

SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr



Sichere Arbeitsmittel an Bord | 12

Unfälle auf Treppen | 8

Warum die Impfung wichtig ist | 24

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 8** Unterschätzte Gefahr
Unfälle auf Treppen gezielt verhindern
- 10** Warnkleidung
Richtig auswählen für den Einsatz
- 12** Elektrische Betriebsmittel
Prüffristen im Blick behalten
- 14** Seminare der BG Verkehr
Programm für 2022 ist online
- 16** Ein Hauch von Abenteuer
Reportage über den Abschleppdienst Krüger

GUT VERSICHERT & GESUND

- 22** Rechtstipp und Kurzmeldungen
- 24** Corona:
Gesundheitsschutz im Betrieb
Warum die Impfung wichtig ist
- 27** Impfen an Bord
Praktische Unterstützung für Seeleute
- 28** Der neue Gefahrtarif
Ab April 2022 wirkt er sich aus

SERVICE

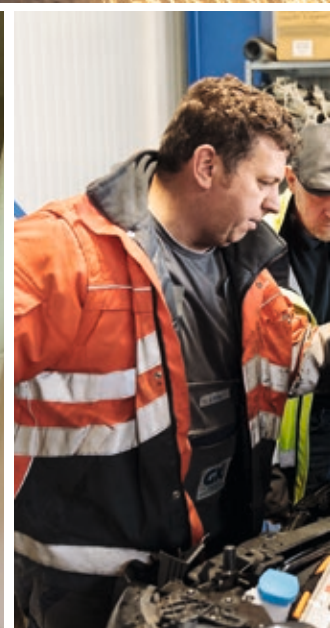
- 30** Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann
- 30** Impressum
- 31** Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr



12 Elektrische Betriebsmittel



8 Unfälle auf Treppen



24 Corona-



© Titelbild: picture alliance / imageBROKER | Jochen Tack; Inhalt: Adobe Stock (Halfpoint; Gunmar Assmy); BG Verkehr / Christoph Papsch; BG Verkehr / GARP

Reportage **16**

Impfung



***Im Interesse unserer
Versicherten treten
wir mit Nachdruck
für das Impfen ein.***

Klare Linie beim Impfen

In der vergangenen Ausgabe des SicherheitsProfi hatte sich unser Präventionsleiter Dr. Jörg Hedtmann sehr pointiert zum Thema Impfen geäußert. Wie zu erwarten war, gab es für seine Zeilen nicht nur Applaus. Hedtmann und die BG Verkehr sollten sich in dieser Frage an ihre „Neutralitätspflicht“ halten, empfahl ein Leser.

Nun ist die BG Verkehr in der Frage des Impfens alles andere als neutral. Unsere Aufgabe ist es, unsere Mitgliedsunternehmen in Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes zu beraten. Dazu gehört, dass wir uns bei relevanten Themen auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse eine Meinung bilden und diese dann im Interesse unserer Versicherten vertreten. Wenn es sein muss, auch mit Nachdruck.

Daran halten wir uns auch beim Thema Impfen. Führende Institute wie das RKI betonen, dass die Impfung der schnellste und sicherste Weg aus der Corona-Pandemie heraus ist. Die vollständige Impfung schützt unsere Versicherten. Und sie ermöglicht Unternehmen unter bestimmten Voraussetzungen bereits heute, Erleichterungen für Geimpfte und Genesene in ihre Gefährdungsbeurteilung aufzunehmen. Das ist für unsere Mitgliedsunternehmen auch wirtschaftlich relevant. Lesen Sie dazu den Beitrag auf Seite 24 dieser Ausgabe.

Erleichterungen gibt es übrigens auch für die Redaktion des SicherheitsProfi. Weil Außentermine wieder möglich sind, können Sie auf Seite 16 eine interessante Reportage zu den Risiken bei der Bergung von Elektroautos lesen. Viel Spaß mit dieser Ausgabe.

Viele Grüße

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle

Unfallmeldungen

Falscher Schritt

Eine Auszubildende übte unter Anleitung des Steuermanns das Festmachen. Sie sollte eine Leine auf einen Landpoller setzen. Es war bereits dunkel und das Schiff bewegte sich leicht. Als die Frau mit einem großen Schritt vom Schiff an Land gehen wollte, trat sie ins Leere. Sie prallte auf die Kaikante und verletzte sich an Kopf und Oberkörper. Anschließend stürzte sie zwischen Schiff und Spundwand ins Wasser.

Bein gequetscht

Ein erfahrener Maschinist war mit Reinigungsarbeiten im Rudermaschinenraum beschäftigt, obwohl die Ruderanlage nicht abgeschaltet war. Weil das Schiff driftete, wurde von der Brücke aus die Ruderlage verändert, um die Position zu halten. Der Maschinist bemerkte die Bewegung des Hydraulikstempels zu spät. Sein Bein wurde eingeklemmt und er konnte sich nicht mehr aus eigener Kraft befreien. Wegen der schweren Verletzungen mussten Fuß und Unterschenkel amputiert werden.

Tau schlägt zu

Ein Schiff befand sich ordnungsgemäß festgemacht in der Schleuse. Während sich das Tor langsam schloss, stand ein Decksmann im Achterbereich und hatte die Tauen im Blick. Als er eine starke Spannung wegen einer plötzlichen Vorwärtsbewegung des Schiffs bemerkte, versuchte er zu korrigieren. Bevor er damit fertig war, riss das Lauftau, schlug gegen sein Bein und verletzte ihn am Oberschenkel.



Mehr Cyber-Sicherheit auf See

Die International Maritime Organization (IMO) verpflichtet die Reedereien seit diesem Jahr, sich vor Cyber-Risiken zu schützen. Die Schiffsbetreiber sollen entsprechende Maßnahmen in ihre bestehenden ISM-Systeme (International Safety Management) integrieren. Die BG Verkehr, das Bundesamt für See-

schifffahrt und Hydrographie (BSH) und das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) unterstützen als zuständige Behörden bei dieser Aufgabe und haben vereinbart, intensiver zusammenzuarbeiten. Auf dieser Basis wollen sie die Reedereien für das Thema Informationssicherheit sensibili-



Neue Motoren für Binnenschiffe

Mit einem neuen Förderprogramm unterstützt das Bundesverkehrsministerium die Güterschifffahrt beim Umstieg auf emissionsärmere Motoren. Durch den Austausch älterer, aber noch betriebsfähiger Dieselmotoren soll die Klimafreundlichkeit der Güterschiffsflotte signifikant verbessert werden. Nach Schätzungen des Ministeriums fahren rund 75 Prozent der deutschen Binnenschiffsflotte noch mit Motoren aus den Jahren vor 2003. Die neue Förderrichtlinie gilt noch bis zum 31. Dezember 2022.



sieren, Unterstützung und Publikationen anbieten und gemeinsame Projekte durchführen. Zudem werden BG Verkehr und BSH Mitglied der Allianz für Cyber-Sicherheit und informieren das BSI über IT-Sicherheitsvorfälle in der Seeschifffahrt.

www.deutsche-flagge.de

Preis für Forschung zum Leben an Bord

Die Deutsche Seemannsmission (DSM) hat den Schifffahrtspsychologen Professor Hans-Joachim Jensen und den Arbeitsmediziner Dr. Marcus Oldenburg ausgezeichnet. Die beiden Wissenschaftler vom Zentralinstitut für Arbeitsmedizin und Maritime Medizin in Hamburg engagieren sich mit ihren Forschungsarbeiten in besonderer Weise für das Wohl und bessere Arbeitsbedingungen von Seeleuten, so die DSM. Der Arzt und der Psychologe haben gemeinsam wissenschaftliche Methoden zur Erfassung psychischer Gefährdungen an Bord entwickelt. Erhoben wurden die Daten in der Forschungsstudie „Hamburg Seafarer Study“, die von der BG Verkehr initiiert und finanziert wurde. Darüber hinaus war die BG Verkehr mit eigenen Experten auch wissenschaftlich an der Studie beteiligt.

© BG Verkehr: Adobe Stock (momentscatcher, Minerva Studio); picture alliance | Christian Ohde; Getty Images (skynesher)

Spezialtrage für Notfälle

Im SicherheitsProfi 3-2021 haben wir den Artikel „Spezialtrage für Notfälle“ veröffentlicht. Leider hat dieser Artikel zu Missverständnissen in der Seeschifffahrt geführt. Das Spineboard ist für die Seeschifffahrt **nicht** zugelassen. Unser Artikel bezog sich auf den Einsatz in der Binnenschifffahrt. Die medizinische Ausstattung für die Seeschifffahrt ist abschließend im aktuellen „Stand der medizinischen Erkenntnisse“ geregelt.

www.deutsche-flagge.de/de/maritime-medizin/ausstattung-raeumlichkeiten

Gute Noten für Corona-Schutz



Zwischen Ende März und Anfang Juni 2021 haben die Aufsichtspersonen der BG Verkehr bei den Betriebsbesuchen in den Mitgliedsunternehmen erfasst, wie gut die Vorgaben zum Infektionsschutz umgesetzt wurden und 18 Mängelpunkte überprüft. Die Auswertung der Dokumentation zeigt: Die meisten Betriebe haben die Vorgaben zum Schutz ihrer Beschäftigten konsequent umgesetzt. Rund 90 Prozent der Erfassungsbögen enthielten maximal zwei Mängel, etwa die Hälfte überhaupt keine. Nur in neun Prozent der Bögen waren drei oder mehr Mängel aufgeführt. „Das Ergebnis zeigt, dass sich die Unternehmen intensiv mit der Gefährdung auseinandergesetzt und wirksame Schutzmaßnahmen ergriffen haben“, kommentiert Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr. Am häufigsten wurde beanstandet, dass Schutz- und Hygienemaßnahmen nicht in der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigt bzw. dokumentiert wurden.

Neu erschienen

Arbeitsschutz managen

Ein betriebliches Arbeitsschutzmanagementsystem (AMS) sorgt für mehr Sicherheit und Gesundheit im Unternehmen, hinterfragt und verbessert betriebliche Prozesse oder bietet Rechtssicherheit im Arbeitsschutz. Ausführliche und aktuelle Informationen zu den Vorteilen eines AMS gibt eine aktualisierte Broschüre der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung.

+ <https://publikationen.dguv.de> |
Webcode: p211019

Überarbeitetes Malaria-Merkblatt

Als Teil der Bordapotheke ist das Malaria-Merkblatt des Seeärztlichen Dienstes fester Bestandteil der medizinischen Ausrüstung an Bord. Besonders für Fahrten in Tropengebieten sind die Informationen darin wichtig, um sich präventiv zu schützen, die Symptome zu erkennen und die Berufskrankheit richtig zu melden.

+ www.deutsche-flagge.de

Notfallkarten für Seeschiffe

Als Ergänzung zum Medizinischen Handbuch See des Seeärztlichen Dienstes sind jetzt Notfallkarten in deutscher und englischer Sprache verfügbar. Sie entstanden in enger Abstimmung mit aktiven Seeleuten. Die kompakten Karten passen in die Notfalltasche und Erste-Hilfe-Kästen an Bord und ermöglichen den Schiffsoffizieren und Besatzungen einen schnellen Zugriff auf die wichtigsten medizinischen Informationen.

+ Nur erhältlich unter:
www.akamedica-shop.de/notfallbegleiter



Bessere Sichtbarkeit

Aktiv leuchtende Warnkleidung ist besonders im Herbst und Winter eine gute Ergänzung zu herkömmlichen Modellen. Sie ist mit Lichtbändern oder LED ausgestattet. Das hat den Vorteil, dass sie bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen ohne eine Reflexion von Scheinwerferlicht oder anderen Lichtquellen für ausreichende Erkennbarkeit sorgen kann. Achten Sie bei der Auswahl darauf, dass die Kleidung bei Gefährdungen durch Tätigkeiten im Straßenverkehr auch den Anforderungen für hochsichtbare Warnkleidung gemäß mindestens der Klasse 2 der DIN EN ISO 20471 entspricht.

+ Einen Artikel zum Thema finden Sie auf Seite 10.

DGUV Information 212-016 „Warnkleidung“:
<https://publikationen.dguv.de>

Unfallursache Müdigkeit

Müdigkeit spielt bei vielen schweren und tödlichen Verkehrsunfällen eine Rolle, so das Ergebnis einer Auswertung der Berufsgenossenschaft Energie, Textil, Elektro, Medienerzeugnisse. Sie untersuchte schwere und tödliche Wege- und Dienstwegeunfälle mit Pkw und Lkw zwischen 2014 und 2019. Danach fanden sich in 24,2 Prozent der Unfälle Indizien, dass der Fahrer eingeschlafen war. In weiteren 17,4 Prozent ließ sich auf müdigkeitsbedingte Fahrfehler schließen. Mit 76,4 Prozent saßen überwiegend Männer am Steuer. Ein erhöhtes Risiko für müdigkeitsbedingte Verkehrsunfälle haben Beschäftigte mit langen Arbeitszeiten. Fast 40 Prozent der Unfallverursacher hatten mehr als 8,5 Stunden gearbeitet, weitere sieben Prozent über zehn Stunden.

+ www.bgetem.de

Den Anreiz zu einem Überfall reduzieren

Ein Überfall bei der Arbeit: Für die Betroffenen ist das ein traumatisches Erlebnis. Die am 1. August in Kraft getretene Unfallverhütungsvorschrift „Überfallprävention“ (DGUV Vorschrift 25) hilft, solchen Gewalttaten vorzubeugen. Die neue Vorschrift fasst die Inhalte zweier bisheriger Unfallverhütungsvorschriften zusammen. Gleichzeitig gilt sie jetzt auch für Verkaufsstellen im Handel. Begleitende Regeln (DGUV Regel 115-003 und 108-010) geben Erläuterungen zu den einzelnen Paragraphen der Vorschrift.

+ www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Hautschutz ist Thema an Berufsschulen

Hauterkrankungen gehören zu den am häufigsten gemeldeten Berufskrankheiten. Das Präventionsprogramm der gesetzlichen Unfallversicherung „Jugend will sich-er-leben“ widmet sich im Berufsschuljahr 2021/22 deshalb dem Thema Hautschutz. Für den alljährlichen Kreativwettbewerb können sich Berufsschulklassen bis zum 28. Februar 2022 bewerben. „Jugend will sich-er-leben“ feiert in diesem Jahr sein 50-jähriges Bestehen. Das größte branchenübergreifende Präventionsprogramm für Auszubildende wird über die Landesverbände der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung den Berufsschulen in Deutschland angeboten.

+ www.jwsl.de

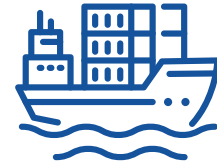


© BG Verkehr; Adobe Stock (goodluz); picture alliance / ZB | Patrick Pleul

Sicherheitsrisiko Fachkräftemangel

Der Fachkräftemangel ist auch für den Arbeitsschutz ein Problem. Das zeigt eine Befragung von mehr als 800 Fachleuten für Prävention, die das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung ausgewertet hat. Danach stellt das Fehlen von qualifiziertem Personal in 33 von 42 untersuchten Branchen absehbar ein Risiko für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit dar.

+ www.dguv.de



Digitales Schiffsregister Hamburg ausgezeichnet

Das Schiffsregister des Amtsgerichts Hamburg hat als erstes Schiffsregister Deutschlands seine Anwendungen digitalisiert. Damit wurden Verfahren nutzerfreundlicher, zeitsparender und unbürokratischer gestaltet. Beim eGovernment-Wettbewerb 2021 wurde diese Leistung nun mit einem zweiten Preis beim IT-Wettbewerb gewürdigt.

Spree-Oder-Wasserstraße wird Testfeld

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) beteiligt sich am Aufbau eines digitalen Testfelds für die automatisierte und autonome Binnenschifffahrt. Mit dem Testfeld der Spree-Oder-Wasserstraße sollen Konzepte, Algorithmen und Technologien für das automatisierte und vernetzte Fahren entwickelt und erprobt werden. Die Spree-Oder-Wasserstraße bietet nach Auskunft des DLR mit ihrem derzeit noch geringen Binnenschiffsverkehr und damit geringer Kollisionsgefahr eine ideale Testumgebung. Der Start für die Errichtung des Testfelds erfolgte im September.



Unfälle auf Treppen von Seeschiffen

Runter kommt man von allein, das stimmt. Allerdings beweisen die Unfallmeldungen, dass dabei einiges schiefgehen kann. Wie man es besser macht, lesen Sie hier.

Auf dem Weg nach unten stürzte der Seemann die Treppe hinunter – so oder so ähnlich ist es oft in Unfallanzeigen zu lesen, bei denen Treppen eine Rolle spielen. Der Hergang ist dabei meist ähnlich: Ein Seemann steigt eine Treppe hinunter, stürzt auf dem Weg nach unten und verletzt sich dabei schwer.

Stolperkanten wie das Süll an der Tür zum Treppenhaus sollten farbig markiert werden.

Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle, auch SRS-Unfälle genannt, stellen eine der häufigsten Unfallursachen überhaupt dar. Die Zeit der Arbeitsunfähigkeit nach einer Sturzverletzung ist meist lang, da bis zur völligen Ausheilung Monate vergehen können. Aber erst wenn der Verletzte wieder zu einhundert Prozent belastbar ist, kann er die körperlich fordernde Arbeit an Bord ausüben.

Auf Treppen erhöht sich die Gefahr von schwerwiegenden Verletzungen durch einen Sturz entsprechend der potenziellen Fallhöhe (Absturzhöhe) enorm. Eile und Seegang steigern das Unfallrisiko weiter.

Einfache technische Maßnahmen zur Unfallvermeidung

Technische Lösungen zur Prävention stehen immer an erster Stelle. Auf Schiffen ist das Anbringen und Benutzen eines Handlaufs im Treppenhaus erste Wahl zur Unfallvermeidung.

Sicherheitsketten vor der Tür tragen ebenfalls zur Unfallverhütung bei.

Auf den Außentreppen des Aufbaus hat sich bewährt, die jeweils letzte Stufe vor einem Deck in einer anderen Farbe zu gestalten. So wird die Crew optisch auf einen Trittwechsel hingewiesen, den man ansonsten leicht übersehen könnte – besonders, wenn man bei Sonnenschein treppabwärts geht.

Rückwärts runter

Auf Seeschiffen werden Seeleute von jeher darauf hingewiesen, Treppen rückwärts, also mit dem Gesicht zu den Stufen, hinunterzusteigen. Diese Maßnahme gilt nicht ausnahmslos, sondern immer dann, wenn eine erhöhte Gefährdung vorliegt. Das ist zum Beispiel bei Seegang oder einem sehr steilen Treppenwinkel der Fall, wie man ihn oft bei Niedergängen im Maschinenbereich findet.

© BG Verkehr

Blick von der Treppe aus auf das Gestänge der mechanischen Schwenktür.

Diese Sicherung ist eine gute Lösung, um Sturzunfälle zu verhindern, darf aber nicht auf Fluchtwegen eingesetzt werden.



Bereits ein Höhenunterschied von vier Millimetern gilt als Stolperstelle.

schiede ab vier Millimetern als Stolperstellen. Somit besteht an Türen mit einem Süll eine erhöhte Unfallgefährdung. Führen solche Türen direkt in ein Treppenhaus, besteht erhebliche Absturzgefahr! Deswegen sollten auch diese Stolperkanten farblich markiert werden.

Außerhalb der Dienstzeit trägt man gern bequeme Freizeitschuhe. In lockeren Schlappen rutscht man aber viel schneller aus! Weil die meisten Menschen Sturzunfälle zu Unrecht für Bagatellen halten, sind Unterweisungen zum umsichtigen Verhalten besonders wichtig.

Pforte ersetzt fehlende Tür

Ein weiterer Knackpunkt: Auf einigen Schiffen ist von der Brücke aus keine Tür zum Treppenhaus verbaut. Hier ist besondere Vorsicht geboten: Besonders bei Dunkelheit haben sich an dieser neuralgischen Stelle schon mehrfach schwere Sturzunfälle ereignet.

Ein positives Beispiel für eine Präventionsmaßnahme aus der Praxis ist eine „Pforte“ als Ersatz für die fehlende Tür (siehe Foto). Die mechanische Schwenktür erfüllt das Prinzip einer Rückschlagklappe und ist auf manchen Schiffen auf der Brücke anstelle einer Tür verbaut. So lassen sich Stürze treppabwärts zuverlässig vermeiden, wie Stephan Schinkel, Leiter des Referats Seeschifffahrt bei der BG Verkehr bestätigt: „In den angesprochenen Problembereichen empfiehlt sich diese bauliche Maßnahme unbedingt, um Sturzunfälle zu verhindern. Allerdings hat die Sache auch einen kleinen Haken: Diese – salopp gesagt – ‚präventiven Rückschlagklappen für Menschen‘ dürfen auf keinen Fall auf Fluchtwegen eingesetzt werden.“

Anita Benda

Referat Seeschifffahrt der BG Verkehr

Sturzunfälle werden oft unterschätzt, können aber zu monatelangen Ausfallzeiten führen.

Stolperfallen sichtbar machen

Relativ häufig stürzt jemand an der Tür eines Treppenhauses. Begünstigt wird das durch die bauartbedingte Konstruktion. Auf manchen Schiffen findet man Türen mit einem Süll von circa 15 Zentimeter Höhe vor, hinter denen nach nur knapp einem Meter Flur bereits die Absturzkante der Treppe beginnt. Zum Vergleich: Allgemein gelten schon Höhenunter-

Die schwarz-gelbe Markierung warnt vor dem Süll, das man in Eile oder bei Seegang leicht übersieht.



+ Handbuch See – Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Seeschifffahrt und Fischerei
www.bg-verkehr.de | Webcode: 12249304

Nicht tarnen, sondern auffallen

Viele Tiere sind im Überlebenskampf erfolgreich, weil sie sich perfekt tarnen. Für Menschen im Straßenverkehr gilt das Gegenteil: Je auffällender, desto besser!

©Martin Dauber

Um Personen im Straßenverkehr besser erkennbar zu machen, ist das Tragen von auffälliger Warnkleidung eine der wirkungsvollsten Maßnahmen. Dies gilt besonders für passive Verkehrsteilnehmer, die Tätigkeiten in der Straßenunterhaltung, bei der Be- und Entladung, der Pannenhilfe oder der Abfallsammlung ausüben und deswegen nicht oder nicht rechtzeitig auf Gefährdungen durch Fahrzeuge reagieren können.

Wie hoch ist die Gefährdung?

Bei der Auswahl von Warnkleidung sind die Umgebungsbedingungen von entscheidender Bedeutung. Daher sollten Sie im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung zuerst beantworten, wie groß die Gefährdung der Person ist, deren Erkennbarkeit verbessert werden soll. Von erhöhter Gefährdung bei Tätigkeiten im Straßenverkehr spricht man, wenn

- ▶ die Sichtverhältnisse beispielsweise durch Regen, Nebel oder Schnee beeinträchtigt sind,
- ▶ bei Dunkelheit,
- ▶ bei hohem Verkehrsaufkommen (über 600 Fahrzeuge pro Stunde),

- ▶ bei höheren Verkehrsgeschwindigkeiten (ab 60 km/h) oder auch, wenn
- ▶ Teile der Warnkleidung tätigkeitsbedingt verdeckt werden.

Eine einfache Gefährdung liegt dagegen nur vor, wenn tagsüber im Straßenverkehr ausreichende Sichtverhältnisse, ein geringes Verkehrsaufkommen sowie geringe Verkehrsgeschwindigkeiten vorherrschen.

Auswahl der Kleidungsstücke

Bei einfacher Gefährdung oder im Fall von Notsituationen (zum Beispiel Fahrzeugpanne) muss man mindestens sogenannte hochsichtbare Warnkleidung nach DIN EN ISO 20471, Klasse 2, benutzen. Diese Angabe findet sich auf den Etiketten von so unterschiedlichen Bekleidungsstücken wie Westen, T-Shirts, Jacken oder Hosen. Berücksichtigen Sie bei der Auswahl die üblichen Körperhaltungen des Trägers und die benutzten Arbeitsmittel. Meist ist es sinnvoller, den Oberkörper mit Warnkleidung zu bedecken statt nur die Beine und das Becken.

Hochsichtbare Kleidung

Liegt eine erhöhte Gefährdung vor, ist hochsichtbare Warnkleidung der Klasse 3 gefordert: Das fluoreszierende und retroreflektierende Material befindet sich am Oberkörper und muss zudem auch im Bereich der Beine oder der Arme für gute Erkennbarkeit sorgen. Diese Anforderungen erfüllen Jacken mit langen Ärmeln, Overalls oder auch Kombinationen aus Westen, T-Shirts und Jacken mit Hosen. Beschäftigte von Pannenhilfsdiensten, Abschlepp- und Bergungsunternehmen sind bei der Arbeit so gefährdet, dass sie immer Warnkleidung der Klasse 3 tragen müssen.

Farbe und Nutzung

Hochsichtbare Warnkleidung gibt es normgemäß nur in Orange-Rot, Gelb oder Rot. Im Güterkraftverkehr, auf Baustellen oder in der Entsorgungswirtschaft hat sich Orange-Rot bewährt, da es in der Umwelt selten vorkommt. Rot wird fast nur vom Rettungsdienst genutzt und ist bei der Abfallsammlung unzulässig. Warnkleidung in Gelb ist „im Grünen“ schlechter erkennbar.

Warnkleidung muss selbstverständlich so getragen werden, dass sie gut gesehen wird. Damit eine Person rundum sichtbar ist, müssen Reißverschluss, Knöpfe oder andere Mechanismen verschlossen sein. Leider sieht man immer wieder, dass jemand in der kalten Jahreszeit eine Jacke oder einen Pullover in dunkler Farbe über der Warnkleidung trägt, anstatt eine wärmende Warnjacke zu benutzen. Im Sommer werden dagegen oft die Hosenbeine hochgekrempt oder Oberteile ganz ausgezogen. Ein solches Verhalten ist im Bereich des Straßenverkehrs gefährlich und daher auch verboten! Außerdem kann die UV-Strahlung zu Sonnenbrand führen und langfristig das Risiko einer Hautkrebserkrankung begünstigen. UV-Strahlen lassen übrigens auch die fluoreszierenden Warnfarben verblassen, deshalb sollte die Kleidung nicht offen im Fahrzeug liegen.

Warnkleidung kann nur schützen, wenn sie nicht verdeckt wird.

Latz- oder Bundhose?

Bei hohen Temperaturen staut sich Warmluft im Bundbereich einer Hose, während sie in einer Latzhose nach oben austreten kann. Daher favorisieren viele Abfallwerker im Sommer Latzhosen. Allerdings fehlt dort heutzutage leider meist ein retroreflektierender Bauchstreifen (nach aktueller Norm DIN EN ISO 20471 nicht mehr zwingend erforderlich). Solche Hosen können zwar trotzdem zur Klasse 2 gehören, doch besser erkennbar sind Menschen, die auch am Oberkörper Warnkleidung tragen. Wichtig: Latzhosen mit nur zwei retroreflektierenden Beinstreifen mit 50 mm Streifenbreite gehören nur zur Klasse 1, sind also als alleinige Warnkleidung im Bereich des Straßenverkehrs nicht ausreichend. Für die Klasse 2 brauchen Latz- und Bundhosen zwei retroreflektierende Beinstreifen mit jeweils 70 mm Streifenbreite oder drei Streifen mit jeweils 50 mm Breite. Ausführliche Hinweise zu allen angesprochenen Themen gibt die Neuerscheinung „Warnkleidung“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung.

Martin Dauber

Aufsichtsperson und Fachreferent für persönliche Schutzausrüstung bei der BG Verkehr

+ DGVU Information 212-016 „Warnkleidung“
<https://publikationen.dguv.de>

Kriterien für die Auswahl von Warnkleidung mit einigen Beispielen



Die Person mit orange-roter Warnkleidung ist besser zu erkennen als die mit gelber Warnkleidung.

Klasse 1



Klasse 2



Klasse 3



Bei schlechten Sichtverhältnissen, hoher Verkehrsgeschwindigkeit oder -dichte können Personen an der Straße leicht übersehen werden. Aus diesem Grund ist Warnkleidung der Klasse 2 oder 3 erforderlich (Klasse 1 reicht nicht aus).

Wiederholungsprüfungen sollen sicherstellen, dass alle Geräte an Bord in einwandfreiem Zustand sind. Die Prüffristen sind verbindlich geregelt.

Prüfung elektrischer Betriebsmittel auf Binnenschiffen

An Bord sind zahlreiche Arbeitsmittel zu finden, die regelmäßig geprüft werden müssen. Für die Prüfung verantwortlich ist der Unternehmer oder die Unternehmerin. Die Prüfung dient dem Schutz der Beschäftigten. Dies gilt in besonderem Maße für Elektrowerkzeuge, Verlängerungsleitungen und Ähnliches. Ein defektes Kabel oder ein gebrochenes Gehäuse, in das Wasser eindringt, kann zu einem Stromschlag führen und die Beschäftigten erheblich gefährden. Um Unfälle zu vermeiden, ist neben der bestimmungsgemäßen Benutzung entsprechend den Festlegungen des Herstellers die regelmäßige Prüfung des ordnungsgemäßen Zustands der elektrischen Betriebsmittel notwendig.

Mit einer schriftlichen Dokumentation über Betriebsmittel und Prüfungen behält man leicht den Überblick.

Verantwortung für sichere Arbeitsmittel

Die Verantwortung des Unternehmers für sichere Arbeitsmittel beginnt schon bei der Beschaffung. Sind die Geräte geeignet für den gewerblichen Einsatz an Bord eines Binnenschiffs, wo mit Vibrationen durch Maschinen, Feuchtigkeit an Deck und mit einem häufigeren sowie gelegentlich sehr rauen Einsatz zu rechnen ist? Dies ist im sogenannten häuslichen Gebrauch in der Regel nicht der Fall. Daher sind auch nicht alle Elektrogeräte, die im Privatgebrauch zu

nutzen sind, gleichzeitig für den gewerblichen Gebrauch mit zum Teil sehr spezifischen Bedingungen geeignet. Und auch in der Verwaltung und im Büro bestehen andere Umgebungs- und Nutzungsbedingungen, als dies im gewerblichen Bereich auf einer Baustelle oder einem Schiff der Fall ist. Die DGUV Information 203-005 „Auswahl und Betrieb ortsveränderlicher elektrischer Betriebsmittel nach Einsatzbedingungen“ gibt Ihnen die entsprechenden Hinweise zur Auswahl geeigneter Elektrowerkzeuge.

Sichtkontrolle vor Inbetriebnahme

Wichtig ist auch: Vor jeder Inbetriebnahme eines Elektrowerkzeugs muss der Benutzer eine Sichtkontrolle durchführen. Bei einer gewissenhaft durchgeführten Sichtkontrolle werden bereits viele der vorhandenen Mängel erkannt. Dies können defekte Stecker oder beschädigte Leitungen und Gehäuse sein. Aber auch fehlende Schutzabdeckungen, verstopfte Kühlöffnungen oder korrodierte Teile zählen zu den Mängeln, die bei der Sichtprüfung auffallen.

Ebenso wichtig sind aber auch die Wiederholungsprüfungen für ortsveränderliche elektrische Betriebsmittel, denn häufig geraten diese

ins Hintertreffen – sprich: Sie werden schlicht vergessen. Dabei ist es oft kein böser Wille, sondern es gab keine Gelegenheit oder der Zeitraum seit der letzten Prüfung wurde falsch eingeschätzt, weil die Dokumentation der letzten Prüfung nicht präsent ist.

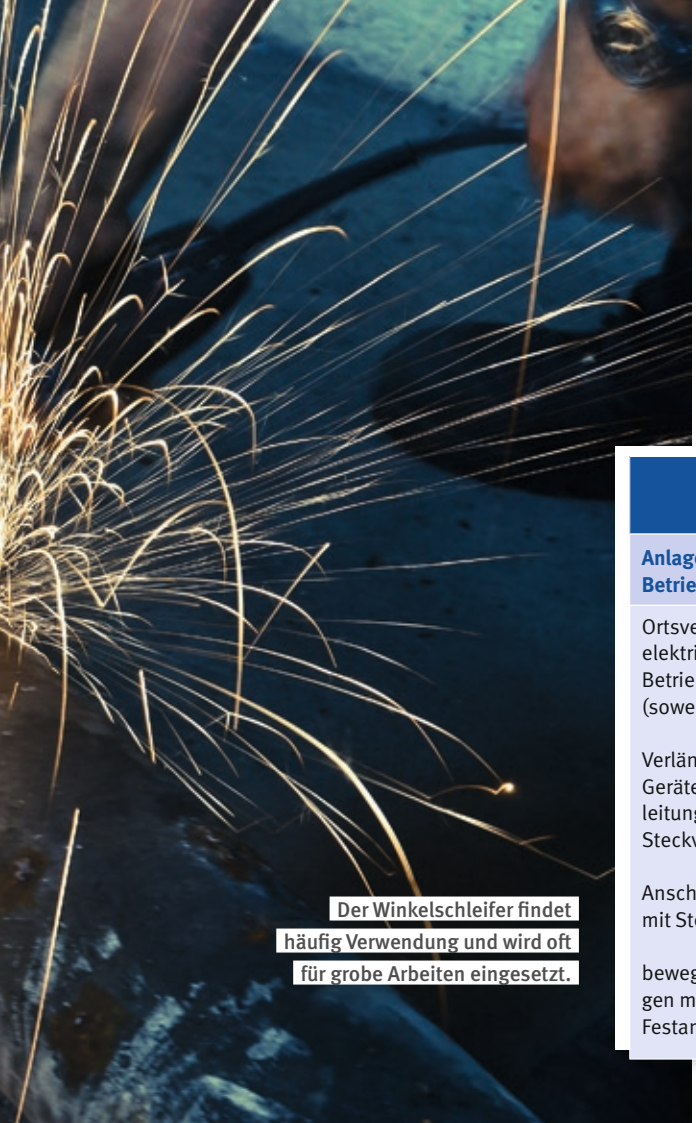
Wonach richtet sich die Wiederholungsprüfung? Wo sind entsprechende Verfahren zu finden? Hier sind folgende Vorschriften grundlegend:

- ▶ die Betriebssicherheitsverordnung mit den erläuternden Technischen Regeln, wie zum Beispiel TRBS 1201 „Prüfungen und Kontrollen von Arbeitsmitteln und überwachungsbedürftigen Anlagen“ und TRBS 1203 „Zur Prüfung befähigte Personen“, sowie
- ▶ die Unfallverhütungsvorschrift DGUV Vorschrift 3 „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“.

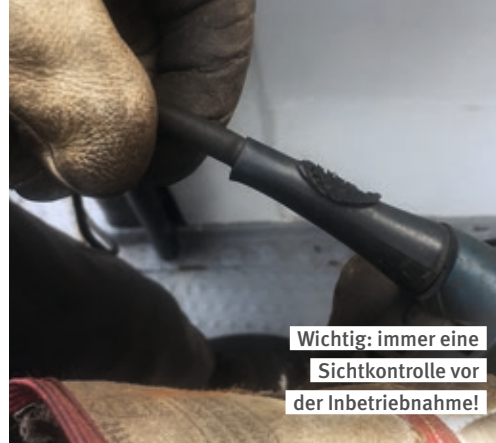
Ein Blick in diese Vorschriften, Regeln und Informationen macht deutlich, wer was und wann prüfen darf und muss.

Prüffristen sind keine Wunschfristen

Die TRBS 1203 beschreibt unter Nr. 3.1 Anforderungen an zur Prüfung befähigte Per-



Der Winkelschleifer findet häufig Verwendung und wird oft für grobe Arbeiten eingesetzt.



Wichtig: immer eine Sichtkontrolle vor der Inbetriebnahme!

WIEDERHOLUNGSPRÜFUNGEN ORTSVERÄNDERLICHER ELEKTRISCHER BETRIEBSMITTEL

Anlage/ Betriebsmittel	Prüffrist Richt- und Maximalwerte	Art der Prüfung	Prüfer
Ortsveränderliche elektrische Betriebsmittel (soweit benutzt)	Richtwert 6 Monate, auf Baustellen 3 Monate. Wird bei den Prüfungen eine Fehlerquote < 2 % erreicht, kann die Prüffrist entsprechend verlängert werden.	auf ordnungsgemäßen Zustand	Elektrofachkraft, bei Verwendung geeigneter Mess- und Prüfgeräte auch elektrotechnisch unterwiesene Person
Verlängerungs- und Geräteanschlussleitungen mit Steckvorrichtungen	<u>Maximalwerte:</u> Auf Baustellen, in Fertigungsstätten und Werkstätten oder unter ähnlichen Bedingungen beträgt die Frist ein Jahr,		
Anschlussleitungen mit Stecker	in Büros oder unter ähnlichen Bedingungen zwei Jahre.		
bewegliche Leitungen mit Stecker und Festanschluss			

Tabelle 1B aus der Durchführungsanweisung zur DGUV Vorschrift 3 (§ 5 Abs. 1 Nr. 2)

sonen für Arbeitsmittel mit elektrischen Komponenten. In der Regel sollte eine Elektrofachkraft die Prüfung durchführen. Eine elektrotechnisch unterwiesene Person kann eingeschränkt an den Prüfungen mitwirken. Sprechen Sie dies mit einer Elektrofachkraft bzw. zur Prüfung befähigten Person ab.

Prüffristen sind keine Wunschfristen! Die Fristen sollten so bemessen werden, dass entstehende Mängel, mit denen gerechnet werden muss, rechtzeitig festgestellt werden. Dabei müssen zum Beispiel Beanspruchungen der Arbeitsmittel, die betrieblichen Erfahrungen und Herstellerhinweise berücksichtigt werden.

Richtwerte für Prüffristen

Die Durchführungsanweisung zur Unfallverhütungsvorschrift „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ enthält in Tabelle 1B auf Seite 13 Richtwerte für Prüffristen. Als Maß, ob die Prüffristen ausreichend bemessen werden, gilt die bei den Prüfungen in bestimmten Betriebsbereichen festgestellte Quote von Betriebsmitteln, die Abweichungen von den Grenzwerten aufweisen (Fehlerquote). Beträgt die

Fehlerquote höchstens zwei Prozent, kann die Prüffrist als ausreichend angesehen werden.

Erfassung und Dokumentation

Damit die Prüfungen nicht vergessen und die Prüffristen eingehalten werden, sollten die an Bord befindlichen elektrischen Betriebsmittel erfasst werden. An Bord können dies mobile Pumpen, Verlängerungskabel, Kabeltrommeln, Schleif- und Bohrmaschinen, Hochdruckreiniger, aber auch die Kaffeemaschinen etc. sein.

Für die lückenlose Erfassung und Dokumentation ist es am sinnvollsten, eine Liste mit allen Betriebsmitteln aufzustellen, in der die zu prüfenden Geräte mit ihren Prüffristen aufgeführt sind. So wird nichts vergessen und man hat die Prüfungen immer im Blick bzw. auch gleich eine Dokumentation über die erfolgreiche Prüfung. Hierbei können die DGUV Informationen 214-034 „Prüfinformation Güterschiff“, 214-035 „Prüfinformation Tankerschiff“ und 214-036 „Prüfinformation Fahrgasterschiff“ unterstützend genutzt werden.

Holger Bessel

Leiter Referat Binnenschifffahrt der BG Verkehr

+ Weiterführende Informationen

- DGUV Vorschrift 3: „Unfallverhütungsvorschrift: Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“
- DGUV Information 203-005: „Auswahl und Betrieb ortsveränderlicher elektrischer Betriebsmittel nach Einsatzbedingungen“
- DGUV Information 203-070: „Wiederkehrende Prüfung ortsveränderlicher elektrischer Arbeitsmittel“
- DGUV Informationen 214-034 „Prüfinformation Güterschiff“, 214-035 „Prüfinformation Tankerschiff“, 214-036 „Prüfinformation Fahrgasterschiff“

Die DGUV Informationen erhalten Sie im Medienkatalog der BG Verkehr.
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

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

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

Seminarangebot der BG Verkehr

Im kommenden Jahr bieten wir unseren Mitgliedsunternehmen wieder mehr Präsenz-Seminare an. Buchungen sind über unsere Webseite möglich.

Kompetenzen zum sicheren und gesunden Arbeiten im Betrieb kann man auf vielen Wegen erwerben. Eine der nachhaltigsten Formen ist das Lernen im Alltag: Die Corona-Pandemie hat gezeigt, wie effektiv sich Unternehmen und ihre Beschäftigten neues Wissen aneignen, gemeinsam ungewohnte Wege erproben und immer wieder aufs Neue Regelungen und Vereinbarungen rund um Sicherheit und Gesundheit aushandeln.

Seminare und Schulungen sind eine wertvolle Ergänzung zum Lernen in der Praxis: Fachwissen wird systematisch und strukturiert vermittelt und Sie können Ihre Handlungskompetenzen gezielt erweitern. Bei der BG Verkehr werden Sie dabei durch Aufsichtspersonen und andere ausgewiesene Fachleute unterstützt.

Wir freuen uns, Ihnen ab 2022 wieder mehr Präsenz-Seminare anbieten zu können. Zusätzlich können Sie auch aus unseren Online-Angeboten auswählen. Darüber hinaus stehen Ihnen auf unserer Webseite Lernpfade zum selbst organisierten Lernen zur Verfügung.

Beispiele für Online-Seminare

Die Online-Schulungen zu Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit richten sich an Führungskräfte, Sicherheitsbeauftragte und weitere Akteure im Arbeitsschutz aus Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr.



Sicherheitsbeauftragte online: Überblick über arbeitsbedingte psychische Belastungsfaktoren

Sie erhalten in dieser Schulung einen Überblick über arbeitsbedingte psychische Belastungsfaktoren in Abgrenzung zu deren möglichen Auswirkungen. Sie können nach der Schulung den Prozess der Gefährdungsbeurteilung in Ihrer Rolle als Sicherheitsbeauftragte unterstützen. Themen sind:

- ▶ Überblick über psychische Belastungsfaktoren,
- ▶ Anforderungen an die Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung sowie
- ▶ Rolle der Sicherheitsbeauftragten rund um das Thema.

Führungswissen online: Die Schulungsreihe für Führungskräfte

Das Wichtigste aus dem Arbeitsschutz wird exklusiv für Führungskräfte kurz und übersichtlich von Aufsichtspersonen der BG Verkehr vermittelt: In unserer Schulungsreihe „Führungswissen online“ erhalten Sie einen systematischen Überblick über Ihre zentralen Aufgaben und Verantwortlichkeiten für sicheres und gesundes Arbeiten im Betrieb.

In einer Videokonferenz in kleiner Runde erhalten Sie innerhalb von ein bis zwei Stunden einen Input über die wichtigsten Grundlagen. Außerdem ist Zeit für Ihre Fragen und für einen kurzen Austausch mit anderen Führungskräften zum jeweiligen Thema. Die Schulungsreihe wird laufend über das Jahr angeboten. Sie können jederzeit einsteigen, einzelne Module besuchen oder alle Einheiten in beliebiger Reihenfolge buchen.

1. Arbeitsschutzrecht – zwischen dürfen, müssen und sollen
2. Wer, wie, was – Akteure und Organisation des Arbeitsschutzes
3. Verantwortung und Pflichten von Unternehmen und Führungskräften im Arbeitsschutz
4. Die Gefährdungsbeurteilung als Kerninstrument des Arbeitsschutzes
5. Arbeitsschutzausschuss effektiv und sinnvoll nutzen

Ein Ausschnitt aus unserem Seminarangebot



Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte

Für die Ausbildung der Sicherheitsbeauftragten wird ein Grundseminar für alle Branchen und Betriebsgrößen angeboten.

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

- ▶ die Rolle der Sicherheitsbeauftragten im Betrieb,
- ▶ Partner im Arbeitsschutz (inner- und außerbetrieblich),
- ▶ die Grundlagen der Gefährdungsbeurteilung,
- ▶ Maßnahmen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie
- ▶ Kommunikation.

Das Seminar dauert inklusive An- und Abreise drei Tage.

Daneben gibt es ein vielfältiges Angebot an Fachseminaren, die unterschiedlichen Zielgruppen offenstehen und auch von Sicherheitsbeauftragten für ihre Fortbildung genutzt werden können.



Rettungswesten

Die Rettungsweste ist auf einem Schiff die lebensrettende persönliche Schutzausrüstung. Umso wichtiger ist es, dass die Be-

schäftigten den Aufbau und die Funktion der Weste genau kennen. In diesem Seminar lernen die Teilnehmenden neben dem praktischen Umgang mit der Rettungsweste, wie sich Menschen bei einem Sturz ins Wasser verhalten. Das Seminar umfasst auch praktische Übungen im Wasser.

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



Sicher und gesund arbeiten auf Fahrgastschiffen und Fähren

Die Teilnehmenden lernen in diesem Seminar die besonderen Gefährdungen an ihrem Arbeitsplatz kennen. In praktischen Einheiten können Präventionsansätze für die Praxis erarbeitet werden. Dazu gehört das Verhalten bei Havarie oder Feuer, der Umgang mit Reinigungsmitteln sowie das sichere Verhalten in Küchen und im Gastronomiebereich. Der richtige Einsatz von Rettungswesten sowie das Verhalten bei Stürzen ins Wasser werden ebenfalls thematisiert.

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

Wie melden Sie sich an?

In unserer Seminardatenbank finden Sie das Präsenz-Seminar-Angebot sowie die Online-Termine. Bitte prüfen Sie bei der Auswahl, ob Sie zur genannten Zielgruppe gehören.

Das Präsenz-Seminar-Angebot umfasst Seminare in Ihrer Region sowie im gesamten Bundesgebiet. Die BG Verkehr übernimmt die Kosten für das Seminar, die Unterbringung, die Verpflegung, die Seminarunterlagen und die Reisekosten nach den geltenden Bestimmungen.

Wichtig für Sie: Die Präsenz-Seminare werden nur dann durchgeführt, wenn es die aktuelle Lage und der Infektionsschutz erlauben. Dazu werden wir Sie rechtzeitig vor jedem Termin informieren.

www.bg-verkehr.de/seminare



Eine spezielle Brandschutzdecke verhindert, dass das Fahrzeug nach einer Selbstentzündung der Lithium-Ionen-Akkus in Flammen aufgeht.

Ein Hauch von Abenteuer

Sein Team birgt Schmuggelfahrzeuge, steuert 580-PS-Motoren und schleppt verirrte Lkw aus dem Wald. Seit Kurzem gehört auch das Verpacken von E-Autos zum Programm. Wir besuchten das Berge- und Abschleppunternehmen Krüger in Westfalen.

Jörg Krüger (36) steht in der sogenannten Verwehr- und Sicherstellungshalle zwischen verstaubten und teilweise arg demolierten Pkw. Neben Unfallwagen stehen teure Limousinen, zu denen er interessante Geschichten erzählen kann: Dort wurden 20.000 Ecstasy-Tabletten gefunden, hier in der Stoßstange 500.000 Euro in kleinen Scheinen. Die Fahrzeuge wurden von der Staatsanwaltschaft beschlagnahmt oder vom Zoll sichergestellt und werden hier verwahrt, bis der Fall von den Behörden abgeschlossen ist.

Krüger wird als künftiger Chef das Unternehmen zum Jahreswechsel von seinem Vater Gerhard übernehmen. In den 18 Jahren seit der Gründung ist die Firma aus Anröchte im südlichen Westfalen kontinuierlich gewachsen. Heute sind die Bergung und Pannenhilfe für den Güterverkehr das Kerngeschäft. Die Polizei ruft Krüger als „Nächstgelegenen“ im Fall einer Panne oder eines Unfalls im gesamten Kreis Soest – für manche Spezialeinsätze fährt er noch weiter raus.



Jörg Krüger und Ulrich Schulz vom Präventionsdienst der BG Verkehr schauen sich an, welche Gefahren von diesem Unfallfahrzeug ausgehen können.

„Wenn es schneit, steht das Telefon nicht mehr still. Manchmal bergen wir dann mehr als 100 Lkw pro Woche.“

Schwere Fahrzeuge, faszinierende Technik

Auf dem Hof stehen mächtige Fahrzeuge, zum Beispiel der MAN TGX 33.580 mit 16 Liter Hubraum und 580 PS. So ein Fahrzeug kann bis zu 70 Tonnen ziehen. Krüger hat das Abschleppfahrzeug kürzlich für 400.000 Euro bei einem niederländischen Fahrzeugausrüster erworben. Ein weiteres Prachtexemplar ist ein Sattelanhänger mit sehr niedrigem Tiefbett. Mit dem Spezialfahrzeug aus italienischer Produktion kann ein Pann-Lkw ruckzuck aufgeladen und transportiert werden, ohne dass die zulässige Höhe überschritten wird. Doch die eigentlichen Stars sind zwei Mercedes-Benz-Lkw in gesetztem Alter: Den allradgängigen MB 1929, Baujahr 1994, hat das Unternehmen der Flughafen-Feuerwehr Köln abgekauft, der MB 2628, Baujahr 1989, stammt vom dänischen Militär. Beide Autos sind für den Bergedienst fachgerecht umgebaut und frisch lackiert worden. Bei Bergungen kommen sie da zum Einsatz, wo die Straße aufhört.

Standardsituationen gibt es kaum

Bei den Einsätzen sind die Mitarbeiter körperlich hart gefordert, sie sind Tag und Nacht in Bereitschaft, müssen spontan in den Einsatz gehen und situativ und sicher entscheiden. Standardsituationen sind selten, kein Auftrag ist wie der andere. „Außerdem findet Lkw-Bergung immer dann statt, wenn du abends etwas vorhast“, sagt Krüger lachend. „Wer geregelte Arbeitszeiten will, der ist bei uns falsch.“

Jörg Krüger weiß, wie wichtig zufriedene Mitarbeiter sind. Fast alle der rund elf Leute haben als Mechatroniker-Azubis im Unternehmen begonnen, sind geblieben und mittlerweile mehrere Jahre dabei. Wegen des stressigen Bereitschaftsdienstes achtet der Chef penibel darauf, auch die Erholungszeiten einzuhalten. Er fördert die Weiterbildung, die Mitarbeiter besuchen zum Beispiel Lehrgänge zum Berge- und Abschleppdienst, Bergungsleiter-Ausbildungen mit Themen wie Handhabung von Kranen, Rechtsgrundlagen und physikalische Grenzen von Kran und Fahrzeug, ADR-Schulungen für Gefahrguttransporte oder Hochvolt-Qualifizierung. So überträgt der junge Chef viel Verantwortung auf seine Leute. Aber die Sicherheit der Menschen steht immer an oberster Stelle.

Den Anstoß zu diesem konsequenten Vorgehen gab ein eigener Arbeitsunfall. „Bei einem Einsatz habe ich die Situation völlig falsch eingeschätzt“, erzählt Krüger, „obwohl ich schon zehn Jahre Berufserfahrung hatte und mir absolut sicher war, dass nichts passieren kann. Und dann wurde ich unter einem Lkw eingeklemmt.“ Schon im Krankenhaus analysierte er die Zusammenhänge. Mit Unterstüt-

zung der BG Verkehr wurden die Arbeitsabläufe anschließend optimiert. Und zum Sicherheitskonzept gehört nun auch die Weiterbildung. „Meine Mitarbeiter und ich müssen abends immer gesund nach Hause kommen. Das hat oberste Priorität.“

Herausfordernder Alltag

Wenn Jörg Krüger von den Einsätzen erzählt, jagt eine Anekdote die nächste. Er erzählt von zwei Silolastern, die im Abstand weniger Stunden an derselben Stelle in den Graben gefahren sind (und geborgen werden mussten). Von Lkw-Fahrern, die dem Navi vertraut haben und deshalb auf Waldwegen stecken geblieben sind. Oder davon, dass das Telefon nicht mehr stillsteht, sobald die ersten Schneeflocken fallen, und Krügers Männer manchmal in einer Woche weit über 100 Lkw-Bergungen fahren.

Aber es gibt auch andere Einsätze, schwere Unfälle mit Verletzten und Toten. Das ist Stress ganz anderer Art und eine enorme psychische Belastung, die mit Unterstützung der BG Verkehr beurteilt wurde. „Durch die Routine wissen wir uns zu schützen“, sagt Krüger. „Man konzentriert sich auf die Technik.“ Schlimmer findet er, wenn die Angehörigen des Unfallopfers auf den Hof kommen, um das Auto abzuholen oder noch einmal einen Blick auf das Wrack zu werfen. Da fühlt er sich oft hilflos. „Wir haben einen sehr guten Kontakt zur Notfallseelsorge hier im Landkreis“, sagt Krüger. „An das Team können wir uns jederzeit wenden.“ Bis jetzt hat noch niemand von dem Angebot Gebrauch gemacht. Doch achtet der

Chef sehr genau darauf, wie seine Mitarbeiter mit belastenden Situationen umgehen, und würde bei Bedarf sofort das Gespräch suchen.

Spezialgebiet Bergung von E-Fahrzeugen

Für die Bergung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb – einfach gesagt: E-Autos – ist Jörg Krüger mittlerweile weit über die Grenzen seines eigentlichen Einsatzgebiets bekannt. Aus ganz Deutschland und teilweise aus dem europäischen Ausland rufen ihn Interessierte an.

Krüger hat sich viele Fragen schon in der Anfangszeit gestellt, als es kaum Regeln oder erprobte Verfahren gab: „Wie bilde ich meine



Der mächtige Abschlepptruck kann bis zu 70 Tonnen Last ziehen (oben). In den seitlichen Staufächern findet sich alles, was zur Bergung von Lkw benötigt wird: Die Ausrüstung für die Absicherung einer Unfallstelle ist auf der rechten Fahrzeugseite untergebracht (oben), Anschlagmittel, Gurte, Keile usw. für die eigentliche Bergung finden sich in den Fächern auf der linken Fahrzeugseite (links).

Leute aus, welche Fachkräfte brauche ich? Worauf muss ich bei der Bergung von E-Autos achten, wie können sie fachgerecht gelagert werden? Als Erstes schaffte er die notwendigen Schutzausrüstungen an: Warnkleidung mit Schutz vor Störlichtbögen, Elektriker-

Die E-Autos werden in einer Art Rettungsbeutel verpackt.

Schutzhelme mit störlichtbogengeprüften Visieren, isolierende Elektriker-Schutzhandschuhe, später kam isoliertes Werk- und Rüstzeug hinzu. Er beteiligte sich an der Erarbeitung eines Lehrgangs zur Fachkunde und lernte einen Experten bei Daimler in Dortmund kennen, der sich wie kein anderer auf Arbeitssicherheit in der alternativen Fahrzeugtechnik spezialisiert hat. In vielen und intensiven Gesprächen kommt bald die Sprache auf ein ganz neues System:

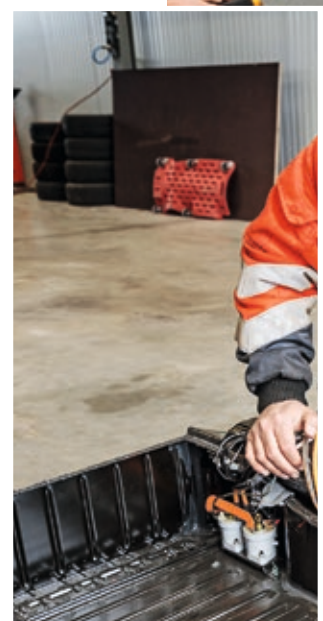
Ein Unternehmen aus der Region, das sich seit Jahren mit der Gefährdungsvermeidung bei Lithium-Ionen-Akkus beschäftigt, hat einen sogenannten RescueBag für E-Autos entwickelt, eine Art Rettungsbeutel.

Wird der Akku bei einem Unfall beschädigt, besteht höchste Gefahr, denn der Akku kann sich noch Tage später selbst entzünden. Gängiges Vorgehen war, das Fahrzeug tagelang in einem mit Wasser gefüllten Container zu versenken. Das allerdings hat etliche Nachteile, denn das Auto wird zum Totschaden, das Wasser im Container ist kontaminiert, es entstehen hohe Kosten für Entsorgung und Versicherung und ein Recycling einzelner Teile ist kaum noch möglich. Auch im Hinblick auf die erwartete Zunahme bei der Zulassung von E-Autos ist das keine optimale Lösung.



Mit dem Kran des Plateauwagens wird das havarierte E-Auto geborgen und anschließend auf den Hof des Abschleppdienstes gefahren. Im RescueBag sicher verpackt kann das Unfallauto dort für mehrere Tage gelagert werden.

© BG Verkehr Papsch; Florian Hirsch



„Erst mal Finger weg!“

Im Juli 2021 wird der Abschleppdienst Krüger zu einem Unfall mit E-Fahrzeug gerufen. Auf der A44 wurde ein Hybrid-Fahrzeug stark beschädigt. Krüger ist als Bergungsleiter der technisch Verantwortliche vor Ort. „Erst einmal Finger weg!“, entscheidet er damals. „Zuerst mussten wir den Zustand des Akkus sowie der elektrischen Leitungen sichten und den Trennschalter finden, um das Hochvoltsystem spannungsfrei zu machen.“ Schnell ist klar: Hier kann das RescueBag-System optimal zum Einsatz kommen.

Die Hülle, in die das havarierte Fahrzeug noch an der Unfallstelle eingepackt wird, schützt als Erstmaßnahme gegen die Selbstent-



Mit dem Tieflader kann der Abschleppdienst defekte Lkw schnell und sicher bergen und in die Werkstatt oder direkt zu seinen Kunden befördern. Dafür fährt Jörg Krüger auch schon mal ins europäische Ausland.



Wichtig für seine Mitarbeiter: An ausrangierten Gehäusen von Pkw-Akkus zeigt Jörg Krüger deren Aufbau und Funktionsweise und erklärt, wie eine Selbstentzündung abläuft.

zündung des Lithium-Ionen-Akkus. Für den Notfall steht zudem ein Gel-Sprühgerät zum Löschen bereit. Der Sack besteht aus einem speziellen, nicht brennbaren Gewebe, das die Sauerstoffzufuhr unterbindet, gleichzeitig aber Batteriegas entweichen lässt. Ein so geborgenes Fahrzeug wird anschließend für einige Tage auf dem Hof des Unternehmens abgestellt, bis der Akku abgekühlt ist und die Gefahren gebannt sind. Anschließend kann der Akku entnommen und je nach Zustand Fachbetrieben zur Reparatur übergeben werden. Bei Bedarf kommt er in einen kleineren RescueBag, der in einem ADR-konformen Behälter gelagert wird.

Bereit für die Zukunft

Seit dem ersten Einsatz hält Krüger zwei Gehäuse von Fahrzeug-Akkus bereit, um mit ihnen Schulungen durchzuführen und Interessierten die Technik zu demonstrieren. Ein eigens angeschaffter Anhänger mit sämtlichem Rüstzeug für den Havariedienst an E-Fahrzeugen steht ebenfalls bereit – einmalig in der Branche. Darin finden sich unter anderem die erforderliche Persönliche Schutzausrüstung, spezielles Werkzeug für HV-Systeme, ein Gel-Sprühgerät und natürlich der RescueBag.

Jörg Krüger hat hohe Ansprüche – an die Technik, an die Arbeit, an die Sicherheit, an seine Mitarbeiter und an sich selbst. Der Erfolg seines Unternehmens gibt ihm recht, ebenso die Beziehung zu seinen treuen Kunden, aber vor allem das gute Miteinander und Vertrauen im Team. Ohne eine Spur Ironie sagt er: „Meine Mitarbeiter sind der Schlüssel zum Glück.“

Christoph Papsch
Fotojournalist mit Schwerpunkt
Unternehmensreportage



Krügers Havariedienst für E-Fahrzeuge ist eine einmalige Dienstleistung. Der dafür angeschaffte Anhänger enthält neben dem nötigen Rüstzeug auch Schutzausrüstungen mit Lichtbogenschutz.



Ihre Frage:

„Zahlt die Unfallversicherung auch, wenn ich ohne Licht mit dem Fahrrad zur Arbeit gefahren bin?“

Tanja Sautter,

Juristin bei der BG Verkehr,
antwortet:

Ja. Wer auf dem Weg zur Arbeit einen Unfall erleidet, steht grundsätzlich unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Mit welchem Verkehrsmittel er den Arbeitsweg zurücklegt, kann der Beschäftigte frei entscheiden. Wählt er das Fahrrad und fährt dabei versehentlich oder vorsätzlich ohne Licht, so wirkt sich das nicht negativ auf den Unfallversicherungsschutz aus. Denn nach § 7 Abs. 2 Sozialgesetzbuch VII schließt selbst verbotswidriges Handeln einen Versicherungsfall nicht aus. Entscheidend ist stets, dass sich der Unfall infolge einer versicherten Tätigkeit

ereignet. Das Gleiche gilt übrigens, wenn der Radfahrer keinen Helm getragen hat und deshalb schwerere Verletzungen davonträgt. Zumal es bislang keine gesetzliche Pflicht zum Tragen eines Fahrradhelms gibt. Auch hier gilt aber, dass ein Unfall nur dann als Arbeitsunfall anerkannt werden kann, wenn er sich infolge einer versicherten Tätigkeit ereignet hat. Ratsam ist das Fahren ohne Licht in der dunklen Jahreszeit natürlich genauso wenig wie Radfahren ohne Helm. Die teilweise tragischen Folgen sehen wir jeden Tag bei den Unfallmeldungen, die bei uns eingehen.

Spitzenreiter Hand

Bei 33,7 Prozent aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle, die Beschäftigte 2020 im Betrieb erlitten, haben sich die Betroffenen an der Hand verletzt. Nach Zahlen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung nehmen Handverletzungen zwar den Spitzenplatz in der Statistik ein. Ein großer Teil, wenn auch nicht alle, verheilt jedoch folgenlos. Anders bei Kopfverletzungen, die mit 7,6 Prozent zwar vergleichsweise selten sind, bei den tödlichen Arbeitsunfällen im Betrieb aber mit 40,3 Prozent die Statistik anführen.



20,7 Prozent weniger Unfälle ...

... erlitten die Beschäftigten der Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr im vergangenen Jahr auf ihrem Arbeitsweg. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass viele Beschäftigte während der Corona-Krise im Homeoffice arbeiteten.

Haushaltshilfe nach Unfall

Wer nach einem Arbeitsunfall wegen der notwendigen stationären oder ambulanten medizinischen Rehabilitation den Haushalt nicht weiterhin führen kann, hat nach dem Sozialgesetzbuch Anspruch auf eine Haushaltshilfe. Für diese Leistung müssen zwei weitere Voraussetzungen erfüllt sein: Im Haushalt lebt ein Kind unter zwölf Jahren oder ein Kind, das behindert und auf Hilfe angewiesen ist, und es gibt keine andere im Haushalt lebende Person, die den Haushalt führen kann.

+ Fragen beantwortet unser Service-Center unter
Tel.: 040 3980-1010.

Lippenherpes abheilen lassen

Wer die lästigen kleinen Bläschen an der Lippe aufsticht, um sie schneller loszuwerden, riskiert das Gegenteil: Die freigesetzte Flüssigkeit ist hoch ansteckend und das Virus kann sich leicht weiter verteilen. Entzündungen an der Nase oder dem Auge können als Komplikation hinzukommen. In der Apotheke sind Salben erhältlich, die den Heilungsverlauf beschleunigen, zum Beispiel durch Austrocknen der Bläschen. Wichtig: Tragen Sie einen Mundschutz, falls Sie trotz einer akuten Herpes-Erkrankung Kontakt zu Säuglingen haben. Weil deren Immunsystem erst aufgebaut werden muss, sind sie durch die Viren besonders gefährdet.

Bewegung wirkt

Drei schnelle Übungen, die jeder nachmachen kann, sorgen nachweislich für eine Steigerung des Wohlbefindens. Im Rahmen ihrer Bachelor-Arbeit untersuchte eine Studentin, ob die Bewegungsfolge „Die schnellen Drei“, eine einfache Kombination aus Atem- und Haltungsübungen, Einfluss auf das persönliche Wohlbefinden hat. Ergebnis: Fast die Hälfte der Personen, die drei Wochen lang täglich die Übungen machte, fühlte sich danach körperlich, psychisch und sozial besser – in der Kontrollgruppe waren es nur acht Prozent. Weitere Untersuchungen sollen folgen. „Die schnellen Drei“ entwickelte unser Mitarbeiter Dr. Thomas Draxler vor einem Jahr für die Leserinnen und Leser des SicherheitsProfi.

+ www.bg-verkehr.de → SicherheitsProfi 4-2020 →
Branchenausgabe Post, Postbank, Telekom



Auf die Fußspitzen stellen, die Arme nach oben dehnen (1), danach zur Seite (2) und nach hinten (3), dabei tief und ruhig atmen.

Knochenbruch – was tun?

Unsere Knochen können viel aushalten, aber bei einem Sturz auf hartem Untergrund ist die Belastung oft zu hoch. Wie erkennen Sie einen Knochenbruch und was ist zu tun?

In der Regel hat die verletzte Person starke Schmerzen oder nimmt eine Schonhaltung ein. Manchmal sind die Gliedmaßen unnatürlich verdreht oder nicht mehr voll beweglich, schwellen an oder verfärben sich bläulich. Beim offenen Bruch ist der Knochen durch eine Wunde sichtbar oder ragt sogar ein Stück heraus.

Erste Hilfe, bis der Rettungswagen kommt:

- ▶ **Abdecken:** Falls eine offene Wunde zu sehen ist, muss sie mit einem sterilen Verbandstuch abgedeckt werden. Versuchen Sie, dabei möglichst wenig Druck auszuüben.
- ▶ **Ruhigstellen:** Bewegung ist für die Betroffenen nicht nur sehr schmerzhaft, sondern könnte die Verletzung auch vergrößern. Einen gebrochenen Arm kann man mit dem Dreieckstuch ruhigstellen. Sind Beine, Becken oder Hüfte betroffen, soll die Person ruhig liegen. Soweit möglich, polstern Sie ein gebrochenes Bein von beiden Seiten mit zusammengerollten Decken, Kleidung oder Ähnlichem ab. Seien Sie vorsichtig und fragen Sie den Betroffenen nach seinen Bedürfnissen.
- ▶ **Warmhalten:** Achten Sie außerdem darauf, dass der Verletzte nicht friert oder auskühlt, und halten Sie Kontakt, um Veränderungen des Zustands sofort wahrnehmen zu können. Starke Schmerzen können zu einem Schock führen!
- ▶ **Erstickungsgefahr:** Ist die Person bewusstlos, bringen Sie sie so vorsichtig wie möglich in die Seitenlage, damit die Atemwege frei gehalten werden.

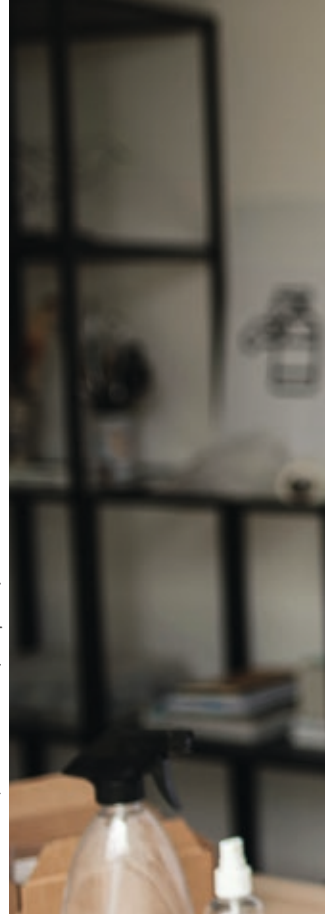
Selbst Fachärzte können nicht jeden Knochenbruch mit bloßem Auge erkennen. Zudem wird von Laien oft die Gefahr einer Gehirnerschütterung unterschätzt. Rufen Sie deshalb nach einem schweren Sturz immer den Rettungswagen.

Ingo Tappert
Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr

Eine hohe Impfquote der Beschäftigten ist nicht nur ein entscheidender Baustein im Gesundheitsschutz, sondern senkt auch die wirtschaftlichen Risiken in der Corona-Pandemie. Der Weg zu einer durchgeimpften Belegschaft ist allerdings mitunter steinig. Die BG Verkehr hilft mit neuem Infomaterial.

Corona: Warum die Impfung wichtig ist

© BG Verkehr; Adobe Stock (Halfpoint)



Frank Schäfer ergriff die Initiative bereits, als Begriffe wie 2G oder 3G noch unbekannt waren und der Impfstoffmangel die Schlagzeilen bestimmte. „Wir haben mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bereits sehr frühzeitig über das Thema Impfen gesprochen. Und nicht nur gesprochen. Wir haben ihnen alle Unterstützung gegeben, die denkbar war, und uns um Impftermine für sie gekümmert“, sagt der Geschäftsführer der Möbelspedition L. Spangenberg aus Pattensen, der gleichzeitig Präsident des Verbands AMÖ ist.

Die vielen Stunden auf der Website der Impfzentren und am Telefon haben sich für Schäfer, seine Beschäftigten und das Unternehmen gleichermaßen ausgezahlt. Bis auf einen Mitarbeiter ist das komplette Team der Möbelspedition durchgeimpft. Das minimiert die Risiken für die Betriebsabläufe und erhöht die Flexibilität in der Disposition. Doch betriebswirtschaftliche Aspekte sind für Schäfer nicht dominierend. „Für unser Unternehmen war die hohe Impfbereitschaft unter zweierlei Gesichtspunkten extrem wichtig: zum einen für den Gesundheitsschutz unserer Beschäftigten und der Kunden, zum anderen für die Gesellschaft insgesamt. Ich finde es wichtig, dass das Impfangebot angenommen wird.“

Risiken realistisch einschätzen

Arbeitsmediziner Dr. Christoph Caumanns von der BG Verkehr warnt davor, Covid-19 zu unterschätzen. Eine Infektion sei vor allem für ältere und vorerkrankte Personen mit dem hohen Risiko einer dauerhaften Schädigung bzw. eines tödlichen Ausgangs verbunden. Long-Covid-Erscheinungen mit dauerhaften, schweren Folgen trafen auch jüngere Menschen.

Trotz des Risikos, schwer an Covid-19 zu erkranken, zögern noch viele Deutsche mit der Impfung. Sie befürchten schwere Nebenwirkungen. Der Arbeitsmediziner Caumanns hat hier eine klare Meinung. Aus seiner fachlichen Sicht überwiegt der Nutzen der Impfung eindeutig das geringe Risiko, aufgrund von Nebenwirkungen dauerhaften Schaden zu nehmen (siehe Interview).

Sind alle geimpft, können die Schutzmaßnahmen gelockert werden.

Lockerung der Schutzmaßnahmen

Neben dem Nutzen für den Einzelnen hilft eine hohe Impfquote auch bei einer Rückkehr zu einer normalen Zusammenarbeit in den Unternehmen. Eine Stellungnahme des Koordinierungskreises für Biologische Arbeitsstoffe der

Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung vom 30. August zeigt: Sind die Beschäftigten durch die Impfung (oder eine durchgestandene Erkrankung) geschützt, können die Corona-Arbeitsschutzmaßnahmen unter bestimmten Voraussetzungen gelockert werden.

Beispielsweise müssen keine Masken mehr getragen und die Abstandsregeln nicht mehr eingehalten werden. Vollständig geimpfte oder genesene Personen könnten auch wieder im festen Team gemeinsam Fahrzeuge nutzen, ohne die AHA-L-Regeln umsetzen zu müssen. Für die Arbeit in Büros, aber auch in Fahrzeugen mit Mehrpersonenbesatzung ist das eine gewaltige Erleichterung.

Diese Lockerungen sind nur möglich, wenn fünf Voraussetzungen erfüllt sind:

- ▶ Alle Beschäftigten in einem Raum müssen vollständig geimpft oder genesen sein.
- ▶ Die zugrunde liegende Schutzimpfung ist mit einem oder mehreren in Deutschland zugelassenen Impfstoffen erfolgt.
- ▶ Es kommt kein beruflicher Kontakt von geimpften oder genesenen Personen mit nicht vollständig geimpften oder bisher nicht erkrankten Personen vor.
- ▶ Die Beschäftigten weisen ihre Impfung oder den Genesenenstatus freiwillig gegenüber dem Arbeitgeber nach.



Infos zur Impfung

Welche Impfstoffe gibt es und wie wirken sie?

Es gibt mRNA-Impfstoffe (Comirnaty von Biontech-Pfizer und Spikevax von Moderna) und Vektorimpfstoffe (Vaxzevria von AstraZeneca und Janssen von Johnson & Johnson). Alle Impfstoffe bringen durch die Impfung einen winzigen Abschnitt der viralen mRNA in die Zellen, der das sogenannte Spikeprotein herstellt. Mit diesem Oberflächenprotein dockt auch das Coronavirus an befallene Körperzellen an. Dieser winzige Erbgutabschnitt veranlasst die genannten Körperzellen, das Spikeprotein des Virus herzustellen, das dann wieder aus den Zellen ausgeschleust wird. Das Immunsystem der Geimpften erkennt diese ausgeschleusten Spikeproteine als Fremdeiweiße und produziert schützende Antikörper.

Bei einer natürlichen Infektion dringt im Gegensatz dazu das gesamte Virus mit seiner RNA – und nicht nur wie bei der Impfung der kleine „Genschnipsel“ zur Herstellung des Spikeproteins – in die Zellen ein. Das Virus veranlasst die Zellen quasi, „Raubkopien“ seiner selbst, also des kompletten Virus, zu erzeugen, die dann die befallenen Zellen verlassen, um andere zu infizieren.

- ▶ Rechtsverordnungen oder Erlasse von Bund, Ländern oder Kommunen zur jeweils aktuellen Pandemielage sprechen nicht gegen eine solche Regelung.

Das bedeutet: Solange zwei nachgewiesenermaßen geimpfte Beschäftigte zusammen in einem Büro sitzen, sind Maske und Mindestabstand verzichtbar. Kommt ein ungeimpfter Kollege oder eine Person hinzu, deren Impfstatus unklar ist, müssen alle Anwesenden Masken aufsetzen und Mindestabstände einhalten. Gleiches gilt analog für die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen. Taxi- oder Busfahrer werden deswegen nicht von den genannten Lockerungen profitieren. In der Möbelspedition, der Entsorgung oder der Fahrschule sind die Voraussetzungen jedoch erfüllbar.

Personalausfällen vorbeugen

Von dem entscheidenden Vorteil der Impfung profitieren Betriebe und Mitarbeiter gemeinsam: Mit jeder Impfung sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass Beschäftigte erkranken und ihre Kollegen anstecken. Das wiederum hält die betrieblichen Prozesse stabil und verhindert, dass das Geschäft wegen Personalausfällen plötzlich stillsteht. Eines der vielen Beispiele, in denen Gesundheitsschutz und wirtschaftlicher Erfolg Hand in Hand gehen. (bjh)



Paragraf 5 Absatz 2 der SARS-CoV-2-Arbeitschutzverordnung verpflichtet Unternehmerinnen und Unternehmer, ihre Beschäftigten im Rahmen der Unterweisung über die Gesundheitsgefährdung bei der Erkrankung an Covid-19 aufzuklären und über die Möglichkeit einer Schutzimpfung zu informieren. Die BG Verkehr hat einen Infolyer erarbeitet, der über die wesentlichen Aspekte der Impfung informiert. Er ist im Medienkatalog der BG Verkehr kostenlos erhältlich.

➕ www.bg-verkehr.de | Webcode: 21173598

Interview

Rückkehr in ein normales Leben

Viele Vorbehalte gegen die Impfung verschwinden, wenn man die Fakten kennt. Lesen Sie dazu das Interview mit unserem Arbeitsmediziner Dr. Christoph Caumanns.



© Adobe Stock (Jacob Lund)

Herr Dr. Caumanns, warum ist es wichtig, sich impfen zu lassen?

Eine Coronavirusinfektion ist insbesondere für ältere und vorerkrankte Personen mit einem hohen Risiko dauerhafter Schädigung bzw. tödlichen Ausgangs verbunden. Aber auch bei weniger schwerem Verlauf und bei jüngeren Personen treten häufig „Long Covid“-Erscheinungen mit dauerhaften, schweren Beeinträchtigungen bis hin zur Erwerbsunfähigkeit auf.

Manche Personen können durch bestimmte Erkrankungen oder Medikamente keinen ausreichenden Immunschutz nach einer Impfung aufbauen, sodass es wichtig ist, der Weiterausbreitung und vor allem der Entwicklung eventuell gefährlicherer Mutanten Einhalt zu gebieten und der Gesellschaft insgesamt wieder ein normales Leben zu ermöglichen.

Welche Impfnebenwirkungen treten auf?

Unterschieden werden muss zwischen normalen Impfreaktionen wie Schmerzen und Schwellung an der Einstichstelle, Müdigkeit, Kopf-, Glieder-, Gelenkschmerzen, Temperaturerhöhung oder Fieber, Frösteln, Schüttelfrost und Magen-Darm-Beschwerden auf der einen Seite. Diese Nebenwirkungen findet man analog bei natürlichen Virusinfekten. Sie dauern in der Regel zwei bis drei Tage an, sind unschädlich und können gegebenenfalls mit Paracetamol oder Ibuprofen gelindert werden. Regelrechte Nebenwirkungen mit negativen Folgen sind sehr selten. Das Risiko einer Herzmuskelentzündung nach mRNA-Impfstoffen (Comirnaty) wird für jün-

gere Männer mit einem Fall pro mehreren 10.000 Dosen, für andere Personen sogar noch geringer veranschlagt.

Bei den Vektorimpfstoffen wird das Risiko für die Bildung eines Blutgerinnsels im Gehirn, Lunge oder Bauchraum mit circa einem Fall pro 60.000 Dosen für Frauen jünger als 60 Jahre genannt. Bei anderen Personen ist das Risiko deutlich geringer. Es ist allerdings zu bedenken, dass eine Infektion mit dem Coronavirus ebenfalls zu Blutgerinnselbildungen und Herzmuskelentzündungen führen kann – und zwar sechsmal häufiger als nach Impfungen.

Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit eines allergischen Schocks bei der Impfung?

Die Wahrscheinlichkeit einer allergischen Kreislaufreaktion innerhalb von 15 Minuten nach einer Coronaimpfung beträgt 1 zu 50.000 bis 100.000. Die impfenden Ärzte sind darauf vorbereitet, während der 15-minütigen Beobachtungsphase nach der Impfung eine entsprechende Behandlung durchzuführen.

Wieso konnten die Impfstoffe so schnell zugelassen werden?

Üblicherweise schalten die Firmen die verschiedenen Phasen der Zulassung von Impfstoffen und Medikamenten hintereinander, um zwischendurch die erhaltenen Ergebnisse wissenschaftlich und wirtschaftlich zu evaluieren. Es wird dabei geprüft, ob bedenkliche Nebenwirkungen oder absehbare Unwirtschaftlichkeit wie zum Beispiel ausufernde Kosten drohen. So könnte man den Prozess rechtzeitig abbrechen. Bei den

Corona-Impfstoffen wurden einerseits die verschiedenen Phasen parallel gefahren. Die Ergebnisse wurden von der Europäischen Zulassungsbehörde sofort geprüft und nicht erst nach Abschluss aller Phasen. Andererseits gab es für die Firmen infolge der von der EU zur Verfügung gestellten Mittel und Garantien kein finanzielles Risiko, das die langwierigere Prozedur erfordert hätte.

Kann mRNA das Erbgut verändern?

Nein, da mRNA nicht in den Zellkern eindringt. Im Übrigen bringen die Viren ihre RNA bei jedem banalen Virusinfekt wie zum Beispiel Schnupfen in die befallenen menschlichen Zellen ein, um dort Kopien ihres Erbguts herzustellen.

Machen die Impfstoffe unfruchtbar?

Nein, hierfür gibt es keine wissenschaftlich ernst zu nehmenden Hinweise.

Kann man auch nach zweimaliger Impfung das Virus übertragen?

Ja, aber die Wahrscheinlichkeit ist äußerst gering, jedoch nicht gleich null.



Dr. Caumanns,
Arbeitsmediziner bei der BG Verkehr

Mobiles Impfteam vom Deutschen Roten Kreuz und der Seemannsmission auf dem Hafengelände in Bremen.



Was tun, wenn die Mannschaft monatelang im Hafen festsetzt, Besatzungswechsel an der Quarantäne scheitern oder Kapitäne verhindern, dass die Crew sich impfen lässt? Unter Beteiligung der BG Verkehr setzt sich eine starke Lobby für die Seeleute ein.

Gemeinsam für die Seeleute

Es gehört zum Handwerkszeug der internationalen Seeschifffahrt, mit gefährlichen Krankheitserregern umzugehen und sich vor ihnen zu schützen. Die Corona-Pandemie hat allerdings eine neue Dimension. Viele Staaten machten ihre Grenzen dicht und der Flugverkehr kam fast völlig zum Erliegen. Auf einmal waren Besatzungswechsel fast unmöglich und Hunderttausende Seeleute kamen nicht mehr nach Hause.

In dieser Krise zeigt sich einmal mehr, wie stark der traditionelle Zusammenhalt der Seefahrer-Gemeinschaft ist: Der Verband Deutscher Reeder und die Gewerkschaft ver.di/ITF führten wöchentliche Videokonferenzen ein, um konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation abzustimmen. Neben dem Hafenärztlichen Dienst Hamburg, der Deutschen Seemannsmission und dem Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere war auch die BG Verkehr mit ihrer Dienststelle Schiffssicherheit von Anfang an dabei.

Besatzungswechsel möglich machen

Wegen der Quarantäne wurden Besatzungswechsel zur Herausforderung. Während in Deutschland schnell pragmatische Lösungen gefunden wurden, gestaltete sich die Ein- und Ausreise von Seeleuten in vielen außereuropäischen Staaten schwierig. Trauriger Höhepunkt war der monatelange

Zwangsaufenthalt von 150 Kiribatier in einer Hamburger Jugendherberge. Auch deutsche Seeleute saßen teilweise im Ausland fest. Erst mithilfe der deutschen Botschaften vor Ort und der Dienststelle Schiffssicherheit gelang die Rückkehr.

Seeleute wurden oft vergessen, wenn in der Corona-Pandemie über die Systemrelevanz von Berufen geredet wurde.

Kostenloses Impfangebot im Hafen

Seit Ende Juni können sich Seeleute in deutschen Häfen, unabhängig von ihrer Nationalität oder der Schiffsflagge, gegen das Covid-19-Virus impfen lassen. Die Impfungen sind kostenlos und freiwillig. Neben den Hafenärztlichen Diensten sind es vor allem die Seemannsmissionen in den Häfen, die für die Organisation der Impfaktionen sorgen. Mittlerweile sind allein in Bremen und Hamburg über 5.000 Seeleute geimpft worden.

Auch manche Kapitäne sind Impfskeptiker

Die Impfungen sind nicht nur zum Schutz aller Crew-Mitglieder wichtig, sie ermöglichen

auch einfachere Besatzungswechsel, da viele Staaten für Einreisen Impfnachweise verlangen. Umso unverständlicher ist es, dass in Einzelfällen Kapitäne den für die Impfung erforderlichen Landgang verweigern, da sie Ausfälle durch Impfnebenwirkungen befürchten. Zwar haben Seeleute nach dem internationalen Seearbeitsübereinkommen einen Anspruch auf Gesundheitsschutz, wie er vergleichbar Arbeitnehmern an Land zusteht, aber das letzte Wort über den Landgang hat immer der Kapitän. Es bleibt also weiterhin viel zu tun, um die Situation der Seeleute in Corona-Zeiten zu verbessern.

Christian Bubbenzer

Referent in der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr

www.deutsche-flagge.de



Eine Mitarbeiterin des mobilen Teams impft auf dem Schiff einen indischen Seemann.

© picture alliance/dpa | Mohssen Assanmoghadam

Nach der Fusion 2010 blieb die Beitragsberechnung für Unternehmen der Seefahrt zunächst unverändert. Zwölf Jahre später ist die Übergangsfrist abgelaufen und es gibt wie geplant den ersten gemeinsamen Gefahrтарif.

Der neue Gefahrтарif für die Seeschifffahrt

Bereits im letzten SicherheitsProfi (03/21) haben wir darüber berichtet, jetzt steht er vor der Tür: Der erste gemeinsame Gefahrтарif der ehemaligen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft.

Die amtliche Bekanntmachung des neuen Gefahrтарifs erfolgte auf unserer Webseite am 8. Oktober 2021 unter www.bg-verkehr.de/die-bg-verkehr/bekanntmachungen.

Lohnnachweis bis Februar 2022

Auf Basis des Lohnnachweises, den jedes Unternehmen, das Mitarbeiter oder Aushilfen beschäftigt, einmal im Jahr abgeben muss, berechnet die BG Verkehr die Beiträge für die gesetzliche Unfallversicherung. Für die Unternehmen der Seefahrt werden die Beiträge erst ab dem Beitragsjahr 2022 nach dem Lohnnachweis berechnet. **Die Meldefrist für den Lohnnachweis 2021 endet am 16. Februar 2022.** Die Übermittlung erfolgt ausschließlich auf digitalem Weg. Wird der Lohnnachweis über mehrere Jahre nicht eingereicht, leitet die BG Verkehr ein Bußgeldverfahren ein.

+ www.bg-verkehr.de |
Webcode: 16488979

Was ändert sich 2022 für Unternehmen der Seefahrt?

Für Unternehmen der Seefahrt bleibt die bisherige Unterteilung in die Bereiche See und Land erhalten. Es wurden hierfür drei neue Gefahrтарifstellen aufgenommen:

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

Detaillierte Informationen für Ihr Unternehmen konnten Sie Ihrem Veranlagungsbescheid entnehmen, der Ihnen im Oktober zugegangen ist.

In diesem Artikel informieren wir Sie noch einmal über die wichtigsten Aspekte, die neben dem Gefahrтарif von Bedeutung für Sie sind.

Abrechnung des Beitragsjahres 2021

Die Abrechnung des Beitragsjahres 2021, für das noch die bisherigen rechtlichen Rahmenbedingungen gelten, erfolgt im ersten Quartal 2022. Wir bitten Sie, in diesem Zusammenhang folgende Fälligkeiten zu beachten:

- ▶ **15. Januar 2022:**
Jahresabschlusszahlung 2021 UVB (Arbeitnehmerversicherung),
- ▶ **15. Februar 2022:**
Jahresbeitrag UVU 2021 (Unternehmerversicherung) sowie
- ▶ **15. März 2022:**
UFZ 2021 (Unfallzuschläge).

Meldungen für Jahre vor 2022

Die Beitragsberechnung für Jahre vor 2022 (Korrekturmeldungen) oder für rückwirkende Unternehmensneuanmeldungen vor 2022 bei der BG Verkehr erfolgt weiterhin nach den bisher geltenden Berechnungsgrundsätzen im Rahmen der Selbsterrechnung. Entsprechende Vordrucke (JBN) können auf der Internetseite der BG Verkehr abgerufen werden oder werden von Ihren zuständigen Sachbearbeitern übersandt.

Vorschüsse ab 2022

Die BG Verkehr erhebt für das laufende Kalenderjahr Vorschüsse. Im darauffolgenden Jahr erfolgt die Berechnung des tatsächlichen Umlagebeitrags für das abgelaufene Kalenderjahr. Die gezahlten Vorschüsse werden dabei verrechnet. Die Vorschussforderung für das Jahr 2022 wird Ihnen im Frühjahr 2022 in einem Vorschussbescheid mitgeteilt.



zweig

Information für Unternehmen der Binnenschifffahrt

Der neue Gefahrтарif ist gültig für die Berechnung der Beiträge ab dem 1. Januar 2022. Die Gefahrklassen des neuen Gefahrтарifs werden daher für Unternehmen, die bereits Mitglied der BG Verkehr sind, erstmals im April 2022 bei der Berechnung des Vorschusses für 2022 herangezogen. Die Gefahrklassen sagen nicht unmittelbar etwas darüber aus, wie hoch die individuellen Beiträge ab 2022 tatsächlich sein werden, sondern geben lediglich wieder, in welchem Verhältnis die Gesamtausgaben der BG Verkehr unter den Mitgliedsunternehmen zu verteilen sind.

Die Umlageforderung, das heißt der Finanzbedarf der BG Verkehr, ist von mehreren Faktoren abhängig. Neben der Entwicklung der Entgelte in den Unternehmen und des Beitragsaufkommens sind insbesondere die aktuellen Entschädigungsleistungen und der auf die BG Verkehr entfallende Anteil an der Lastenverteilung unter den gewerblichen Berufsgenossenschaften von Bedeutung. All diese Faktoren bilden die Grundlage für den Beitragsfuß, einen wesentlichen Faktor der

Beitragsberechnung, der jährlich vom Vorstand der BG Verkehr neu festgesetzt wird. Gesicherte Vorhersagen über die Entwicklung des Beitragsfußes sind wegen der Vielschichtigkeit der genannten Faktoren nicht möglich.

Im April 2022 wird die Beitragsumlage für das Jahr 2021 abgerechnet. Für das Jahr 2021 gelten noch die Gefahrklassen des 25. Gefahrтарifs der BG Verkehr. Die Beitragsumlage für das Jahr 2022 auf Basis der Gefahrklassen des neuen Gefahrтарifs erfolgt erst im April 2023.

+ Sie haben Fragen zum Gefahrтарif oder zu Ihrem Veranlagungsbescheid?
Rufen Sie uns gern an! Sie erreichen Ihre Ansprechpersonen unter den Kontaktdaten auf Ihrem Veranlagungsbescheid oder unter E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de
Telefon: 040 3980-0

Vorschüsse ab einer Höhe von 300 Euro können Sie in elf Raten zahlen, sofern zum Zeitpunkt der Erstellung des Bescheids keine Forderungsrückstände in der Vollstreckung sind.

Der Vorschuss für Personen, die der Unternehmer-, Zusatz-, Ehegatten- oder freiwilligen Versicherung unterliegen, beträgt nur 75 Prozent des rechnerischen Betrags, sofern die Versicherten seit mindestens drei Jahren bei der BG Verkehr versichert sind.

Am 15. Mai 2022 wird somit 1/11 des Vorschusses für 2022 fällig. Die weiteren zehn Vorschussraten sind monatlich, beginnend mit dem 15. Juni 2022, zu begleichen. Vorschussforderungen unter 300 Euro müssen vollständig zum nächsten Fälligkeitstermin gezahlt werden. Forderungen für die Zusatzversicherung und die freiwillige Versicherung sind generell zum 15. Mai in einer Summe fällig.

Berechnung der Vorschüsse und Beiträge ab dem Jahr 2022

Die Berechnung für die Unternehmer-, Zusatz-, Ehegatten- und freiwillige Versicherung erfolgt nach der Gefahrklasse des Hauptunternehmens. Die bisherige Berechnung der Ehegattenversicherung in Unternehmen der Seefahrt nach der 1/3-Regelung entfällt. Die Durchschnittsjahreseinkommen (DJEK) für die kraft Gesetzes versicherten Küstenfischer und Küstenschiffer und die Durchschnittsheuern (D-Heuern) als Beitragsgrundlage zur Arbeitnehmerversicherung der Seeleute bleiben erhalten. Die Beitragsübersichten und AG-Rundschreiben bleiben wie gehabt für Sie bestehen.

Nachlass-/Zuschlagsverfahren ab 2022

Über die Vorgehensweise im Nachlass-/Zuschlagsverfahren haben wir Sie bereits im letzten SicherheitsProfi informiert.

Mindestbeitrag

Im Rahmen der Zusammenführung der Bereiche Fahrzeughaltungen und See wurde auch die Vorgehensweise zum Mindestbeitrag angepasst. So wird es für Vorschüsse/Beiträge ab dem Jahr 2022 auch für die Unternehmen und Unternehmerinnen/Unternehmer der Seefahrt einen Mindestbeitrag von 62 Euro geben. Der Mindestbeitrag fällt an, sofern der rechnerische Vorschuss/Beitrag unter 62 Euro liegt. Eventuelle Beitragsnachlässe, die dazu führen würden, dass der Mindestbeitrag unterschritten wird, werden entsprechend gekappt.

Franziska Mallmann
Mitgliederabteilung der BG Verkehr

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



© BG Verkehr/Marco Grundt

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Augen auf die Straße!

Assistenzsysteme können bereits sehr viel, aber trotzdem fahren sie nicht selbst – noch nicht.

Dieser eine Moment, den man nicht mehr rückgängig machen kann. Und der einen für den Rest des Lebens verfolgt. Die Verantwortung für den Tod oder die schwere Verletzung eines Menschen wiegt schwer. Und man war doch nur einen Moment abgelenkt, nicht bei der Sache, hat eine neue Route ins Navi getippt, in der abgelegten Tasche auf dem Nebensitz nach dem letzten Schokoriegel gewählt oder nur mal eben nachsehen wollen, wer da so hartnäckig Nachrichten schickt oder anruft. Und genau in dem Moment kommt es zu der einen Situation, die man als Profi problemlos im Griff gehabt hätte – wenn Augen und Aufmerksamkeit auf die Straße gerichtet gewesen wären.

Auch wenn jeder Mensch anders mit einem solchen Erlebnis umgeht, die Erinnerung daran belastet. Damit das möglichst vielen erspart bleibt, haben wir Assistenzsysteme in den Fahrzeugen, die warnen, korrigieren oder sogar handfest ins Geschehen eingreifen. Gut so, diese Entwicklung muss konsequent weitergehen. Aber es bleiben Assistenten! Sie können uns helfen, unterstützen und uns im äußersten Fall vor einem schweren Unfall bewahren. Aber sie fahren nicht selbst – noch nicht. Geben Sie die Verantwortung nicht ab – es funktioniert nicht. Keiner von uns ist vor Unaufmerksamkeit sicher – das ist menschlich, und genau dafür sind die meisten der derzeit verbauten Assistenzsysteme konstruiert. Nutzen Sie sie, aber respektieren Sie die Grenzen. Sie fahren! Ihre Fähigkeiten sind gefragt! Augen und Aufmerksamkeit sind auf die Straße gerichtet. Dann sind Ihre Assistenzsysteme Ihre Freunde.

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 unter
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