachweis (LNdigital) an die BG Verkehr übermittelt.



Gefahrarifstelle	Gewerbezeige	Gefahrklasse
880	Unternehmen und Einrichtungen von Seefahrtsunternehmen an Land	1,71
890.1	Seefahrtsunternehmen (Besatzungsmitglieder im Sinne des § 13 SGB IV in der Personen-, Handels-, Offshore-, Bäder- und Fährschifffahrt, in Schlepp-, Bergungs- und Tauchunternehmen, in der Großen Hochseefischerei, in der Kleinen Hochsee- und Küstenfischerei ohne Länderzuschuss, in Segelschulen und auf Privat-Yachten; Kanalsteuerer)	10,14
890.2	Seefahrtsunternehmen mit Länderzuschuss (Besatzungsmitglieder im Sinne des § 13 SGB IV in der Kleinen Hochsee- und Küstenfischerei sowie Fischer ohne Fahrzeug nach § 163 SGB VII)* * Die Reduzierung des Beitrags durch den Länderzuschuss in der Gefahrarifstelle 890.2 wird nicht durch die Gefahrklasse abgebildet, sondern erfolgt mit der Beitragsberechnung.	10,14

Für Sie bedeutet das:

- ▶ Lohnsummen aus den aktuell noch geltenden „fiktiven“ Gefahrtarifstellen 1 bis 5 werden für die Zeit ab 1. Januar 2022 unter der Gefahrtarifstelle 880 nachgewiesen,
- ▶ Lohnsummen aus den bisherigen „fiktiven“ Gefahrtarifstellen 6 bis 11 werden zukünftig unter der Gefahrtarifstelle 890.1 nachgewiesen und
- ▶ sofern ein Länderzuschuss gem. § 163 SGB VII beansprucht werden kann (ehemals „fiktive“ Gefahrklasse 12) sind die Lohnsummen unter der Gefahrtarifstelle 890.2 nachzuweisen.

In den Stammdaten Ihrer Entgeltabrechnungsprogramme müssen die Beschäftigten für die Zeit ab 2022 entsprechend den veranlagten Gefahrtarifstellen zugeordnet werden.

Wie wird zukünftig der Beitrag für Unternehmen der Seefahrt berechnet?

Die durch die Fusion entstandene BG Verkehr finanziert ihre Aufwendungen durch Beiträge ihrer Mitgliedsunternehmen. Nach Ablauf eines Geschäftsjahres werden die Beiträge errechnet und auf die Unternehmen umgelegt. Für das laufende Geschäftsjahr werden Vorschüsse erhoben. Berechnungsgrundlagen sind der Finanzbedarf, die Entgelte der Versicherten und die Gefahrklassen.

Beitragsgrundlage zur Arbeitnehmersicherung der Seeleute bleiben die Durchschnittsheuern (D-Heuern). Auch die festgesetzten Durchschnittsjahreseinkommen (DJEK) für die kraft Gesetzes versicherten Küstenfischer und Küstenschiffer bleiben als Grundlage der Beitragsberechnung erhalten.

Der Jahresbeitragsnachweis (JBN) inklusive der Selbsterrechnung der Beiträge erfolgt

letztmalig für das Jahr 2021 zur Fälligkeit am 15. Januar 2022. Danach wird es, mit Ausnahme für die Jahre vor 2022, keine Selbsterrechnung mehr geben.

Die BG Verkehr erhebt Vorschussforderungen, die Ihnen erstmalig im Frühjahr 2022 in einem Vorschussbescheid mitgeteilt werden.

Haben Unternehmen der Seefahrt Einfluss auf die Höhe des Beitrags?

Das für Unternehmen der Seefahrt bisher geltende Zuschlagsverfahren wird zum 1. Januar 2022 durch ein kombiniertes Nachlass- und Zuschlagsverfahren (§ 31 der Satzung) abgelöst. Unternehmen erhalten einen Beitragsnachlass von maximal fünf Prozent auf den Beitrag zur Arbeitnehmersicherung. Der Nachlass auf den Beitrag für die Unternehmensversicherung sowie die Zusatz- und freiwillige Versicherung beträgt 25 Prozent.

Dafür gelten jeweils drei Bedingungen:

- ▶ Das Unternehmen bzw. der oder die Versicherte gehört seit mindestens drei vollen Umlagejahren zur BG Verkehr,
- ▶ es sind keine Arbeitsunfälle zu berücksichtigen und
- ▶ der Mindestbeitrag von 62 Euro wird durch die Nachlassgewährung nicht unterschritten.

Für jeden anzeigepflichtigen Arbeitsunfall und für jeden Arbeitsunfall, für den erstmals eine Rente festgesetzt wurde, wird der rechnerische Nachlass verringert oder, sofern ein Nachlass nicht bewilligt werden kann, ein Zuschlag erhoben.

Die Anzahl der Arbeitsunfälle in einem Unternehmen wirkt sich also auf den Bei-

Was ändert sich für die Binnenschifffahrt?

Für Unternehmen der Binnenschifffahrt (Gefahrtarifstelle 800 Fahren, Bordwirtschaften, Wassersportschulen und 860 Güterschifffahrt, Personenschifffahrt u.a.m.) werden die Gefahrklassen im neuen Gefahrtarif leicht steigen.

Dies erklärt sich dadurch, dass die Ausgaben für Entschädigungsleistungen proportional stärker angestiegen sind als die in den jeweiligen Gefahrtarifstellen nachgewiesenen Entgelte.

Eine Erhöhung Ihrer Gefahrklasse im neuen Gefahrtarif bedeutet aber nicht unbedingt, dass Ihr Beitrag steigt. Für Ihre Beitragsberechnung sind neben den Gefahrklassen auch die Entgelte sowie der Beitragsfuß relevant. Erst wenn all diese Faktoren vorliegen, können Aussagen über Ihren Beitrag getroffen werden.

+ **Kontakt zur Mitgliederabteilung**
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de
Telefon: 040 3980-0
www.bg-verkehr.de

trag aus – das reicht von einem geringeren Nachlass bis zu Zuschlagszahlungen (ausgenommen davon ist die Zusatzversicherung). Gute Prävention lohnt sich somit auch in Bezug auf Ihren Beitrag.

Jennifer Soltau
Mitgliederabteilung der BG Verkehr



Die Beitragsformel

$$\frac{\text{Entgelte}^1 \times \text{Gefahrklasse} \times \text{Beitragsfuß}^2}{1.000} = \text{Beitrag}^3$$

¹ Lohnsumme/D-Heuern/DJEK/Versicherungssumme

² Beitragsfuß = Zentrale Berechnungsgröße für die Ermittlung der Beiträge, wird vom Vorstand jährlich festgesetzt.

³ Unternehmen und Unternehmer, die nach § 163 SGB VII zuschussberechtigt sind, zahlen auch weiterhin nur den hälftigen Beitrag (Gefahrtarifstelle 890.2).

+ **Weitere Informationen**
www.bg-verkehr.de → Mitgliedschaft & Beitrag → Beitragsberechnung → Beitragsberechnung für Seefahrtsunternehmen oder über Webcode
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16633233

+ **Digitaler Lohnnachweis**
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16488979

+ **Kontakt**
E-Mail: hvm.team6@bg-verkehr.de
Telefon: 040 3980-2818



Der etwas andere Fahrlehrer

Am liebsten bringt Bernd Hellmann jungen Leuten das Motorradfahren bei. Dass ihm der linke Arm fehlt, fällt erst auf, wenn die Prothese beim Ausziehen in der Jacke bleibt.

Der Fahrschulwagen ist eine Spezialanfertigung. Mit dem zweiten Lenkrad kann Bernd Hellmann Fahrfehler blitzschnell korrigieren. Den Knauf am linken Steuer nutzt er, wenn er selbst fährt.

Allein ein Brötchen zu schmieren ist für mich viel schwerer, als mit 190 PS und 285 Stundenkilometern über die Rennstrecke zu fahren“, sagt Hellmann trocken. Angst vorm Fahren kennt er nicht und seine Reifen sind genauso bis zum Rand abgefahren wie bei anderen sportlichen Fahrern. Aber er hat seine Lebensversicherung erhöht.

Alpträume im Koma

Rückblick: 2001 sind Bernd Hellmann und ein Kollege auf dem Rückweg von einer Fortbildung für Fahrlehrer. Vor sieben Jahren hat er eine Fahrschule in Walsrode übernommen, ganze 20 Schüler hatte er damals. Jetzt endlich läuft die Sache und er schmiedet Zukunftspläne.

Als er auf der Autobahn einen Pkw überholen will, schert die Fahrerin plötzlich aus.



Vorbehalte von Schülern gab es bisher nicht. Beim Motorradunterricht ist Hellmann immer selbst mit seiner Maschine dabei, das kommt gut an.

Hellmann spürt einen Schlag, rast auf die Leitplanke zu. „Das schaff ich nicht“, denkt er noch – dann gibt es in der Erinnerung einen Riss. Sein Körper wurde quer über die Autobahn geschleudert, doch als er aufwacht, denkt er nur: Warum liegst du hier? „Ich sah, dass mit meiner linken Hand etwas nicht stimmt, aber ich dachte, ich habe mir nur den Arm gebrochen.“ Nach 30 Minuten ist der Notarzt da und sagt, dass er ihm jetzt etwas gegen die Schmerzen gibt.

Hellmann wacht fünf Wochen später aus dem Koma auf. Das war keine Ruhepause im Tiefschlaf. In seinen Albträumen erlebt er Qualen, ist verstümmelt, hat weder Arme noch Beine. „Da war ich direkt erleichtert“, sagt er, „dass mir nur der linke Arm fehlte.“ Das Ärzteteam an der BG Unfallklinik Murnau hatte den Arm zunächst wieder angenäht, aber Hellmanns Gesamtzustand verschlechterte sich rapide. Erst nach der Amputation ging es bergauf.

Meinen Lebenswillen habe ich nie verloren

Am dritten Tag im neuen Leben macht Hellmann den ersten Witz über seinen Zustand: „Im Theater muss ich jetzt immer hinter jemandem mit Glatze sitzen, damit ich klatschen kann“, sagte er zur verblüfften Krankenschwester. Ohne Frage, die Heilung hatte begonnen. Zu seinem Optimismus hat wesentlich beigetragen, dass ohne sein Zutun bereits die Planung für die neue Zukunft anlief. Der Reha-Berater der BG Verkehr kannte zwar bisher keinen Fahrlehrer, der mit körperlichen Einschränkungen in seinem Beruf arbeitete, ließ sich dadurch aber genauso wenig abschrecken wie der Mann vom TÜV, der sich auf den behindertengerechten Umbau von Fahrzeugen spezialisiert hatte. „Wir fliegen zum Mond, dann werden wir wohl auch einen Fahrschulwagen umbauen können“, hieß die Devise.

Ein Fahrzeugbauer aus Holland tüftelte monatelang und dann kam der Tag der Wahrheit. Bei den Probestunden liest der Fahrschüler Zeitung und Hellmann fährt auf

Bernd Hellmann auf der Rennstrecke Oschersleben. Die komplette Motorradbedienung wurde für die rechte Hand umgebaut. Die linke Hand zieht er mit der Jacke an und hakt sie am Lenker ein.

der rechten Seite. Mit dem zweiten Lenkrad kann er also wie bisher blitzschnell Fahrfehler der Schüler korrigieren. Dem Unterricht steht nichts mehr im Wege.

Beiträge waren ein lästiges Übel

Vor dem Unfall war die Berufsgenossenschaft für Bernd Hellmann eher ein lästiges Übel und die Beiträge sowieso viel zu hoch. Heute sieht er das komplett anders. „Die Betreuung ist wirklich super“, beteuert er, ohne die BG hätte ich den Neuanfang nie geschafft.“ Sein Reha-Berater Holger Berger lobt die kooperative Einstellung des Versicherten, den er als eher bescheiden charakterisiert. Dennoch ist der Fall kostenintensiv, etwa eine halbe Million Euro sind bisher aufgelaufen. Aber wie immer gilt bei der Entscheidung über die Maßnahmen das Prinzip: Die BG Verkehr tut alles, um nach dem Unfall eine Rückkehr ins Berufsleben zu ermöglichen.

Ohne die BG Verkehr hätte ich den Neuanfang nie geschafft.

An die Prothese hat sich Bernd Hellmann bis heute nicht richtig gewöhnt. Er mag es nicht, dieses „Stück Plastik am Arm“ und lässt sie weg, sooft es geht. Phantomschmerzen quälen ihn, es fühlt sich an, als ob die linke Hand in kochendes Was-

ser getaucht würde. Das heftige Jucken am nicht vorhandenen Ellenbogen findet er vergleichsweise harmlos. Viel dagegen tun kann er ohnehin nicht. Immerhin hilft es, den Stumpf zu massieren. Erst gegen Ende des Gesprächs erwähnt der Fahrlehrer, dass er maximal vier Stunden am Tag unterrichten kann und eine Rente wegen eingeschränkter Erwerbsfähigkeit bekommt.

Das zweite Leben

Hellmann meint, er musste vor allem Geduld lernen. Vieles kann er nicht mehr selbst machen, Gartenarbeit zum Beispiel oder Heimwerker sein. „Oder probieren Sie mal, mit einer Hand einen Reißverschluss zu schließen“, seufzt er. Aber Hellmann hat eine Frau an seiner Seite, die ihn im Alltag ganz selbstverständlich unterstützt. Fahrlehrerin ist sie außerdem. Wobei er doch der Ansicht ist, sie solle nun bald mit dem Unterrichten aufhören, schließlich sei sie schwanger.

Dass ihm das zweite Leben geschenkt wurde, verdankt er dem mutigen Eingreifen einer anderen Frau: „Eine italienische Ärztin hatte den Unfall auf der Gegenfahrbahn beobachtet, hielt an und sprang über die Leitplanke. Sie hat den Arm abgebunden und mich versorgt, bis der Rettungswagen kam. Ohne sie wäre ich verblutet.“ Er erzählt, als wäre es gestern gewesen. Was ihn in keiner Weise daran hindert, im Anschluss von der flotten Motorradtour zu schwärmen, die er bald mit seinen Freunden macht. (dp)





© BG Verkehr/Marco Grundt

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Alpha und Omega

**In der Evolution haben sich diejenigen durchgesetzt,
die lieber etwas vorsichtiger waren.**

Beim Schreiben dieses Textes ist die Delta-Variante das große Thema in der Corona-Bekämpfung. An ihr müssen sich Einreiseregeln und Impferfolge messen lassen. Wenn der Text dann endlich gedruckt vor Ihnen liegt, reden wir wahrscheinlich schon von Epsilon. Und wenn nicht, keine Sorge, sie wird bald kommen.

Das griechische Alphabet geht übrigens nur bis Omega. Und wenn in einiger Zukunft eine Mutation diesen Vornamen erhält, wird die Menschheit dennoch nicht untergehen. Und wissen Sie, warum? Weil wir von Natur aus gut darin sind zu überleben. Prävention ist uns sozusagen in die Wiege gelegt. Gut, bei der einen mehr, bei dem anderen vielleicht weniger.

In der Evolution haben sich nämlich diejenigen durchgesetzt, die lieber etwas vorsichtiger waren, ohne sich dabei dauerhaft in der Höhle zu verkriechen. Bezogen auf den Sommerurlaub also diejenigen, die in die Sonne gehen, aber Mütze, Sonnenbrille und den Körper (zumindest teilweise) bedeckende Kleidung tragen. Und bezogen auf Corona diejenigen, die am Leben teilnehmen, sich aber impfen lassen und große Menschenansammlungen vermeiden. Mehr Beispiele? Lagerarbeiten auf der Empore verrichten, aber darauf achten, dass das Geländer in Ordnung ist. Langstrecke quer durch Europa fahren, aber sich anschnallen und die Assistenzsysteme nicht abschalten.

Wer ohne diesen Schutz fährt, wer keine Absturzsicherung benutzt, wer sich nicht impfen lässt, ist nicht besonders mutig, sondern schlicht noch nicht ausgestorben. Viel Erfolg beim Überleben!

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 (Bz), Günter Heider (Hd),
Björn Helmke (bjh)

redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 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

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

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
Webcode: 18709008



© BG Verkehr/Ralf Höhne

Fragen zu einem Arbeitsunfall, zum Versicherungsschutz
oder einer Berufskrankheit beantwortet unser Servicecenter.

Tel.: 040 3980-1010

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

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev



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

„Als Taxifahrer habe ich jeden Tag Kontakt zu vielen verschiedenen Fahrgästen. Ich habe mich impfen lassen, weil ich meine Fahrgäste, meine Familie und mich selbst vor einer Infektion schützen möchte. Ich bin davon überzeugt, dass wir gemeinsam gegen die Pandemie kämpfen müssen und die Impfung ein wichtiger Beitrag dazu ist.“

Süleyman Karaca, Taxifahrer