

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr



Fahrerassistenzsysteme | 16

Konsequente Nutzung rettet Leben

Lithiumbatterien Was gilt beim Transport? | 10

Reportage Von Beruf Festmacher | 20



Wo die Technik dem Leben dient, sollten wir sie kompromisslos nutzen.

Liebe Leserin, lieber Leser,

Basketball spielen im Rollstuhl? Das ist doch kein richtiger Sport, denken da viele, und bestimmt eine eher deprimierende Veranstaltung. Wer schon einmal zugeschaut hat, sieht das völlig anders. Blitzschnell, geschickt und voller Lebensfreude sind

diese Sportler – ein Anblick, der motiviert und vor allem denjenigen Mut macht, die nach einem Unfall glauben, nun sei alles vorbei. Darum unterstützen wir die Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball, die im Sommer in Hamburg stattfindet.

Wer nach einem Unfall auf den Rollstuhl angewiesen ist, quält sich oft mit Fragen. Warum ich, wie konnte das passieren? Nicht immer kann man das erklären. Manchmal ist die Antwort aber ganz einfach: Der Unfall konnte passieren, weil die lebensrettenden Fahrerassistenzsysteme ausgeschaltet waren. Oder weil jemand die Feststellbremse nicht eingelegt hat. Menschen sind eben keine herzlosen Roboter, sondern haben Schwächen, sind vergesslich, unaufmerksam, überschätzen sich selbst ... Für mich gibt es deswegen kein Wenn und Aber: Wo die Technik dem Leben dient, sollten wir sie kompromisslos nutzen. Unsere Unfallanalysen zeigen, dass damit schwere und tödliche Unfälle verhindert würden. Dieses Argument müsste eigentlich auch den größten Skeptiker überzeugen!

Behauptet heute jemand, es könnte eine Welt ohne schlimme Arbeitsunfälle geben, erntet er meist ungläubiges Kopfschütteln. Warum eigentlich? Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg! Wie der aussehen könnte, zeigen viele Artikel im aktuellen SicherheitsProfi – ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Impressum

Herausgeber:

Berufsgenossenschaft
Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka, Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:

Dorothee Pehlke (dp), Birgitta
Angenendt (ba), Renate Bantz
(rb), Ute Krohne (uk)
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

mdsCreative GmbH
Alte Jakobstraße 105, 10969 Berlin

Druckerei und Verlag:

apm alpha print medien AG
Kleyerstraße 3, 64295 Darmstadt

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



8

© Fotolia/gumpapa



16

© Gettyimages/Sean Gallup



28

© MSSP

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 4

Sicher & gesund

Automatische Feststellbremse
BG Verkehr fordert technische Lösung 8

Lithiumbatterien und -zellen
Infos zu Transport und Lagerung 10

Den Notfall managen
Neue Planungshilfe für Betriebe 14

Fahrerassistenzsysteme
Weniger Unfälle durch konsequente Nutzung 16

Kampagne **komm**itmentensch
Das Handlungsfeld Führung 18

Reportage: Von Beruf Festmacher
Zu Gast bei der Vertäugesellschaft Festma in Bremen 20

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

Unfallbilanz im Extranet
Neuer Service für Mitglieder 27

Rollstuhlbasketball
Weltmeisterschaft in Hamburg 28

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann zum Thema Verantwortung 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 2



© IFA


Schwingungsbelastung messen

Beim Fahren werden über den Sitz Schwingungen auf den Körper übertragen. Je nach Dauer und Intensität der Belastung kann dadurch die Lendenwirbelsäule geschädigt werden. Die Gefahr ist bei modernen Lkw und Bussen eher gering, bei Gabelstaplern oder Traktoren kann es aber durchaus zu einer gesundheitsschädlichen Vibrationsbelastung kommen.

Eine der wichtigsten Schutzmaßnahmen sind schwingungsdämpfende Fahrersitze. „Selbst geprüfte Fahrersitze, die auf die Fahrzeugeigenschaften abgestimmt sind, können die Belastung allerdings nicht verringern, wenn ihr Federdämpfersystem falsch eingestellt ist“, sagt Christian Freitag, Leiter des Referates „Vibration“ vom Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA). Und auch die Fahrweise kann großen Einfluss auf die Vibrationsbelastung haben. Jede Fahrbahnebenheit, die nicht umfahren wird, sorgt für zusätzliche Schwingungsbelastung.

Das IFA hat nun ein einfaches Gerät entwickelt, mit dem man auf einen Blick erkennen kann, ob die Schwingungsbelastung zu hoch ist. Es besteht aus einer Messscheibe auf dem Fahrersitz und einem einfach zu montierenden Display, das die Vibrationsbelastung veranschaulicht: Ein Balken am rechten Displayrand signalisiert über seine Farbe – grün, gelb, rot – ob die Schwingungsbelastung eine kritische Höhe erreicht. Fahrer haben damit die Möglichkeit, Schwingungen zu sehen, zu bewerten und aktiv zu verändern.

Interessierte Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr können das Anzeigergerät über ihre zuständige Regionalabteilung ausleihen. Bei Fragen zu Schwingungsbelastungen wenden Sie sich bitte per E-Mail an die Experten der BG Verkehr.

 **E-Mail:** laerm_und_vibrationen@bg-verkehr.de
www.dguv.de/ifa



© Via Storia/DGUV

NAPO ist wieder unterwegs

2017 wurde die Serie mit der Comicfigur Napo mit einem zweiten Film zum Thema „Sicher unterwegs“ fortgesetzt. Napo, der auch in diesem Film ohne Sprache auskommt, bewältigt Probleme und Herausforderungen, die Berufsfahrern auf der Straße tagtäglich begegnen. Dazu gehören so selbstverständliche Dinge wie das Rückwärtsfahren mit einem Lkw, die sichere Beladung, die richtige Wartung oder Sicherheitsvorkehrungen für Fahrten bei winterlichen Verhältnissen. Napo ist mittlerweile zu einem wichtigen Botschafter für die Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (EU-OSHA) geworden, seine Filme stehen kostenfrei zum Herunterladen zur Verfügung.

 www.napofilm.net

Gefährdungsbeurteilung: irreführende Werbung

In der letzten Zeit sorgten irreführende Warnungen vor verstärkten Kontrollen der Berufsgenossenschaften für Unsicherheit. In Pressemeldungen von Unternehmen wird suggeriert, dass die Berufsgenossenschaften ab 2018 verstärkt kontrollieren, ob Unternehmen fachgerechte Gefährdungsbeurteilungen zu psychischen Belastungen erstellen. Diese Aussage ist so nicht korrekt und dient lediglich dazu, für eigene Produkte zu werben. Schon seit vielen Jahren beraten die Unfallversicherungsträger zu diesem Thema und nehmen hier auch ihre Aufsichtsfunktion wahr. Insbesondere die psychischen Belastungen waren und sind nach wie vor ein wichtiger Aspekt der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie. Die BG Verkehr unterstützt ihre Mitgliedsunternehmen bei der Gefährdungsbeurteilung inklusive der Beurteilung psychischer Belastungen im Rahmen ihres Beratungs- und Überwachungsauftrages.

Weniger Verkehrstote im Jahr 2017



© photographee.eu

Nach Schätzungen des Statistischen Bundesamtes ist die Zahl der Verkehrstoten 2017 im Vergleich zum Vorjahr rückläufig. Man geht dort von einem Rückgang um ein Prozent auf rund 3.170 Verkehrstote aus. Bei den Verletzten sei im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr eine Abnahme um zwei Prozent auf rund 390.000 zu erwarten.

Weil menschliches Versagen mit 90 Prozent Unfallursache Nummer eins ist, nimmt der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) an, dass Automatisierung ein großes Potenzial zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hat. So könnten Fahrerassistenzsysteme Gefährdungen durch Leistungsschwankungen und Emotionen des Fahrers mindern. Bis 2020 ist nach Schätzungen des VDI eine Reduzierung der Verkehrstoten um bis zu 730 Personen durch eine zunehmende Automatisierung im Straßenverkehr möglich.

www.vdi.de

komm mit mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.



Lästern ist so gestern

Wer solche Kollegen hat, braucht keine Feinde mehr: Sie lästern, mobben, säen Zwietracht – und vergiften damit das Betriebsklima. Welche Auswirkungen hat das? Mit dieser Frage beschäftigt sich der neue Videoclip, den die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen im Rahmen ihrer Präventionskampagne komm mit mensch veröffentlicht haben. „Der Adapter“ ist der zweite von bisher drei geplanten Spots, die Themen der Kampagne aufgreifen.

Einfache Handlungshilfe für Verantwortliche

Die Hälfte der Beschäftigten in kleinen und mittleren Unternehmen findet, in ihrem Betrieb werde zu wenig dafür getan, dass sie gesund bleiben und sicher arbeiten können. Das ist ein Ergebnis der Umfrage im Zusammenhang mit der Präventionskampagne komm mit mensch. Wie aber können Verantwortliche die Arbeit in ihrem Betrieb sicher und gesund gestalten und ihre Mitarbeiter in die Präventionsmaßnahmen einbeziehen? Tipps und einfache Handlungshilfen für Führungskräfte gibt die Broschüre „Selbstverständlich sicher und gesund“ mit Checklisten, Diskussionsanregungen und Arbeitsmaterial. Die Broschüre steht zum Herunterladen auf der Internetseite der Kampagne zur Verfügung.

www.kommmitmensch.de

© Aktion Staub war gestern



www.bgbau.de/staubarm-bauen

Initiative gegen Baustaub

„Staub war gestern“ lautet das Motto einer Initiative, die auf Deutschlands Baustellen den allgegenwärtigen Staub bekämpfen will. Mit der Initiative wollen die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG BAU) und ihre Kooperationspartner den Staub auf Baustellen reduzieren. Es geht vor allem darum, „alle Akteure am Bau einzubinden und mehr für die Gefährdungen der Gesundheit durch Stäube zu sensibilisieren“, erklärt Norbert Kluger, Leiter des Bereichs Gefahrstoffe der BG BAU. Das Aktionsprogramm will durch systematische Kooperation und Koordinierung die Wirksamkeit bestehender Einzelmaßnahmen steigern. Ein Branchenportal im Internet bündelt alle Aktivitäten und Handlungshilfen.

Da steckt Logistik drin

Am 19. April startet zum 11. Mal der von der Bundesvereinigung Logistik initiierte „Tag der Logistik“. Er will zeigen, was Logistik alles bewegt, und bietet für interessierte Menschen von heute und Fachkräfte von morgen Einblicke in die Welt der Logistik. Rund 80 Veranstaltungen sind bereits gelistet.



TAG DER LOGISTIK

www.tag-der-logistik.de

Verkehrsgerichtstag fordert höhere Bußgelder

Geschwindigkeits-, Abstands- und Überholverstöße sollen spürbar stärker bestraft werden. Dafür hat sich der Verkehrsgerichtstag Ende Januar in Goslar ausgesprochen. Neben einer Erhöhung der Geldbußen für „sicherheitsrelevante Vergehen“ soll auch schneller ein Fahrverbot verhängt werden können. Die Experten waren sich darüber einig, dass höhere Bußgelder nur wirken, wenn genügend kontrolliert wird. Daher sollte die Polizei ihre Kontrollen vor allem dort ausweiten, wo sich Unfälle häufen. Die Gewerkschaft der Polizei lobte die Empfehlung als wichtiges Signal, das der Gesetzgeber zügig aufgreifen sollte.

Branchenkonferenz KEP



© Thinkstock/jieab/iStock

Schlagworte wie Elektroantrieb, Zustellroboter und Drohneneinsatz in der Kurier-, Express- und Post-Branche (KEP) zeigen: Die Zustellung „auf der letzten Meile“ ist im Wandel. Die Innovationen werden sich auf die Arbeit der Beschäftigten auswirken. Bieten sie Chancen zur Reduzierung von Belastungen und Gefährdungen? Kann das Unfallrisiko gesenkt werden? Mit diesen Fragen beschäftigt sich die Branchenkonferenz KEP „Auslieferung auf der letzten Meile im Wandel – Chancen für den Arbeitsschutz?“ am 14. Juni 2018 bei der BG Verkehr in Hamburg. Anmeldung und Infos auf der Homepage der BG Verkehr.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 18929148



© Fotolia/Gina Sanders

Ruhezeit im Lkw – Europäischer Gerichtshof bestätigt Verbot

Lastwagenfahrer dürfen ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Lkw verbringen. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat die von Belgien, Frankreich und Deutschland eingeführten Sanktionen bei entsprechenden Verstößen bestätigt. Die Luxemburger Richter hatten in letzter Instanz über ein Gesetz in Belgien zu entscheiden, das eine Geldbuße von 1.800 Euro vorsieht, wenn sich die Fahrer während der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit in ihrem Fahrzeug aufhalten.

Geklagt hatte 2014 das belgische Transportunternehmen Vaditrans. Der EuGH sollte über die korrekte Auslegung der EU-Verordnung 561/2006 entscheiden. Die Luxemburger Richter befanden, dass es Ziel des Gesetzgebers gewesen sei, die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals zu verbessern. Dies wäre nicht der Fall, wenn Fahrer die Pause im Fahrzeug verbringen würden. Außerdem vertraten die Richter die Auffassung, es sei Sache der Mitgliedstaaten zu entscheiden, mit welchen Sanktionen das EU-Recht auf ihrem Territorium durchgesetzt werden kann. Ihre tägliche Ruhezeit von mindestens neun Stunden dürfen die Fahrer allerdings in ihrem Lkw verbringen. Voraussetzung ist, dass es dort eine geeignete Schlafmöglichkeit gibt.

Aus Sicht der BG Verkehr ist das Luxemburger Urteil positiv zu bewerten: „Damit können die Arbeitsbedingungen der im Straßenverkehrsgewerbe beschäftigten Arbeitnehmer und die allgemeine Straßenverkehrssicherheit verbessert sowie die Wettbewerbsbedingungen im Straßenverkehrsgewerbe angeglichen werden“, so Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr.

[+ curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)



Regelwerk kompakt

Welche Schritte sind bei einer Gefährdungsbeurteilung zu beachten? Was ist beim Führen von Fahrzeugen auf dem Betriebsgelände wichtig? Was gehört zur Unterweisung und wo steht das? Antworten gibt die neu aufgelegte Flyerserie „Regelwerk kompakt“. Erschienen sind bisher: Regelwerk Arbeitsschutz im Überblick, Fahrzeuge, Gefährdungsbeurteilung, Unterweisung, Arbeitgeberpflichten, Betriebssicherheitsverordnung und Bildschirmarbeit.

+ PDF-Download und Bestellung: www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Aktuelle Unfallmeldungen

Sattelzug kippt auf Baustelle um

Auf einem leicht abschüssigen Baustellengelände arbeitete ein Fahrer, der langjährige Erfahrung im Schüttguttransport hatte. Er betätigte während der Fahrt im Gefälle die Kippeinrichtung und leitete gleichzeitig eine Kurvenfahrt ein. Dabei kippten Sattelzugmaschine und Auflieger um. Der Fahrer hatte den Sicherheitsgurt nicht angelegt und brach sich bei dem Unfall mehrere Rippen.

Sturz beim Aussteigen



© Gettyimages/Alan Thornton/The Image Bank

Ein Berufskraftfahrer übernachtete im Lkw-Führerhaus. Als er am nächsten Morgen aussteigen wollte, hielt er sich nicht richtig fest, rutschte vom Aufstieg ab und stürzte aus etwa einem Meter Höhe zu Boden. Er konnte den Sturz nicht abfangen und brach sich mehrfach das linke Fersenbein. Der Fahrer musste mit dem Rettungswagen ins Krankenhaus gebracht werden und war mehrere Wochen nicht arbeitsfähig.

Auge verletzt

Ein Auszubildender hatte den Auftrag, eine Lackspritzpistole gründlich zu reinigen. Während er in vorgebeugter Haltung arbeitete, spritzte ihm der Lackverdünner in das linke Auge. Das war möglich, weil der junge Mann statt einer Korbbrille eine für diese Tätigkeit ungeeignete Gestellbrille trug. Die Hornhautverätzung musste beim Augenarzt behandelt werden. Eine Betriebsanweisung für das Reinigen von Spritzpistolen lag nicht vor.



BAG fördert Nutzung von Sicherheitsparkplätzen

Wer gesicherte Parkplätze nutzt, kann seit diesem Jahr Zuschüsse vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) beantragen. Voraussetzung ist, dass die Parkplätze über eine Einfriedung und Zufahrtsbeschränkung sowie eine Kamera-/Videoüberwachung für alle Ein- und Ausfahrten verfügen. Außerdem müssen sanitäre Anlagen fußläufig erreichbar und der Parkplatz muss gleichmäßig ausgeleuchtet sein.

Derzeit gibt es in Deutschland rund 20 Sicherheitsparkplätze an Autobahnen. Das BAG erstattet im Rahmen der Demimis-Periode 2018 bis zu 80 Prozent der Kosten. Das gilt für Lkw ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Weitere Bedingungen und ein Muster für die Sammelrechnung gibt es auf der Website des BAG.

+ www.bag.bund.de

Neue Leiternorm ab 2018

Die häufigste Unfallursache beim Einsatz von Leitern ist mangelnde Standfestigkeit. Laut einer Statistik der gesetzlichen Unfallversicherung gab es 2016 knapp 23.700 meldepflichtige Unfälle im Zusammenhang mit Leitern. Die fehlende Standsicherheit der Leiter ist in fast 90 Prozent der Unfälle die Ursache. Die zum 1. Januar 2018 in Kraft getretene überarbeitete Leiternorm DIN EN 131 soll dafür sorgen, dass die Gefahrenquelle bereits bei der Herstellung minimiert wird. Die wichtigste Änderung betrifft tragbare Anlegeleitern mit einer Leiterlänge von über drei Metern. Diese müssen in Zukunft eine größere Standbreite aufweisen. Ältere Leitermodelle können weiterverwendet werden, wenn deren Sicherheit für den entsprechenden Arbeitsauftrag gewährleistet ist. Zur Einschätzung dient die Gefährdungsbeurteilung. Im Zweifel sollten Leitern mit einer Traverse nachgerüstet werden.



© Fotolia/Zerbor

Automatische Feststellbremse

Jedes Jahr sterben Menschen, weil sie vergessen haben, die Feststellbremse einzulegen. Es ist Zeit für eine technische Lösung.



Der Lkw-Fahrer stellte den Anhänger seines Gliederzuges am rechten Fahrbahnrand ab, um sein Fahrzeug auf dem Betriebshof zu beladen. Nach der Beladung fuhr er rückwärts an den Anhänger heran, um diesen wieder anzukuppeln. Beim Verbinden der Bremsschläuche setzte sich das Gespann in Bewegung. Der Fahrer lief in Richtung Führerhaus, kam zwischen Bordstein und Lkw zu Fall und wurde vom rechten Vorderreifen des Lkw überrollt. Hierbei zog er sich vielfache Brüche an Beinen und Armen sowie Quetschungen der Organe zu. Resultat der Unfalluntersuchung der BG Verkehr: Der Gliederzug rollte weg, weil weder die Feststellbremse des Zugfahrzeuges aktiviert wurde noch der Anhänger durch einen Unterlegkeil gesichert war! Wegen seiner schweren Verletzungen konnte der Fahrer nicht wieder ins Arbeitsleben eingegliedert werden und sitzt im Rollstuhl. Er erhält eine Rentenzahlung. Die Kosten belaufen sich seit dem Unfall im Jahr 2014 auf über 165.000 Euro.

Unfälle durch weggrollende Fahrzeuge

Unfälle durch weggrollende Fahrzeuge treten nicht übermäßig häufig auf, stehen aber wegen der Schwere der Unfallfolgen im Fokus der Prävention. Gerade im Zuge der weltweiten Präventionsstrategie Vision Zero, der sich auch die BG Verkehr verpflichtet hat, dürfen solche schweren oder gar tödlichen

Unfälle nicht hingenommen werden. Eine Umfrage der BG Verkehr bei allen Unfallversicherungsträgern ergab, dass zwischen 2011 und 2016 bei 55 schweren und tödlichen Unfällen die Ursache ein weggrollendes Nutzfahrzeug war (siehe Tabelle rechts). In 40 Prozent der Fälle starb das Unfallopfer.

Präventionsmaßnahmen

In der Vergangenheit hat die BG Verkehr bereits verschiedene Präventionsmedien zu diesem Thema erarbeitet. Neben der Darstellung der richtigen Verfahrensweise in der Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ und den entsprechenden Informationen gehören dazu die Unterweisungskarte G5 „Fahrzeug sicher abstellen“ sowie der Film „Kuppeln – aber sicher!“. Artikel über Unfälle in unserem MitgliederMagazin ergänzen diese Schriften.

Weiterhin überprüfen die Aufsichtspersonen im Rahmen ihrer Betriebsbesuche die Gefährdungsbeurteilung der Unternehmen. Hier ist besonders interessant, ob die Gefährdung „Unkontrollierte Bewegung des Fahrzeugs“ berücksichtigt ist und welche Maßnahmen das Unternehmen daraus abgeleitet hat.

Da es seitens des Gesetzgebers außer der Warnleuchte bezüglich der festgelegten Feststellbremse keine weiteren technischen An-

forderungen gibt, hatte die BG Verkehr bereits vor Jahren die Hersteller um Unterstützung gebeten. Unsere Forderung nach einer Warnung des Fahrers, falls die Feststellbremse nicht eingelegt ist, wurde zwar aufgenommen, aber bisher nicht so umgesetzt, dass es zu einer wesentlichen Abnahme solcher Unfälle führte.

Allerdings kommen uns technische Neuerungen entgegen. So gibt es seit einigen Jahren automatische Parkbremsen bei Pkw. Unter anderem Volvo und Renault verwenden bei den schweren Lkw zum Beispiel eine Feststellbremse, die automatisch aktiviert wird, sobald der Motor ausgestellt wird. Leider haben – auch zum Bedauern der Fachpresse – andere Hersteller nicht nachgezogen.

Hersteller sollten handeln

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat sich auf Anregung der BG Verkehr des Themas angenommen. Das Ergebnis der Recherche und Diskussion ist der folgende Vorstandsbeschluss:

- ▶ Fahrzeughersteller sollen die Entwicklung und den serienmäßigen Einbau von sich selbsttätig einlegenden Feststellbremsen für alle Neufahrzeuge forcieren.
- ▶ Herstellerübergreifend sollen vereinheitlichte Funktionalitäten angestrebt werden.



Die BG Verkehr hat sich der Vision Zero verpflichtet: Niemand soll durch einen Unfall am Arbeitsplatz schwer verletzt werden oder sterben!

© Fotolia/gumpapa

- ▶ Es muss sichergestellt sein, dass die Feststellbremse aktiviert ist oder automatisch aktiviert wird, wenn der Fahrzeugführer keine Bedienung mehr ausübt und den Fahrersitz verlässt. Eine reine Warnfunktion reicht in diesem Falle nicht aus.
- ▶ Die Feststellbremse darf nur gelöst werden können, wenn der Fahrzeugführer sich in Bedienbereitschaft befindet oder mit entsprechenden Handlungen seinen Fahrwunsch signalisiert.
- ▶ Sonderfunktionen, wie zum Beispiel für das Abschleppen oder den Betrieb in Waschstraßen, müssen möglich sein.
- ▶ Auf die besondere Gefahrensituation durch wegrollende Fahrzeuge soll bei der Schulung sowie Aus- und Fortbildung intensiv hingewiesen werden.

Wir hoffen, dass unser Appell gehört wird. Denn dann wird es schwere und tödliche Unfälle durch wegrollende Fahrzeuge nicht mehr geben und wir kommen der Vision Zero einen Schritt näher!

Dr. Klaus Ruff

Stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention der BG Verkehr

Unfälle durch wegrollende Fahrzeuge mit Personenschäden

Jahr	Tödliche Unfälle	Unfälle ohne Todesfolge	Summe aller Unfälle
2011	7	9	16
2012	3	7	10
2013	3	4	7
2014	2	7	9
2015	3	1	4
2016	4	5	9
Summe	22	33	55

Daten für 2011 bis 2016 von allen Unfallversicherungsträgern der DGUV.

Fahrzeugart bei Unfällen

durch wegrollende Fahrzeuge

Fahrzeugart	Tödliche Unfälle	Unfälle ohne Todesfolge	Summe aller Unfälle
Lkw	18	27	45
Bus	3	1	4
Transporter	1	5	6
Summe	22	33	55

Bei der Fahrzeugart Transporter ist die Schwere der Unfälle deutlich geringer als bei den schweren Nutzfahrzeugen.

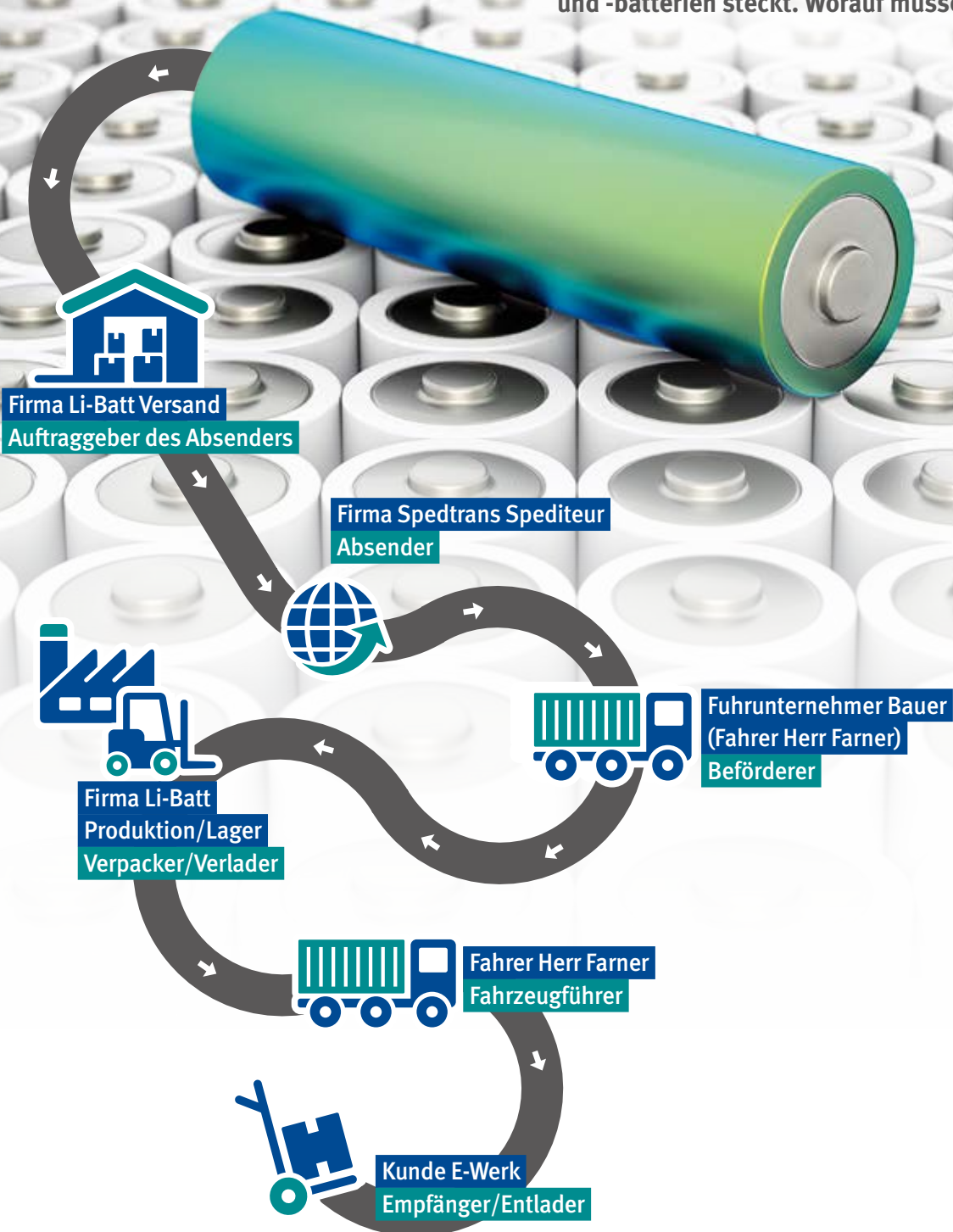
Tätigkeit vor oder während des Unfalls

Tätigkeiten	Tödliche Unfälle	Unfälle ohne Todesfolge	Summe aller Unfälle
Kuppeln	9	10	19
Abschleppen	1	1	2
Be- und Entladen	4	4	8
Sonstige	8	18	26
Summe	22	33	55

Mehr als ein Drittel der Unfälle geschieht beim Kuppeln von Fahrzeugen.

Transport von Lithiumbatterien

Brennende Handys oder Elektroautos sind natürlich die Ausnahme. Aber sie machen unmissverständlich deutlich, welches Gefahrenpotenzial in Lithiumzellen und -batterien steckt. Worauf müssen Sie achten?



Für die Herstellung der Lithiumbatterien gelten weltweit strenge Vorschriften. Ein genau definiertes Qualitätsmanagementsystem soll dafür sorgen, vor allem die gefährlichen internen Kurzschlussfehler auszuschließen. Brände mit Lithium-Metall-Zellen beziehungsweise Lithium-Metall-Batterien sind mit konventionellen Mitteln zur Brandbekämpfung schwer unter Kontrolle zu bringen. Bei Bränden mit Lithium-Ionen-Zellen beziehungsweise -Batterien kann durch Einsatz großer Wassermengen das Durchgehen weiterer Zellen verhindert werden. Von billig hergestellten Batterien und von Plagiaten geht ein hohes Risiko aus, da diese ohne Qualitätskontrollen hergestellt wurden und damit im ganzen Transportverlauf ein Brandrisiko darstellen. Für den Transport von Lithiumbatterien, egal auf welchem Verkehrsträger, gilt deswegen: Der Transporteur braucht eine Bestätigung dafür, dass der Herstellungsprozess der Lithiumzellen oder Lithiumbatterien alle Vorgaben erfüllt. Das muss keine ISO-Zertifizierung sein. Allerdings erfüllt eine Zertifizierung des Herstellungsprozesses nach ISO 9001 alle Vorgaben der Transportvorschriften der Verkehrsträger. Es gibt im Internet kostenlose Vorlagen zur Lieferantenabfrage, um sich vom Hersteller oder Lieferanten die einwandfreie Qualität der Ware bestätigen zu lassen.

Der Markt für elektronische Geräte, die mit Lithiumbatterien betrieben werden, wächst seit Jahren. Von der kleinen Zelle im Smartphone bis zur großen Batterie als Antrieb für Elektrobikes oder Serviceroboter, die den Rasen mähen, haben sie Einzug in den Alltag gehalten. Was bedeutet das für den Transport? Für die Versandvorbereitung macht es einen großen Unterschied, ob die Zellen verbaut sind oder ohne Ausrüstung verschickt werden, denn dafür gelten die strengsten Regelungen.

Transportvorschriften

Im Rahmen dieses Artikels können wir unmöglich auf alle Regelungen und Vorschriften eingehen. Darum ein paar grundsätzliche Hinweise: Für den Transport von Lithiumbatterien und Lithiumzellen auf der Straße gelten die gesetzlichen Vorschriften für den Transport von Gefahrgut, also in erster Linie das „Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße“ (ADR). Unterschieden wird dabei

zwischen neuen, gebrauchten und defekten Batterien. Diverse detaillierte Übersichten zur Sammlung, zur Verpackung und zum Transport der Zellen und Batterien gibt es im Internet (siehe Seite 13).

Die Verantwortung für den sicheren Transport tragen alle, die an der Beförderung beteiligt sind: Absender, Fahrer und Verlader.

Transport kleiner Zellen/Batterien nach SV 188 ADR

- ▶ keine Grenzwerte pro Beförderungseinheit, aber für kleine Zellen/Batterien, die ohne Ausrüstung verpackt wurden, gilt als Obergrenze 30 Kilogramm Bruttogewicht pro Versandstück
- ▶ orange Warntafel nicht erforderlich
- ▶ kein Beförderungsdokument gefordert, Fahrer benötigt keinen ADR-Schein
- ▶ für das Fahrzeug gibt es keine Mengengrenze

Transport großer Zellen/Batterien

Die 1.000-Punkte-Regel zur Beförderung geringerer Mengen kann noch bis 333 Kilogramm Zell-/Batteriegewicht pro Fahrzeug angewendet werden. Das bedeutet konkret:

- ▶ das Anbringen der orangenen Warntafel ist nicht erforderlich
- ▶ ein Beförderungsdokument ist nicht gefordert
- ▶ der Fahrer benötigt keinen ADR-Schein
- ▶ der Fahrer muss keine schriftlichen Weisungen mitführen
- ▶ die Standardschutzausrüstung ist ausreichend (ein Zwei-Kilo-Feuerlöscher ABC)
- ▶ die allgemeine Kontrolle des Fahrzeugs ist erforderlich

Bei mehr als 333 Kilogramm Zell-/Batteriegewicht pro Fahrzeug dürfen die Erleichterungen der 1.000-Punkte-Regel nicht mehr angewendet werden. Nun handelt es sich um eine Stan-

dardgefahrgutbeförderung. Für das Fahrzeug gibt es nun keine Mengengrenzen am Gewicht der beförderten Zellen/Batterien mehr. Das bedeutet konkret:

- ▶ die orange Warntafel muss aufgeklappt sein
- ▶ ein Beförderungspapier muss vorliegen
- ▶ schriftliche Weisungen müssen vorliegen
- ▶ der Fahrer benötigt einen gültigen ADR-Schein
- ▶ eine Gefahrgutschutzausrüstung ist gefordert
- ▶ die Kontrolle von Fahrzeugzustand und Schutzausrüstung ist nötig

Lagerung von Lithiumbatterien

Für die Lagerung von Lithiumzellen und -batterien gibt es bis heute keine gesetzlichen

Kennzeichnung



Bereits seit Januar 2017 darf die neue Kennzeichnung für Lithiumbatterien verwendet werden. Der alte Text, der für die kleinen Zellen/Batterien bisher erlaubt war, darf noch bis 31. Dezember 2018 verwendet werden. Auch der Gefahrzettel Nr. 9 darf für die großen Zellen und Batterien bis dahin verwendet werden.



Ab 1. Januar 2019 gibt es für die kleinen Zellen und Batterien dann das Lithiumbatteriekennzeichen und für die großen Zellen und Batterien den Gefahrzettel Nr. 9A. Auf die neue Markierung werden die jeweilige UN-Nummer und eine Telefonnummer für Rückfragen eingetragen.

Anforderungen. Beschädigte oder defekte Batterien müssen umgehend aus dem Lager- und Produktionsbereich entfernt werden.

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung gibt in der FAQ-Liste „Handlungsrahmen Elektromobilität“ folgende Hinweise: „Da die Palette von Elektrofahrzeugen vom Zweirad bis zum LKW reicht, ist eine Gefährdungsbeurteilung im Einzelfall unabdingbar. Insbesondere wird eine Regelung für den Fall benötigt, dass ein Akkumulator ohne äußerlich sichtbaren Schaden hinfällt oder vom Stapler angefahren wird, zum Beispiel Quarantäne und Beobachtung. Dies ist stark abhängig von der Bauform und der chemischen Zusammensetzung des jeweiligen Akkumulators, Antworten kann demnach nur der Hersteller des Akkumulators geben. Des- sen Hinweise sind zu beachten. In diesem Zusammenhang kann es auch sinnvoll sein, Regelungen bezüglich der Lagerbedingungen von Lithium-Ionen-Akkumulatoren zu treffen.

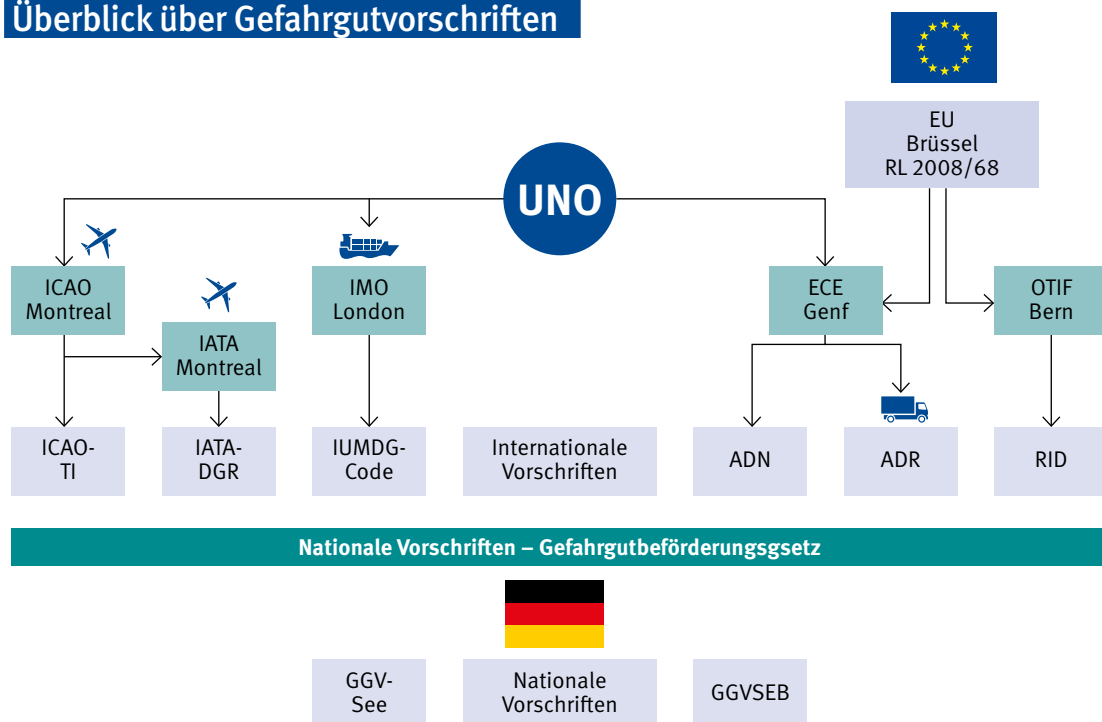
Bei der Erarbeitung eines Brandschutzkonzeptes ist insbesondere zu berücksichtigen, dass Lithium-Ionen-Akkumulatoren üblicherweise ohne metallisches Lithium hergestellt



werden, sodass das Löschmittel unter Berücksichtigung der Angaben des Herstellers in erster Linie auf den Elektrolyten und eventuell brennbare Kunststoffteile des Akkumulatorgehäuses abzustimmen ist.“ Der Verband der Sachversicherer hat jedoch im VdS-Merkblatt 3103 allgemeine Sicherheitsregeln und Abstandsvorschläge kombiniert (Bezugsquelle siehe Internetverweise).

Es gibt keine Mengengrenzungen nach oben oder unten dafür, ab wann welche Regeln greifen. Daher ist eine Klarstellung mit dem Versicherer immer nötig. Grundsätzlich spricht man von Lagerung, wenn die Batterien länger als 24 Stunden an einem Ort stehen. Die Verantwortlichen im Unternehmen sollten unbedingt mit dem eigenen Versicherer vor Ort eine Begehung durchführen. Dabei werden die Lagerung

Überblick über Gefahrgutvorschriften





© Gettyimages/Bloomberg

Sorgfalt bei der Lagerung ist Pflicht, denn in beschädigten Batterien kann unbemerkt ein Kurzschluss entstehen, der einen gefährlichen Brand auslöst.

+ Weitere Informationen:
Information des Vereins der Deutschen Versicherer zur Schadensverhütung
https://vds.de/fileadmin/vds_publicationen/vds_3103_web.pdf

Praxisleitfaden des Bundesverbands der Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft
www.bde.de/themen/sonderabfallwirtschaft/gefahrgut/praxisleitfaden

Merkblätter und Transporthinweise des Zentralverbands Elektrotechnik- und Elektronikindustrie
www.zvei.org

Lufttransport von Lithiumbatterien
www.iata.org/whatwedo/cargo/dgr/Pages/lithium-batteries.aspx

Bei der Lagerung von Lithiumzellen und -batterien müssen die Sicherheitshinweise des Herstellers und die Vorgaben des Gebäudeversicherers unbedingt beachtet werden.

für Lithiumzellen und -batterien und die Lagerung von Geräten mit eingebauten und/oder beige-packten Lithiumzellen oder -batterien genau besprochen und protokolliert. So werden Gefahren für die Beschäftigten minimiert. Nur wer die Vorgaben des eigenen Versicherers umsetzt und einhält, kann außerdem sicher sein, dass der Versicherer im Schadensfall auch wirklich die Kosten übernimmt.

Entsorgung/Recycling

Für die Entsorgung von Lithiumbatterien wurden spezielle Rücknahme- und Entsorgungssysteme entwickelt. Beschädigte Zellen/Batterien und Elektrogeräte, von denen eine erhöhte Brandgefahr ausgeht, dürfen nicht über die normalen Rücknahmesysteme abgewickelt werden. Für diese Zellen/Batterien gibt es spezielle Anforderungen an die Verpackung, die Kennzeichnung und das Beförderungspapier.

Im privaten Bereich sollten Verbraucher darauf achten, Lithiumzellen, Batterien und Geräte, die Lithiumzellen und -batterien enthalten, niemals in den normalen Restmüll zu geben. Sie müssen in Sammelboxen des Einzelhandels oder bei kommunalen Sammelstellen abgegeben werden. Wichtig: Immer wenn Lithiumzel-

len und -batterien ohne Geräte zur Entsorgung übergeben werden, die Pole vor Kurzschluss schützen – entweder durch Abkleben der Pole oder durch Verpacken der Lithiumzelle oder -batterie in einen Kunststoffbeutel.

Schulung und Fachkunde

Grundsätzlich gilt: Alle Mitarbeiter müssen auf dem neuesten Stand der Vorschriften sein, über Änderungen informiert werden und selbstverständlich müssen auch die Arbeitsdokumente und Anweisungen dem aktuellen Vorschriftenstand entsprechen. Sobald eine Kennzeichnung des Fahrzeugs und ein Beförderungspapier nötig werden, müssen die Mitarbeiter eine Unterweisung nach 1.3 ADR erhalten haben. Mitarbeiter, die Beförderungseinheiten beladen, benötigen eine Schulung zur Ladungssicherung.

Eva Glimsche

Unsere Gastautorin ist Trainerin und Inhaberin der Firma „savethesituation“ mit dem Schwerpunkt Schulung und Beratung im Gefahrgutbereich.



Klassifizierung

Wie werden Lithiumzellen* und -batterien eingestuft?

► UN 3090

Lithium-Metall-Batterien (einschließlich Batterien aus Lithiumlegierungen)

► UN 3091

Lithium-Metall-Batterien in Ausrüstungen (einschließlich Batterien aus Lithiumlegierungen)

► UN 3091

Lithium-Metall-Batterien, mit Ausrüstungen verpackt (einschließlich Batterien aus Lithiumlegierungen)

► UN 3480

Lithium-Ionen-Batterien (einschließlich Lithium-Ionen-Polymer-Batterien)

► UN 3481

Lithium-Metall-Batterien in Ausrüstungen (einschließlich Lithium-Ionen-Polymer-Batterien)

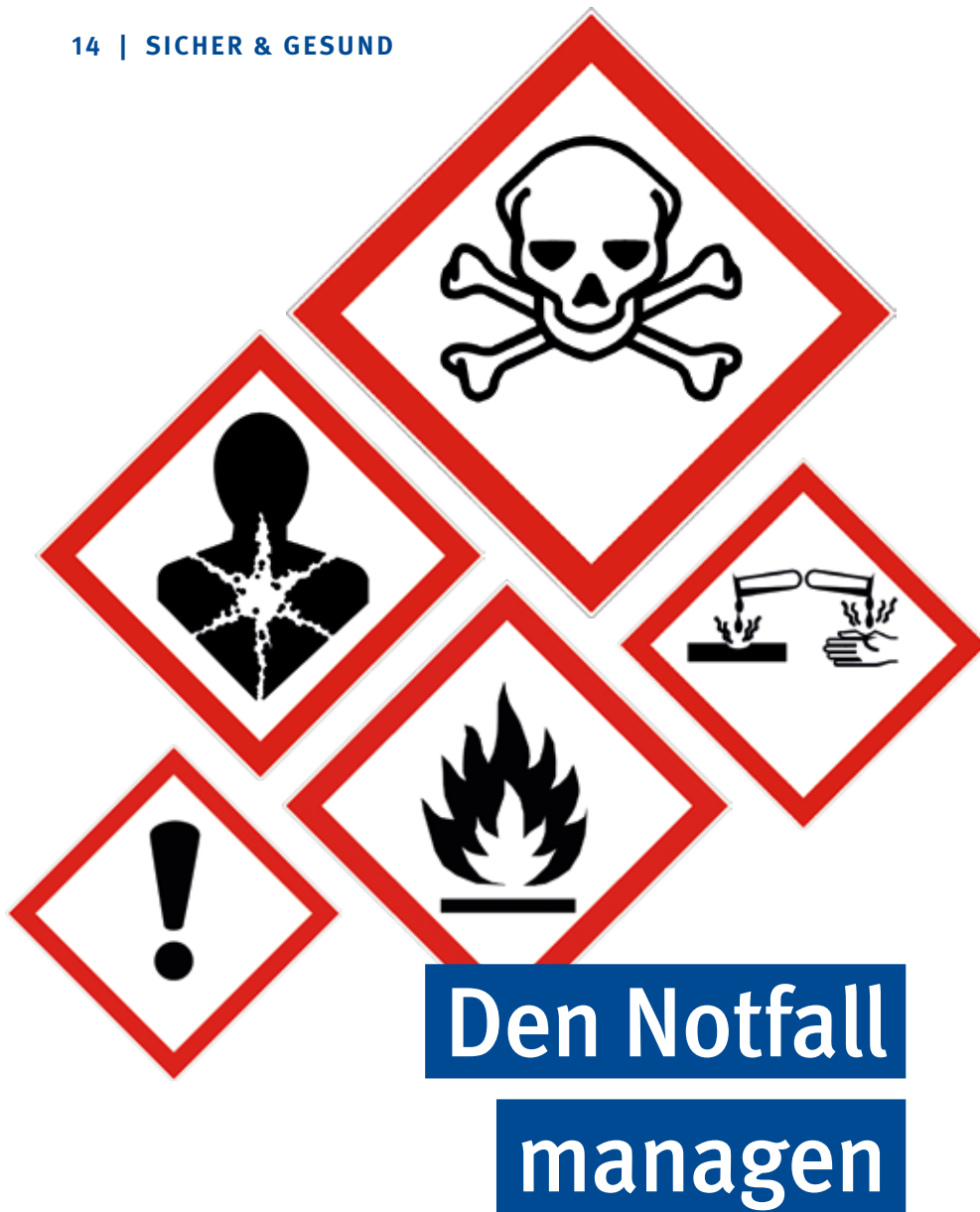
► UN 3481

Lithium-Metall-Batterien, mit Ausrüstungen verpackt (einschließlich Lithium-Ionen-Polymer-Batterien)

► UN 3171

Batteriebetriebenes Fahrzeug (gilt auch für E-Bike, Aufsitzrasenmäher, Hoverboard und andere selbstbalancierende Fahrzeuge). Im Straßenverkehr gibt es für die Beförderung batteriebetriebener Fahrzeuge Erleichterungen, die seit dem ADR 2017 in der SV 666 geregelt sind. Hier besteht keine Kennzeichnungspflicht der Versandstücke und es ist kein Eintrag im Beförderungspapier nötig.

* Zellen werden unter der Versandbezeichnung für Batterien verschickt.



Nur wer sich rechtzeitig auf einen Unfall mit Gefahrstoffen vorbereitet, kann im Ernstfall richtig reagieren.

Rushhour im Lager. Plötzlich ein unangenehmer Geruch. Schon beginnen die ersten Leute zu husten. Jetzt heißt es handeln – richtig und schnell! Die Analyse der Abläufe nach solchen Unfällen macht oft deutlich, dass die Betroffenen überfordert waren, weil klare Regelungen und Maßnahmen für solche Notfälle fehlten. Grund genug für die BG Verkehr, die Mitgliedsbetriebe mit einer Planungshilfe zu unterstützen.

Praxisorientierte Unterstützung

Damit die Planungshilfe nicht an der Realität vorbeigeht, wurde bei der BG Verkehr ein Redaktionsteam aus unterschiedlichen Fachrichtungen gebildet: Präventionsfachleute der Unfallversicherungsträger, Chemiker, Gefahrgut- und Entsorgungsexperten, Vertreter der Feuerwehr und Praktiker aus Mitgliedsbetrieben steuerten Wissen und Erfahrung bei.

Als Ergebnis intensiver Abstimmungsarbeit veröffentlichte die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung die DGUV Information 208-050 „Notfallmanagement beim Umschlag und innerbetrieblichen Transport von Gefahrgütern und gefährlichen Stoffen“. Der Begriff „Planungshilfe“ wurde bewusst gewählt, um diese Schrift gegenüber einer Handlungsanleitung abzugrenzen. Denn der nun vorliegende „rote Faden“ muss selbstverständlich immer den betrieblichen Gegebenheiten angepasst werden.



Insider berichten, dass in einem Stückgutlager pro Tag mehr als 100 verschiedene Gefahrgüter umgeschlagen werden: mit geringem bis tödlichem Risikopotential, vom Fläschchen mit wenigen Millilitern bis zum Behälter mit 1.000 Liter Inhalt.

Leitung, Organisation und Planung

Wenn Verantwortliche erkennen, dass ein Gefahrstoff ausgetreten ist, und panikartig überlegen, was sie als Erstes tun sollen, ist es zu spät. Wertvolle Zeit verstreicht und die Auswirkungen können immer schlimmer werden. Wichtige Regeln: Schon vor dem Notfall wird ein Notfallmanager ernannt. Denn es muss zwar jeder wissen, was er zu tun hat, aber nicht jeder muss alles können: Es ist besser, Wissen, Fähigkeiten und Fertigkeiten in wenigen Händen zu konzentrieren, als Halbwissen zu streuen.

Wichtige Erstmaßnahmen

- ▶ Einatmen von und Hautkontakt zu den austretenden Produkten vermeiden!
- ▶ Wer den Produktaustritt erkennt, muss Anwesende in der unmittelbaren Umgebung warnen.
- ▶ Alle unbefugten Anwesenden verlassen sofort den unmittelbaren Austrittsbereich/Gefahrenbereich.
- ▶ Den Gegenstand, durch den ein Gebinde beschädigt wurde (Gabelzinken von Staplern, andere Ladungsteile etc.), nicht aus dem Gebinde entfernen.
- ▶ Beschädigtes, ungesichertes Gebinde weder von Hand noch mit Flurförderzeugen transportieren.
- ▶ Pfützen oder Ablagerungen des ausgetretenen Produkts weder betreten noch durchfahren.
- ▶ Förderanlagen sofort stillsetzen.

Jeder Anwesende im Lager muss Beobachtungen, die auf einen Gefahrstoffaustritt hindeuten, melden, den möglichen Gefahrenbereich sofort verlassen und andere warnen, bei Alarm die Halle unverzüglich räumen und sich am Sammelplatz einfinden. Doch ist zu jeder Zeit bekannt, wer sich in der Halle befindet?

Beispiel für eine gute Organisation

- ▶ Speziell ausgebildete Notfallhelfer kümmern sich nach einer Meldung um die weitere Erkundung am Ort eines möglichen Gefahrstoffaustritts, sammeln Informationen wie Kennzeichnungen, Produktbeschaffenheit, Gebindegröße und Austrittsmenge für den Notfallmanager und führen nach Beauftragung durch den Notfallmanager die Bergung des leckgeschlagenen Gebindes und die Reinigung der betroffenen Bereiche durch.
- ▶ Der Notfallmanager entscheidet nach Abwägung aller Faktoren, wenn erforderlich auch über betriebliche Hierarchien hinweg, ob der Notfall in eigener Regie abgearbeitet werden kann oder ob die Einsatzkräfte verständigt werden müssen. Dies erfordert umfassendes Wissen über Gefahrstoffe und weitreichende Erfahrung hinsichtlich der Grenzen der betrieblichen Möglichkeiten. Grundsätzlich gilt: Die Sicherheit der Beschäftigten steht an erster Stelle!

Die Einsatzkräfte stellen einen sicheren Zustand für Mensch und Umwelt her.

Für die Dekontamination und Reinigung der betroffenen Bereiche sowie für die Entsorgung der belasteten Bindemittel und Reststoffe ist weiterhin das Unternehmen zuständig. Auch hier entscheidet der Notfallmanager, ob für diese Arbeiten ein fachkundiger Entsorger beauftragt werden muss.

Vorbereitung auf den Ernstfall

Die DGUV Information enthält viele Informationen, die dabei helfen, Verfahrensabläufe für das richtige Verhalten im Notfall aufzustellen. Die Hinweise reichen von Mustern für Erkundungsschecklisten und Alarmpläne bis zu Vorschlägen für Entscheidungshilfen. Um den Prozess der Notfallbearbeitung hinsichtlich seiner Wirksamkeit und Zweckmäßigkeit zu überprüfen und nach Möglichkeit auch zu verbessern, ist die Durchführung von Notfallübungen – auch zusammen mit Einsatzkräften – ratsam. Ferner sollen durch regelmäßiges Üben die Fähigkeiten und Fertigkeiten der Notfallhelfer und Notfallmanager auf dem erforderlichen Niveau gehalten werden.

Dipl.-Ing. Günter Heider
Aufsichtsperson der BG Verkehr und
Mitautor der DGUV Information

- **Weitere Informationen:**
DGUV Information 208-050
„Notfallmanagement beim Umschlag und innerbetrieblichen Transport von Gefahrgütern und gefährlichen Stoffen“
www.bg-verkehr.de | Webcode 17744792



Anzeichen für drohende Gefahr

- ▶ Ein Gebinde wird beim Umschlag angestoßen, angestochen oder es fällt herab.
- ▶ Es befindet sich eine unbekannte Verkrustung, Anhaftung, Flüssigkeit, Pulver oder Granulat am oder in unmittelbarer Nähe zum Gebinde.
- ▶ Ein ungewöhnlicher Geruch wird wahrgenommen.
- ▶ Eine Umverpackung ist durchfeuchtet, Ursache unbekannt.

FAS konsequent nutzen

Fahraufgaben werden immer komplexer und anspruchsvoller. Der Einsatz von Fahrerassistenzsystemen ist die logische Konsequenz – dennoch schalten Fahrer sie oft aus. Die BG Verkehr plädiert für ein Umdenken.

Fahrerassistenzsysteme (FAS) unterstützen bei der Fahraufgabe und gleichen innerhalb physikalischer und technischer Grenzen Fahrfehler aus. Sie tragen deutlich zur Unfallvermeidung und Minderung von Unfallfolgen bei. In der Unfallstatistik der BG Verkehr sind die häufigsten Ursachen für tödliche Lkw-Unfälle im Straßenverkehr das Auffahren auf andere Fahrzeuge und das Abkommen von der Fahrbahn. In Untersuchungsberichten stehen oft die Begriffe unangepasste Geschwindigkeit, Ablenkung und Müdigkeit. Ein weiterer auslösender Faktor dafür dürfte oft Stress (bei der Arbeit oder im Privatleben) oder auch Nacht beziehungsweise Schichtarbeit sein.

Ein wichtiger Schritt war die EU-weite Verpflichtung zum Einbau eines elektronischen Stabilitätsprogramms im Jahr 2009 sowie eines Notbremsassistenten und eines Spurverlassenswarners bei der Erstzulassung schwerer Nutzfahrzeuge im November 2015. Notbremsassistenten der zweiten Generation könnten laut Berechnungen der Unfallforschung der Versicherer die Anzahl der Lkw-Auffahrunfälle halbieren. Laut Kraftfahrt-Bundesamt wurden im Jahr 2016 über 30.000 Fahrzeuge mit diesen Systemen neu zugelassen. Das ist ein Grund zum Optimismus – allerdings kann auch die modernste Technik nur dann arbeiten, wenn sie eingeschaltet ist. Und daran scheitert es in der Praxis leider häufig.

Typische Unfälle, die FAS verhindert hätten

In den letzten Jahren waren Auffahrunfälle und Abkommen von der Fahrspur die häufigsten Unfallursachen bei tödlichen Unfällen im Zuständigkeitsbereich der BG Verkehr. Dabei ereignen sich Auffahrunfälle fast ausschließlich auf Autobahnen. Häufig wird ungebremst auf ein Stauende aufgefahren. Kommen Fahrzeuge von der Fahrbahn ab, kippen sie um, überschlagen sich beziehungsweise prallen gegen ein Hin-

demis. Beim Verlassen der Fahrspur geraten die Fahrzeuge unter Umständen in den Gegenverkehr, da diese Unfälle häufig auf Landstraßen verursacht werden.

Die Folgen sind in allen Fällen verheerend. Tote, Schwerverletzte und trauernde Hinterbliebene sind das furchtbare Resultat dieser schweren Unfälle. Darüber hinaus bedeutet dies auch eine hohe Belastung für die Beitragszahler der BG Verkehr. Die Versorgung eines Schwerverletzten oder die unter Umständen jahrzehntelange Rentenzahlung an Verletzte und Angehörige verursacht Kosten im hohen sechsstelligen Bereich.

Verantwortung beim Abschalten von FAS

Stellen Fahrer die Assistenten ab, könnte nach einem Unfall der Verdacht auf grobe Fahrlässigkeit bestehen. Unter Umständen kommen Forderungen der Versicherung, Regressforderungen oder auch ein Bußgeld auf die Betroffenen zu. Die BG Verkehr empfiehlt den Fahrern dringend, die Fahrerassistenzsysteme eingeschaltet zu lassen. Für Unternehmer empfiehlt sich, eine Dienstanweisung zur Aktivierung von FAS zu erlassen.

Es kann Situationen geben, in denen Systeme sich selbst abschalten beziehungsweise abgeschaltet werden, zum Beispiel bei überlagerten Markierungen in Baustellen. In diesem Fall genügt die Deaktivierung des Spurhalteassistenten, andere Systeme können in der Regel angeschaltet bleiben. Nach der Baustelle ist es wichtig, die FAS wieder zu aktivieren – was leider oft vergessen wird! Darum fordert die BG Verkehr, dass sich FAS nach einer bestimmten Zeit automatisch reaktivieren. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Systeme im Notfall zur Verfügung stehen und Unfälle vermeiden. Vom Pkw bis zum schweren Nutzfahrzeug gibt es unterschiedliche FAS, deren

Einbau zwar nicht gesetzlich vorgeschrieben ist, aber dennoch je nach Fahraufgabe und Anforderungsprofil entscheidende Vorteile bringt. Wer den Zugewinn an Sicherheit und Komfort kennengelernt hat, verzichtet nur noch selten darauf. Beim Kauf von Neufahrzeugen sind Einweisungen für die Fahrer direkt beim Hersteller von großem Nutzen. Fahrer lernen so aus erster Hand, wie die Systeme funktionieren, zum Beispiel, dass der adaptive Tempomat nicht die Funktion eines Notbremsassistenten erfüllt.

Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs der BG Verkehr, betont: „Das Können der Berufskraftfahrer will niemand infrage stellen, ganz im Gegenteil: Die gut ausgebildeten und erfahrenen Profis auf der Straße sind unersetzlich. Aber genauso wie ein Chef im Büro von guten Mitarbeitern profitiert, sollte sich der Chef am Steuer gute Assistenten leisten.“

Hans Heßner

Referent für Straßenverkehr bei der BG Verkehr

Statistik der Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Die BG Verkehr erfasst nur die Unfälle der Mitgliedsunternehmen. Die Unfallforschung der Versicherer in Deutschland erhebt eigene Daten, die sie uns freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat. Alle Zahlen beziehen sich auf Lkw der EU-Typklasse N3 (Güterkraftfahrzeuge mit über zwölf Tonnen zulässiger Gesamtmasse).

ANZAHL DER SCHWEREN UNFÄLLE

Sonderauswertung der amtlichen Unfallstatistik für das Jahr 2014: Schwere Nutzfahrzeuge waren in Deutschland in 2.556 Unfälle mit Schwerverletzten und in 475 Unfälle mit Getöteten verwickelt. Die Unfälle verteilen sich zu ungefähr je einem Drittel auf Innerortsstraßen (35 %), Landstraßen (34 %) und Autobahnen (31 %). In die insgesamt 9.919 Unfälle mit Personenschaden (also Unfälle sowohl mit der schwersten Unfallfolge „getötet“, „schwer verletzt“ als auch „leicht verletzt“) waren 4.310 Sattelzugmaschinen mit inländischer und 1.784 mit ausländischer Zulassung verwickelt.

TOTE UND SCHWERVERLETZTE

2014 wurden laut amtlicher Statistik bundesweit 499 Menschen bei Unfällen mit schweren Lkw getötet. Darunter waren 49 Lkw-Insassen. 3.248 Menschen wurden schwer verletzt, darunter 560 Insassen von Lkw.

AUFFAHRUNFÄLLE

Die Auffahrunfälle werden in der amtlichen Statistik nicht separat erfasst. Die UDV hat 2016 im Rahmen eines Forschungsprojekts eine Totalerhebung im Land Brandenburg durchgeführt. Darin machten Auffahrunfälle durch den Lkw auf vorausfahrende oder stehende Fahrzeuge 17 Prozent aller schweren Unfälle aus. Sie haben oft sehr gravierende Auswirkungen, ein Drittel der Unfalltoten mit Beteiligung von N3-Lkw geht darauf zurück.

ABKOMMEN VON DER FAHRBAHN

2014 gab es laut amtlicher Statistik bundesweit 191 Unfälle ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer mit Schwerverletzten und acht Alleinunfälle mit Todesfällen. In der Regel sind dies Unfälle, bei denen das Fahrzeug nach links oder rechts von der Fahrbahn abgekommen ist.

Im Jahr 2016 ereigneten sich in Brandenburg 20 Unfälle dieser Art mit schweren Unfallfolgen, 22 Lkw-Insassen wurden dabei schwer verletzt, getötet wurde niemand. Von den 20 Alleinunfällen geschahen acht in den Nacht- und frühen Morgenstunden, zwischen 18 und 6 Uhr.

SONSTIGE UNFALLURSACHEN

Dazu zählen Abbiegevorgänge wie das Rechtsabbiegen innerorts, vor allem Unfälle mit Radfahrern sowie das Linksabbiegen außerorts, bei dem entgegenkommender Verkehr nicht beachtet wird. Abbiegeunfälle sind damit bei N3-Güterkraftfahrzeugen deutlich überrepräsentiert. Fahrnfälle, etwa durch Verlust der Kontrolle über den Lkw, sind hingegen im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern deutlich unterrepräsentiert.

Gemeinsam erfolgreich: gute Mitarbeiter und Chefs

Der demografische Wandel macht auch vor den Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr nicht halt. In vielen Unternehmen werden Fahrer knapp. Wie hält man gute Mitarbeiter?

Gut ausgestattete und sichere Fahrzeuge, interessante Tätigkeiten und faire Bezahlung sind wichtig. Arbeitszeiten, die es ermöglichen, Familie und Beruf unter einen Hut zu bringen, ebenso. Auch Entwicklungs- und Karriereperspektiven sowie nicht zuletzt ein gutes Betriebsklima nennen gerade jüngere Arbeitnehmer, wenn man sie auf ihre Kriterien für gute Arbeit anspricht. Auf diese Aspekte weist auch die Kampagne „kommmitmensch – Sicher. Gesund. Miteinander.“ mit ihren Handlungsfeldern hin. Ein zentrales Thema ist die Führung.

Unternehmer und Führungsverantwortliche sind für den wirtschaftlichen Erfolg eines Unternehmens verantwortlich – ohne motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird das auf Dauer nicht gelingen. Führungsverantwortliche prägen nicht nur die Gestaltung der Arbeitsbedingungen ihrer Mitarbeiter, sondern ihr Verhalten selbst stellt eine Arbeitsbedingung dar. Vorgesetzte nehmen also maßgeblichen Einfluss darauf, wie wohl oder unwohl sich die Angestellten fühlen, und dies hat wiederum Einfluss auf deren Arbeitsverhalten, Gesundheit und Leistungsfähigkeit.

Gesund und wertschätzend führen

Mitarbeiter, die sich von ihrer Führungskraft respektiert, einbezogen und informiert fühlen, arbeiten besser und motivierter, sie sind seltener krank, bleiben länger im Unternehmen und repräsentieren es besser. Sie leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit eines Unternehmens. Ist dagegen das Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern schlecht,



Wer sich respektiert, einbezogen und informiert fühlt, arbeitet besser und motivierter, ist seltener krank und bleibt länger im Unternehmen.

der Führungsstil eher autoritär, haben Vorgesetzte wenig Interesse an den Beschäftigten, beteiligen sie selten an Entscheidungen oder behandeln sie ungleich, dann gibt es oft hohe Fehlzeiten und eine große Fluktuation.

Gesund zu führen bedeutet wertschätzend zu führen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Respekt zu begegnen und ihr Bedürfnis nach Anerkennung zu erfüllen. Gesund Führende gehen davon aus, dass die Angestellten im Rahmen ihrer Möglichkeiten von sich aus zu einer guten Arbeitsleistung bereit sind. Wertschätzend zu führen bedeutet, den Einzelnen mit der Leistung, die man von ihm erwartet, nicht zu überfordern, also zum Beispiel neue Mitarbeiter gut einzuarbeiten und erfahrene weiterzubilden, wenn sich an den Arbeitsbedingungen etwas ändert. Wichtig sind außerdem ausreichende Informationen und klare Arbeitsanweisungen.

Auch die Arbeitsmenge muss passen, das heißt zum Beispiel, in einer Tour nur so viele Zustellungen vorzusehen, wie dies unter Einhaltung der äußeren Bedingungen (Route, Verkehrsführung) möglich ist.

Aufmerksamkeit im Alltag prägt das Klima

Zum gesunden Führen gehört ein wertschätzender Umgangston, der viele Selbstverständlichkeiten umfasst: persönliche Begrüßung, möglichst jeden mit Namen ansprechen, regelmäßige Feedbackgespräche, in denen auch persönliche Themen Platz haben, großzügiger Einsatz von Höflichkeitsformeln wie „Bitte“ und „Danke“. Mitarbeiter wollen wahr- und ernst genommen werden. Ein Lob für die Arbeit motiviert übrigens viele Menschen stärker als eine Gehaltserhöhung!

Das Vertrauen zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern ist in den verschiedenen Branchen des Verkehrsgewerbes ein wichtiger Faktor für gute Arbeit. Denn oft sind die Mitarbeiter lange Zeiten allein außerhalb des Unternehmens unterwegs und arbeiten selbstständig. Die Vorgesetzten vertrauen darauf, dass der Mitarbeiter seinen Job gut macht, die Mitarbeiter darauf, dass der Chef hinter ihnen steht – auch wenn es Probleme gibt. Dazu gehört zum Beispiel ein ausgleichendes Verhalten, wenn es zu Unstimmigkeiten mit dem Kunden kommt.

Ein gutes Vorbild sein

In Alltagssituationen zeigt sich, inwieweit Führungsverantwortliche Sicherheit und Gesundheit ernst nehmen. Sie sind Vorbilder für die Beschäftigten in Bezug auf das Verhalten bei der Arbeit und nur glaubwürdig, wenn sie mit gutem Beispiel vorangehen – sei es nun bei der Nutzung von Handlauf und persönlicher Schutzausrüstung oder dem Ausgleich zwischen Arbeit und Freizeit. Wer andere gesund führen will, muss bei sich selbst damit anfangen. Selbstverständlich trägt jeder Einzelne im Betrieb Verantwortung für seine Gesundheit und auch für das Wohlbefinden im Umgang miteinander. Aber die Führungskräfte stehen besonders in der Pflicht: Um ihrer Verantwortung gerecht werden zu können, müssen sie die Mechanismen guter Führung kennen und umsetzen. (rb)

Handlungsfeld Führung

Teilziel: Förderung einer sicherheits- und gesundheitsgerechten Führung

Umsetzungsbeispiele:

- ▶ Aufmerksam, respektvoller Umgang mit den Beschäftigten
- ▶ Führungskräfte nehmen ihre Vorbildfunktion wahr
- ▶ Mitarbeiter an Arbeitsschutzmaßnahmen beteiligen
- ▶ Vorgesetzte achten auf gutes Betriebsklima

Mitarbeiter erfahren durch Führungsverantwortliche und Vorgesetzte soziale Unterstützung, Anerkennung und Wertschätzung.

komm **mit** mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.

+ Seminare der BG Verkehr zum Thema Führung:
www.bg-verkehr.de/seminare

Auszug aus dem Seminarprogramm:

- Verkehrswirtschaft: Kompetent unterweisen
- Gesundheitsförderung im Betrieb

www.kommmitmensch.de



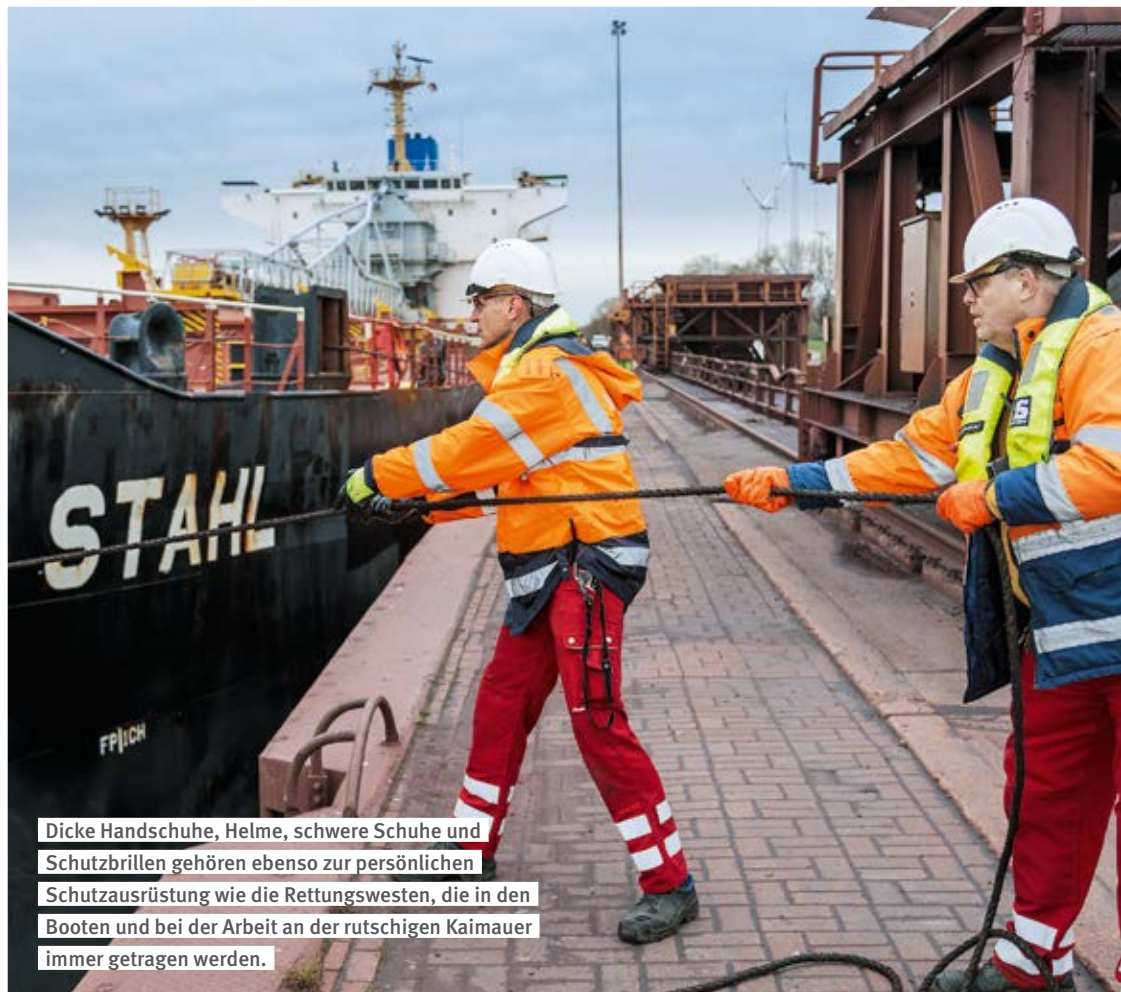


Von Beruf Festmacher

Selbst das modernste Containerschiff kann nur anlegen, wenn die Festmacher im Hafen das Vertäuen übernehmen. Dazu sind sie rund um die Uhr im Einsatz, jeden Tag und bei jedem Wetter.

Oben im „Turm“, wie die Männer sagen, sitzt Horst Imgram an einem Tisch vor Monitoren und Telefonen. Wenn er aus dem Fenster schaut, sieht er unter sich die große Hafenschleuse und zur Seite den ruhigen Fluss der Weser, auf der ein Frachtschiff gen Nordsee steuert. Draußen setzt mit der morgendlichen Dämmerung das erste Tageslicht ein. Horst Imgram (54) ist Betriebsleiter der Festma Vertäugesellschaft in Bremen, die dafür zuständig ist, alle einkommenden Schiffe fest- und alle auslaufenden Schiffe wieder loszumachen. Die Festma bietet noch weitere Dienstleistungen an,

Michael Kechagias (50) ist einer der etwa 30 Festmacher in Bremen. Er ist seit 20 Jahren mit Leidenschaft dabei. Gerade erst hat er die Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit absolviert, dafür monatelang Theorie gelernt und Seminare besucht. Er ist seit den frühen Morgenstunden im Einsatz und genießt die Pause im „Turm“ mit einem heißen Kaffee. Nach einer Karriere als Schiffsmechaniker auf verschiedenen Seeschiffen hat Kechagias eher zufällig vom Beruf des Festmachers erfahren. Wie viele seiner Kollegen zog es ihn nach der Zeit auf See zurück an Land. In Bremen suchte man damals Festmacher:



Dicke Handschuhe, Helme, schwere Schuhe und Schutzbrillen gehören ebenso zur persönlichen Schutzausrüstung wie die Rettungswesten, die in den Booten und bei der Arbeit an der rutschigen Kaimauer immer getragen werden.

zum Beispiel die Bereitstellung von Gangway, Telefon und Frischwasser. Außerdem sind die erfahrenen Seeleute gefragt, wenn die Werften Schiffe ein- oder ausdocken wollen. An diesem Morgen koordiniert Horst Imgram den Einsatz. Auf großen Tafeln an der Wand stehen die Namen der Schiffe, die schon in den Häfen sind oder in Kürze erwartet werden. Die Seekarte auf Ingrams Monitoren zeigt alle Schiffsbewegungen auf der Weser und der nahen Nordsee. Die „Weser Stahl“ ist der nächste Auftrag für die Festmacher; sie wird für 11:30 Uhr in Bremen erwartet.

Vor allem erfahrene Seeleute, die mit den Abläufen beim Anlegen großer Schiffe vertraut waren, außerdem aber auch die kleinen Festmacherboote fahren konnten, waren gefragt.

Die Festma Vertäugesellschaft entstand 1971, als die Arbeit des Vertäuens privatisiert wurde. Die bis dahin beim städtischen Hafen angestellten Festmacher gründeten kurz entschlossen eine eigene Firma, die sich entgegen aller Skepsis der Konkurrenz bis heute gehalten hat und immer noch im Besitz der Arbeitnehmer ist.

Armdicke Tauen und Drähte aus Stahl

Um 11:00 Uhr geht es los. Michael Kechagias macht sich mit dem Kollegen Olaf Schröder und zwei weiteren Festmachern in zwei Winschenwagen (das sind kleine Lastwagen mit einer Winde auf der Ladefläche) auf den Weg zum Klöcknerhafen. Die „Weser Stahl“, ein knapp 200 Meter langer Frachter, bringt Erz aus Norwegen. Sie kommt regelmäßig nach Bremen – eine alte Bekannte sozusagen. „Das Schiff nutzt Festmacherdrähte, da beim Löschen des Erzes viel Dreck entsteht und normale Leinen dadurch schnell verschmutzen“, erklärt Kechagias. „Für uns sind die starren Drähte etwas schwerer zu handhaben und weil sie gefettet sind, leidet außerdem unsere PSA.“ Die „Weser Stahl“ steuert langsam immer dichter auf die Hafenanlage zu. Nur wenige Meter trennen den Frachter noch von der Kaimauer. Nun folgt die Choreografie des Vertäuens: Die beiden Winschenwagen werden in Höhe des Bugs und des Hecks am Kai in Position gebracht. Hinter dem Schanzkleid (Reling) des Schiffes tauchen jetzt Leute auf, schwungvoll wirft einer die leichte Wurfleine herüber, an deren Ende die Affenfaust (ein dicker, runder Knoten) hängt. Damit ist das eigentliche Schiffstau, der Festmacherdraht, verknüpft. Kechagias fängt geschickt die Leine und zieht sie herüber an Land – meist mit der Winde, manchmal aber auch mit Muskelkraft. Er wickelt die Leine um die Winde

auf dem Fahrzeug, sein Kollege zieht den Draht mit dem Winschenwagen nach vorne, sodass Kechagias ihn über den Poller hieven kann. Anschließend wird der Draht von den Seeleuten an Bord gespannt. In mehreren Durchgängen und mit jeweils zwei Vor- und Achterleinen sowie zwei Vor- und Achterspring wird die „Weser Stahl“ am Kai vertäut.

Rund 3.000 Schiffe werden von den Festmachern in den bremischen Häfen jedes Jahr vertäut und wieder losgebunden.

Die vier Festmacher am Kai sind ein eingespieltes Team. Sie verständigen sich über Funk und mit Handzeichen miteinander – schließlich liegen mehr als 200 Meter zwischen ihnen. Das Vertäuen der „Weser Stahl“ dauert 20 Minuten, dann ist das Schiff fest. Mit gekreuzten Armen signalisiert Michael Kechagias dem Bootsmann an Deck, dass das Schiff sicher am Kai liegt. „So, das war’s. Mehr ist das nicht“, sagt er schlicht.

Sechs Tage hintereinander stehen die Mitarbeiter von Festma 24 Stunden lang auf Stand-by. An manchen Tagen, wenn es im Hafen ruhiger ist, warten



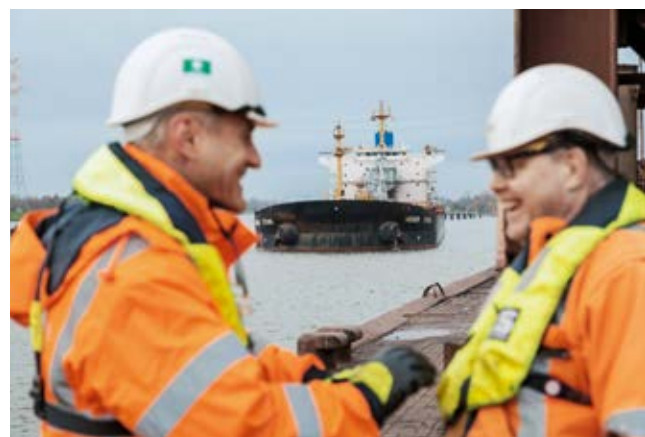
Ankunft der
WESER STAHL

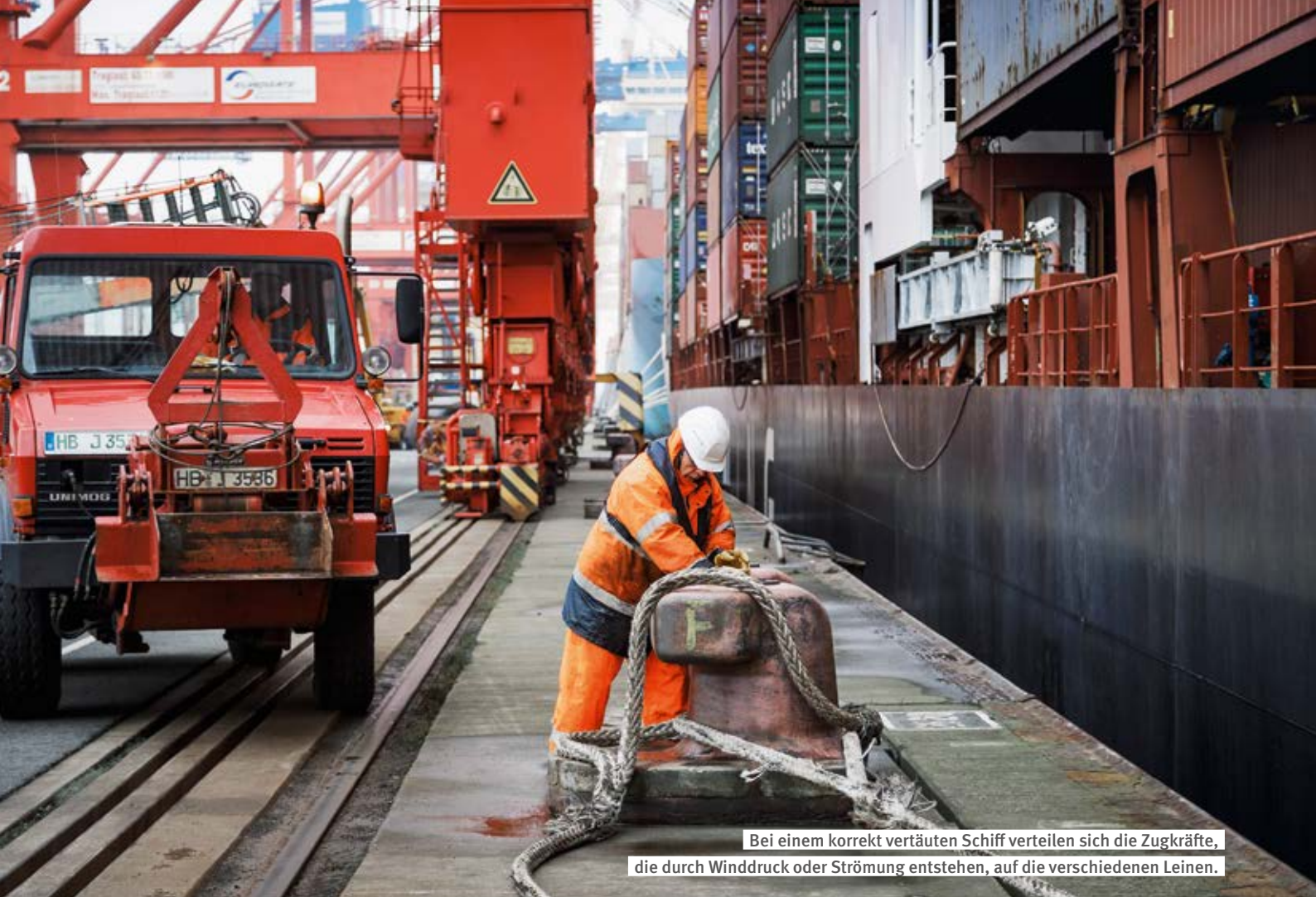
Langsam manövriert das Schiff an die Kaimauer, dann fliegt die erste Wurfleine herüber. Nach 20 Minuten ist der Frachter festgemacht. Falls ein Tau reißt, kann es eine tödliche Wucht entwickeln.



Michael Kechagias (50)

Die Arbeit ist körperlich anstrengend und manchmal gefährlich. Kechagias hat sich deswegen auf Technik und Sicherheit spezialisiert und gerade die Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit abgeschlossen.





Bei einem korrekt vertäuten Schiff verteilen sich die Zugkräfte, die durch Winddruck oder Strömung entstehen, auf die verschiedenen Leinen.

sie zu Hause, bis der Anruf aus dem „Turm“ kommt. Dann müssen sie innerhalb einer Stunde vor Ort sein. Gearbeitet wird so lange, wie es die Aufträge verlangen, maximal jedoch zwölf Stunden. „Die Leute werden nach Bedarf eingesetzt“, sagt Horst Imgram. „So geht das Tag für Tag: sechs Tage arbeiten, dann vier Tage frei.“ Für manchen ist diese 24-Stunden-Bereitschaft schwierig: „Vor allem bei Nachtarbeit, wenn man um 11 Uhr vormittags nach Hause kommt und schlafen soll, ist man komplett raus aus dem Rhythmus“, sagt Michael Kechagias. „Auf diese abwechslungsreichen Arbeitszeiten muss man deshalb schon Lust haben. Dafür haben wir

aber auch viele Freiheiten und können zum Beispiel auch mal etwas Privates erledigen, wenn es ein paar Stunden Stand-by gibt.“

Ortswechsel: Containerterminal Bremerhaven

An der Wesermündung in Bremerhaven stehen im Containerterminal auf einer Länge von fünf Kilometern mächtige Containerbrücken dicht gedrängt nebeneinander und beugen sich über zahlreiche Frachtschiffe. Es blinkt und fiept. Große Van-Carrier, deren Fahrer in luftiger Höhe arbeiten, befördern die Container von und zu den Schiffen. Auch in Bremerhaven betreibt die Festma mit etwa 70 Leuten das Vertäuen von Schiffen. Und natürlich gibt es auch hier einen „Turm“. Dort sitzt der Betriebsleiter André Lüth wie sein Kollege in Bremen vor Monitoren und Telefonen. Die prächtige Aussicht auf die Wesermündung und über den Hafen nimmt er kaum noch wahr, sie gehört für ihn zum Alltag.

In Bremerhaven vertäuen die Festmacher Containerschiffe mit bis zu 400 Metern Länge und 60 Metern Breite. Dazu kommen schwere Mercedes Atego und Unimogs zum Einsatz, allesamt 7,5-Tonner. Auf Lührs Monitor ist die „YM Antwerp“, ein Containerschiff mit „nur“ 260 Metern Länge, als nächster Auftrag markiert; am Horizont der Wesermündung ist sie bereits zu erkennen.



Horst Imgram (54)

Wenn die Schiffe in den Hafen kommen, muss es schnell gehen. Der Betriebsleiter Horst Imgram koordiniert die Arbeitseinsätze der Festmacher, damit die ein- und auslaufenden Frachter keine Wartezeiten haben.

Die beim städtischen Hafen angestellten Festmacher gründeten eine eigene Firma, die sich entgegen aller Skepsis der Konkurrenz bis heute gehalten hat und immer noch im Besitz der Arbeitnehmer ist.

Das Winterwetter ist ungemütlich: Draußen an der Kaimauer bläst der kalte Wind vom Meer herüber. Fast waagrecht peitscht der Regen über den Hafen. Die Festma-Männer steigen unverdrossen aus den vorgewärmten Vertäufahrzeugen und los geht es: Leinen werden geworfen und gefangen, Anweisungen in den rauen Wind gerufen, Hände greifen nach tiefend nassen, schweren, rutschigen Schiffstauen, die über Poller gestülpt werden – bis „der Dampfer“ schließlich nach etwa einer halben Stunde festgemacht ist.

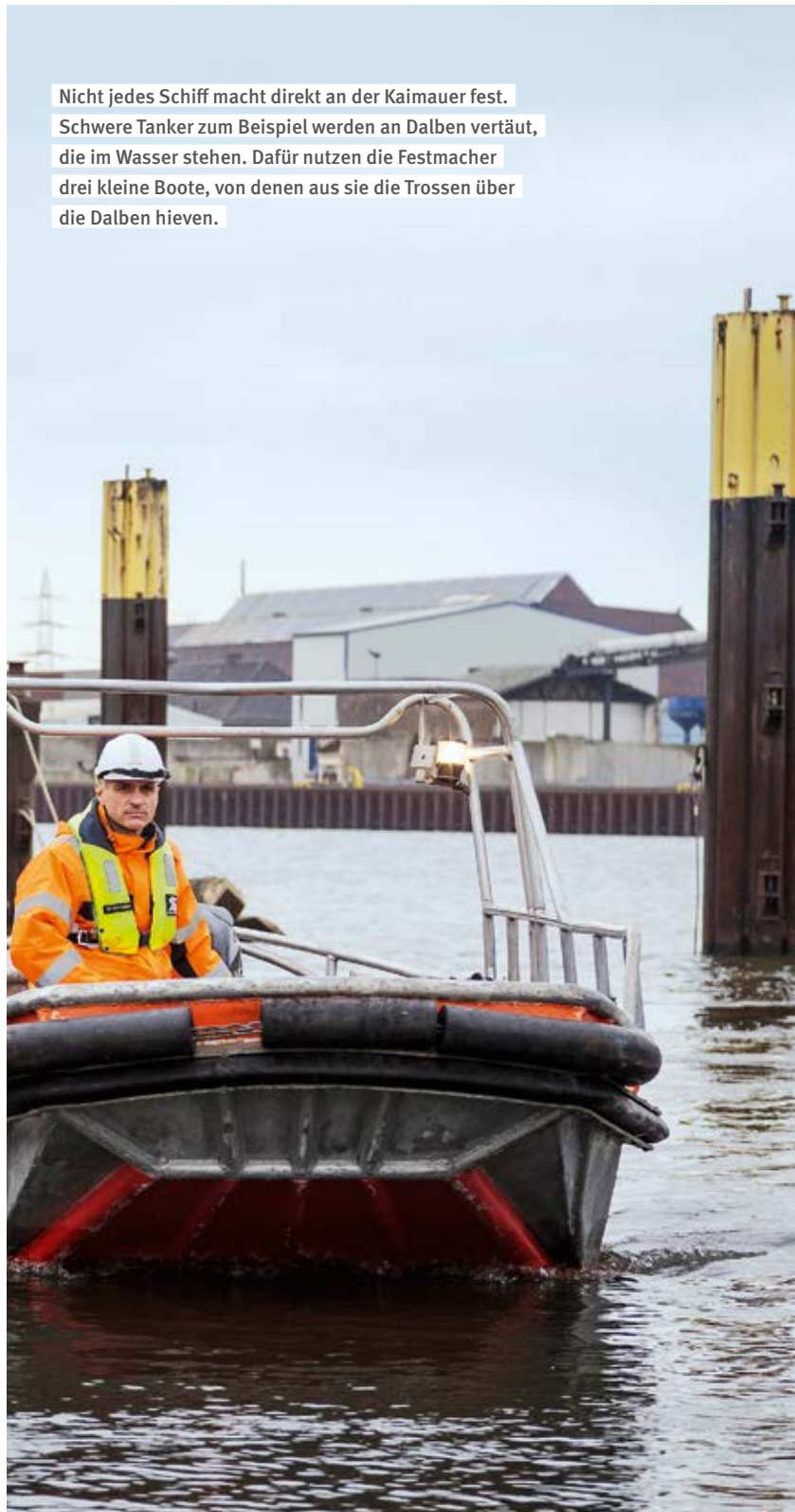
Anschließend heißt es: Leinen los für die „Rumba“, die wenige hundert Meter entfernt liegt. Der Container-Feeder möchte auslaufen. Zwei Festmacher vorne, zwei hinten und ruckzuck sind die Tauen vom Poller gezogen und klatschen ins kalte Wasser.

„Natürlich ist es nicht immer schön, bei Regen, Schnee, Hagel und Wind so einen Dampfer festzumachen“, sagt Kechagias mit typisch norddeutschem Akzent, „man muss schon ein bisschen wasserfest sein in dem Beruf. Aber wir sind alle geme draußen!“ Die Festma investiert regelmäßig in aktuelle PSA, testet neue Jacken und Hosen, Helme und Handschuhe, Brillen und Schuhe oder Rettungswesten, die erst nach sorgsamer Prüfung angeschafft werden. Nur selten ist jemand erkältet, Rückenerkrankungen gibt es so gut wie gar nicht. „Der Festmacherjob ist sehr dynamisch“, erklärt Kechagias, „immer in Bewegung, man schiebt, man zieht. Alles das, was andere im Fitnessstudio machen“, lacht er.

Zurück in Bremen. Michael Kechagias hat sich ein paar Stunden Schlaf verdient. Auch im „Turm“ hat die Einsatzleitung gewechselt. Die Seekarte auf dem Monitor zeigt bereits den nächsten Auftrag an: Die „Pride“, ein 150-Meter-Schüttgutfrachter, wird gegen 21:00 Uhr den Hafen erreichen. Die Festmacher sind bereit. Wie immer.

Text und Fotos: Christoph Papsch

Nicht jedes Schiff macht direkt an der Kaimauer fest. Schwere Tanker zum Beispiel werden an Dalben vertäut, die im Wasser stehen. Dafür nutzen die Festmacher drei kleine Boote, von denen aus sie die Trossen über die Dalben hieven.



Ihre Frage:

Gilt die ärztliche Schweigepflicht auch für Betriebsärzte?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Die Antwort lautet ganz klar: Ja. Wer sich in ärztliche Behandlung begibt, darf erwarten, dass der Arzt alles, was er im Rahmen dieser Behandlung erfährt, für sich behält. Auch wer als Mitarbeiter den Betriebsarzt aufsucht, muss sich keine Sorgen machen, dass vertrauliche Untersuchungsergebnisse an den Chef weiter-

gegeben werden. Denn obwohl der Betriebsarzt in einem gewissen Umfang in den Betrieb eingebunden ist und letztlich auch vom Arbeitgeber beauftragt wird, gilt die ärztliche Schweigepflicht für ihn genauso wie für jeden anderen Arzt. Diese Schweigepflicht für Betriebsärzte ist in § 8 Absatz 1 Satz 3 Arbeitssicher-

heitsgesetz ausdrücklich geregelt. Bricht er diese, macht er sich sogar strafbar. Unter die ärztliche Schweigepflicht fallen alle Tatsachen und Umstände, an deren Geheimhaltung der Patient ein begründetes Interesse hat. Grundsätzlich darf der Betriebsarzt nur das preisgeben, was der Beschäftigte ausdrücklich erlaubt.



© Thinkstock/iStock/demaerre



© Thinkstock/iStock/vshivkova

Mehr Arbeitsunfälle durch Gewaltanwendung

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung veröffentlicht Zahlen.

2016 erlitten 10.432 Beschäftigte einen meldepflichtigen Arbeitsunfall durch Gewaltanwendung. Dies bedeutet im Fünfjahresvergleich einen Anstieg um 22 Prozent. Ein Fünftel dieser Unfälle ereignen sich im öffentlichen Bereich, auf Straßen oder bei der Nutzung von Transportmitteln. Besonders gefährdet von Übergriffen Dritter sind Beschäftigte, die im Rahmen ihrer Arbeit Kunden- oder Patientenkontakt haben. Die meisten Übergriffe (31 Prozent) gab es auf Beschäftigte in Krankenhäusern und Pflegeheimen.

+ Weitere Informationen:
www.dguv.de

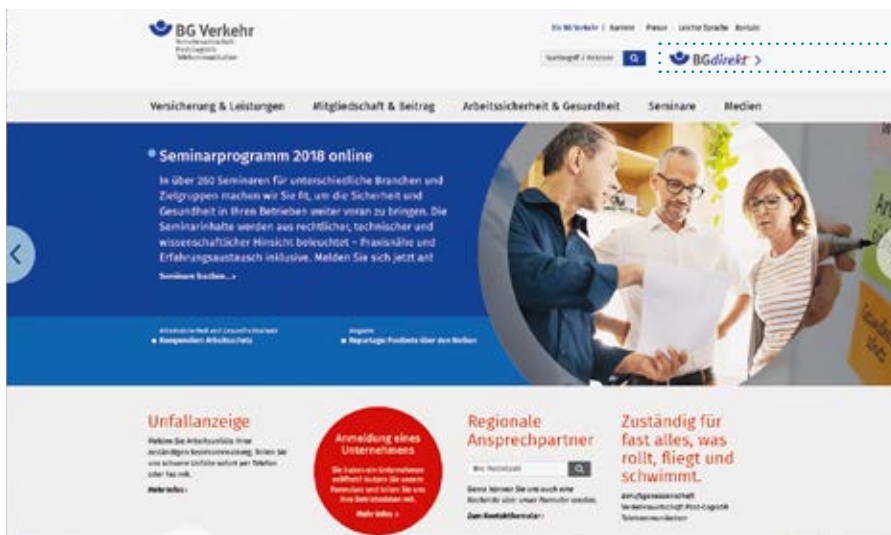


© Belwinkle/BG Verkehr

Institut der Unfallversicherung identifiziert Biomarker

Mit Biomarkern können Krebserkrankungen früher erkannt und damit die Aussichten auf eine erfolgreiche Therapie der Betroffenen erhöht werden. Das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin (IPA) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung hat nun mit dem Protein Calretinin einen wirksamen und kosteneffizienten Marker zur Diagnose von Lungen- und Rippenfellkrebs identifizieren können, der zukünftig auch bei der Krebsfrüherkennung helfen könnte. Im beruflichen Zusammenhang erworbene Lungentumore und Mesotheliome entstehen meist als Folge einer lange zurückliegenden Exposition gegenüber Asbeststaub. Die Früherkennung asbestbedingter Erkrankungen ist deshalb eine wichtige Aufgabe der gesetzlichen Unfallversicherung. Daher unterstützen die Berufsgenossenschaften die Forschung auf diesem Gebiet.

+ Weitere Informationen zum Biomarker Calretinin:
www.dguv.de



Anmeldebereich

Mit einem Klick auf *BGdirekt* erreichen Sie das Extranet. Nach der Anmeldung mit Ihrem Passwort finden Sie dort die neue Funktion „Unfallbelastung anzeigen“.

Wie steht es um Ihre Unfallbilanz?

Es lohnt sich, der Unfallverhütung mehr Aufmerksamkeit zu schenken: Bei der BG Verkehr ist bei erfolgreicher Präventionsarbeit ein Nachlass auf den Beitrag möglich.

Wenn es zu einem Unfall während der Arbeit kommt, erfährt die BG Verkehr meistens durch eine Unfallanzeige oder durch einen Arztbericht davon. Führt der Unfall zu einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen, besteht sogar die Pflicht, diesen Unfall zu melden. Die BG Verkehr nimmt die Unfallmeldung auf und informiert das Unternehmen, dass sich der Unfall auf das nächste Beitragsausgleichsverfahren auswirken wird. Abgerechnet wird dann jeweils am Ende des Jahres.

Neu: Unfallbilanz jederzeit einsehbar

Seit Anfang des Jahres hat die BG Verkehr den Service für Mitgliedsunternehmen erweitert: Im Extranet ist die Funktion „Unfallbelastung anzeigen“ online. Dort finden Sie ab sofort einen Überblick über die Arbeitsunfälle, die im Beitragsausgleichsverfahren berücksichtigt werden. Sie können sich jederzeit über den Stand informieren. Haben Sie Fragen oder gibt es Unstimmigkeiten, wenden Sie sich zur Klärung an die für Ihren Betrieb zuständige Bezirksverwaltung.

Beitragsausgleichsverfahren

Wie sich Unfälle auf die Beitragsberechnung auswirken, zeigt der Beitragsbescheid, der

jeweils Mitte April verschickt wird. Er enthält alle Berechnungsfaktoren einschließlich der Unfallbelastungen. Konnte nur ein reduzierter Nachlass gewährt werden oder mussten sogar Zuschläge erhoben werden, befinden sich die Angaben dazu in einer Anlage zum Beitragsbescheid. Eine Liste der Unfälle wird in einer wei-

teren Anlage beigelegt. Sie können also genau prüfen, ob die BG Verkehr von den richtigen Voraussetzungen ausgegangen ist. Halten Sie Korrekturen für erforderlich, können Sie sich direkt an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Mitgliederabteilung wenden.

Jana Kawe, Mitgliederabteilung der BG Verkehr

Beitragsausgleichsverfahren

Voraussetzungen	Nachlass/Zuschlag
Zugehörigkeit zur BG Verkehr mindestens drei volle Jahre, es liegt keine Unfallbelastung vor.	5 % Nachlass auf den Beitrag zur Arbeitnehmerversicherung. 25 % Nachlass auf den Beitrag zur Unternehmerversicherung.
Zugehörigkeit zur BG Verkehr mindestens drei volle Jahre, Unfallbelastung des Unternehmens liegt mindestens 10 % unter dem Durchschnitt aller Unternehmen.	Reduzierter Nachlass
Unfallbelastung des Unternehmens liegt nicht mindestens 10 % unter dem Durchschnitt aller Unternehmen.	Es wird ein Zuschlag von 110 Euro je anzeigepflichtigem Arbeitsunfall erhoben, zuzüglich 550 Euro je entschädigtem Arbeitsunfall.
Unberücksichtigt bleiben generell Wegeunfälle und Berufskrankheiten. Unternehmer können außerdem schriftlich beantragen, Unfälle auszunehmen, die durch höhere Gewalt oder von Personen (allein) verursacht wurden, die nicht zum Unternehmen gehören.	



ZA-DONK!

Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball

ZA-DONK!
 ROLLSTUHL-
 BASKETBALL-WM
 16.-26. August 2018
 HAMBURG

28 Teams, 11 Tage, 96 Spiele

„ZA-DONK!“ – vielleicht haben Sie diesen Schriftzug in den vergangenen Wochen schon einmal gesehen. Er steht für das unvergleichliche Geräusch, das im Basketball entsteht, wenn der Ball beim Tippen über das Spielfeld läuft. „ZA-DONK!“ wird als Logo die erste Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball in Deutschland begleiten. Austragungsort ist Hamburg. Vom 16. bis 26. August 2018 messen sich in der Hansestadt die besten Rollstuhlbasketballteams der Welt. Die Spiele werden außerdem ein breites Mitmachangebot des inklusiven Breitensports für die Besucherinnen und Besucher anbieten. Damit wird Hamburg für knapp zwei Wochen zur deutschen Inklusionshochburg.



Partner für Mobilität

„Unsere Erfahrungen zeigen, wie wichtig Mobilität für die Rehabilitation und Teilhabe ist“, erklärte Stefan Höppner, Mitglied der Geschäftsführung der BG Verkehr, zum WM-Auftakt. „Deshalb engagieren wir uns und setzen uns zusammen mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die Integration von Menschen mit Behinderung in den Lebens- und Arbeitsalltag ein. Und deshalb engagieren wir uns auch bei der WM. Mobilität wird während der WM eine wichtige Rolle spielen. Auf diesem Gebiet sind unsere Mitgliedsunternehmen und ihre Mitarbeiter Profis. Als Partner für Mobilität wollen wir dazu beitragen, die Inklusion von Menschen mit Behinderungen zu unterstützen.“

© mssp – michael schwartz photographie





Es geht nicht nur um Spitzensport

„Sport hält fit und gesund und ist gerade für Menschen mit Behinderungen wichtig, um die gesellschaftliche Teilhabe zu sichern. Und Sport ist zugleich ein wichtiger Baustein für Inklusion im Sinne der UN-Behindertenrechtskonvention“, sagt Anthony Kahlfeldt, der zusammen mit seinem Organisationsteam die WM vorbereitet. Ihm ist wichtig, dass sich nicht alles nur um den Spitzensport dreht, sondern dass ein vielfältiges Breitensportangebot als Rahmenprogramm die WM begleitet. „Ohne Breitensport gibt es keinen Spitzensport. Und gleichzeitig fördert der Spitzensport die Motivation der Athleten.“

Hamburger Berufsgenossenschaften und BG-Klinik engagieren sich

Von Anfang an stieß die Ankündigung der WM in Hamburg auf viel Zustimmung – auch bei der BG Verkehr. Es gehört zu unseren Aufgaben, Versicherten nach einem Arbeitsunfall oder einer berufsbedingten Erkrankung den Weg zurück in den Beruf und ins soziale Leben zu ebnen. Sport ist dabei vor allem in der Rehabilitation unverzichtbar. Er kräftigt, bringt Mobilität und vermittelt Freude an der Bewegung. Deshalb unterstützen wir die Weltmeisterschaft.

Ein Erlebnis für jeden Besucher

Rollstuhlbasketball ist eine spektakuläre Sportart: schnell, akrobatisch, inklusiv und voller Leidenschaft. In vielen Sportvereinen setzen sich auch nichtbehinderte Spieler hin und gehen per Rollstuhl auf Korbjagd. Die deutschen Nationalmannschaften gewannen in den letzten vier Jahrzehnten mehr als 30-mal Edelmetall bei Europa- und Weltmeisterschaften und während der Paralympischen Spiele. Wer schon einmal bei einem Spiel dabei war, der weiß, dass uns während der WM spannende und rasante Spiele erwarten. 16 Männer- und 12 Frauenteam werden in Hamburg zwei Weltmeistertitel ausspielen. Mehr als 1.000 Teilnehmer sind gemeldet.



Verbote und Verantwortung

In Frankreich gilt demnächst ein schärferes Tempolimit. Das wird seinen Grund haben. Denn auch hierzulande wird darüber diskutiert, ob man auf schmalen Landstraßen das Tempo nicht reduzieren muss. Der Blick in die Statistik bestätigt die Unfallgefahr auf Landstraßen bei hoher Geschwindigkeit. Das ist aber nicht die alleinige Wahrheit, denn es gilt eine Reihe von Fragen zu klären, bevor man ein Verbot ausspricht. Gibt es eine ausreichende Evidenz, dass das Tempolimit den gewünschten Effekt hat? Kann es ausreichend überwacht werden? Wäre es zum Beispiel möglich, dass dann riskanter überholt wird und der Schutzeffekt

somit verpufft? Was passiert mit der Interaktion zwischen Pkw und Lkw? Auch ohne ausdrückliche Geschwindigkeitsbeschränkung darf man bereits heute nicht einfach mit 100 km/h über eine schmale Landstraße rasen. Der Begriff „unangepasste Geschwindigkeit“ ist juristisch vielleicht schwierig zu handhaben. Aber wenn wir nicht in jeder Lebenssituation mit staatlichen Eingriffen leben wollen, dann müssen wir uns bewusst machen, dass Freiheit und Verantwortung zwei Seiten der gleichen Medaille sind. Wer am Straßenverkehr teilnimmt, trägt Verantwortung – und wer diese Verantwortung auch wahrnimmt, braucht weniger Verbote.



© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention



© Thinkstock/iStock/pix-pax

Wege aus dem Stress finden

Manchmal kommt alles gleichzeitig: Zeitdruck, Ärger bei der Arbeit, private Sorgen, angeschlagene Gesundheit. Die Betroffenen fühlen sich ausgeliefert, sehen keinen Ausweg aus der psychisch belastenden Situation. Aber Dauerstress ist keine unheilbare Krankheit – im Gegenteil: Man kann sich davon befreien! Manchmal ist das aus eigener Kraft zu schaffen, manchmal braucht man professionelle Unterstützung. Ob es ein offenes Wort zu Freunden, dem Hausarzt oder dem Chef ist, eine Ernährungsumstellung, Sport oder die bewusste Gestaltung der Freizeit – viele Wege führen aus dem Stress. Machen Sie den ersten Schritt!

Unser Webtipp: Arbeitsschutz für kleine Betriebe

Wenn Mitgliedsbetriebe mit wenig Beschäftigten der Beratungspflicht zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz nicht selbst nachkommen können, kommt der Arbeitsmedizinische und Sicherheitstechnische Dienst (ASD) der BG Verkehr ins Spiel. Die für den ASD tätigen Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit machen den Betrieb für einen geringen Mitgliedsbeitrag fit für den Arbeitsschutz und führen durch den Gesetzesdschungel.

www.asd-bg-verkehr.de

So erreichen Sie die BG Verkehr

Hauptverwaltung

Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0
E-Mail: info@bg-verkehr.de
mitglieder@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de
+ www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwierte 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
+ www.deutsche-flagge.de

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel.: 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
+ www.asd-bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 325220-0
E-Mail: hamburg@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hannover

Walderseestraße 5
30163 Hannover
Tel.: 0511 3995-6
E-Mail: hannover@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Berlin

Axel-Springer-Straße 52
10969 Berlin
Tel.: 030 25997-0
E-Mail: berlin@bg-verkehr.de

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

Unser Mitgliedermagazin erscheint in Varianten für die Branchen Güterkraftverkehr, Personenverkehr, Entsorgung, Luftfahrt, Schifffahrt und Post, Postbank, Telekom.

Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi



Die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© Ralf Höhne/BG Verkehr

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

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

Außenstelle Duisburg

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

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

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



Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint am
1. Juni 2018

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev

Leserbriefe

Sie haben Fragen, Anregungen, Lob oder Kritik? Wir sind gespannt auf Ihre Reaktion. Schicken Sie einfach eine E-Mail an:

redaktion@sicherheitsprofi.de



Anmeldung unter:

www.bg-verkehr.de

Unser Newsletter bietet Wissenswertes
zu Arbeitssicherheit und
Gesundheitsschutz, Aktuelles aus
der Verkehrsbranche, Termine sowie
Links zu Hintergrundmaterial.

Ein Klick

und Sie wissen mehr