

# SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr



## Zu Besuch auf der Werft | 16

Tödliche Unfälle auf See ausgewertet | 8

Gesundheitsschutz bei alternativen Antrieben | 12

# Inhalt

## SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz  
Unfallmeldungen

## SICHER ARBEITEN

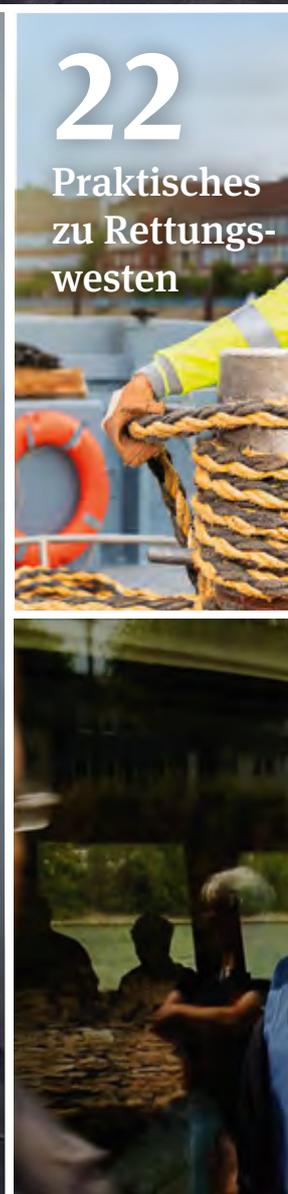
- 8** Auswertung  
Tödliche Unfälle auf See
- 10** Qualifizierungsangebote der BG Verkehr  
Neues Seminarprogramm 2025 bringt auf Kurs
- 12** Alternative Brennstoffe  
Welche Auswirkung hat der Wechsel auf Arbeit und Gesundheit?
- 15** Filmreihe  
Wie Verantwortung gelebt wird
- 16** Blick hinter die Kulissen  
Zu Besuch auf der Werft
- 22** Rettungswesten  
Praktische Tipps zur richtigen Nutzung

## GUT VERSICHERT & GESUND

- 24** Gesundheitstipps & mehr
- 25** Cannabis-Konsum  
Klare Regeln im Betrieb vereinbaren
- 28** Hand angenäht  
Erfolgreiche Reha nach einem Arbeitsunfall

## SERVICE

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





© Titel: BG Verkehr; Christoph Papsch; Brunsbüttel Ports GmbH; Holger Steinbock/BG Verkehr; Christian Ahrens/BG Verkehr; SW Media/BG Verkehr



### **Regeln Sie den Cannabis-Konsum im Betrieb klar und restriktiv.**

### **Mit klarem Kopf**

Für manche Menschen mag die begrenzte Freigabe des Konsums und der Weitergabe von Cannabis ja eine gute Nachricht gewesen sein. Unternehmerinnen und Unternehmer sowie andere Verantwortliche für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz gehören bestimmt nicht zu diesem Kreis. Sie müssen jetzt für ihren Betrieb regeln, was bisher ohne Wenn und Aber gesetzlich verboten war. Sollte man jetzt auch am Arbeitsplatz die Leine etwas lockerlassen? Die BG Verkehr gibt ihren Versicherten die Empfehlung, den Cannabis-Konsum im Betrieb klar und restriktiv zu regeln. Wer arbeitet, kiff nicht, und wer kiff, arbeitet nicht – je deutlicher das kommuniziert wird, desto besser. Unsere Arbeitsmedizinerin Dr. Kerstin Einsiedler informiert deshalb in dieser Ausgabe über die Droge und ihre Wirkungen.

Gefreut habe ich mich über ein gerade abgeschlossenes Filmprojekt der BG Verkehr, über das wir ebenfalls in dieser Ausgabe des SicherheitsProfi berichten. Sechs Unternehmerinnen und Unternehmer sprechen vor der Kamera über Verantwortung beim Arbeitsschutz – clevere Praxistipps inklusive.

Ein weiterer Lesetipp: Unsere Reportage ab Seite 16 zeigt, wie vielseitig unsere Mitgliedsbetriebe aufgestellt sind und dass gute Produkte einen verlässlichen Arbeitsschutz brauchen. Das Unternehmen „Lux-Werft und Schifffahrt“ betreibt nicht nur Fahrgastschiffe, sondern stellt sie auch selbst her.

**Sabine Kudzielka**

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

## Aktuelle Unfallmeldungen

### Bei Dunkelheit gestolpert

Am frühen Morgen wollte sich Schiffsführer F. vor dem Ablegen seiner Fähre vergewissern, dass sich keine anderen Wasserfahrzeuge in seiner Umgebung befinden. Er ging hinter dem Steuerhaus in Richtung Backbord. Dort wollte er an das Geländer treten. Auf dem Weg dorthin stolperte er im Dunkeln über die Erhöhung des Kabelkanals und stürzte. Schürfwunden und Prellungen an Händen sowie im Gesicht waren die Folge.

### Sturz von der Luke

Decksmann R. hatte seine Reinigungsarbeiten auf der Laderaumluke eines Küstenmotorschiffs gerade beendet und wollte anschließend den Deckwaschschlauch zurückziehen. Dabei bewegte R. sich rückwärts und stürzte zwei Meter tief von der Luke in den Laderaum. Er landete auf einer Einstiegs Luke. Glücklicherweise blieb es nur bei leichten Verletzungen.

### Finger bei Wartungsarbeiten abgetrennt

Für Arbeiten an der Schiffsklimaanlage hatte Mechaniker D. die Riemenabdeckung abgenommen. Bei der Wartung lag seine Hand auf dem offen liegenden Riemen. Der linke Mittelfinger befand sich in der Nähe des Antriebsrads für den Lüfter. Ein Luftzug versetzte das Lüfterrad in Drehung und über den Riemen auch das Antriebsrad. Das Endglied seines Mittelfingers wurde dabei zwischen Riemen und Antriebsrad hineingezogen und amputiert.

© Freepik; IMAGO/Ardan Fuessmann; iStock (kupicoo); picture alliance/Lars-Josef Klemmer | Lars-Josef Klemmer

## Neue Vorschriften für die Binnenschifffahrt

Der europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) hat die neue Ausgabe des Europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN 2024/1) angenommen. Sie wird am 1. Januar 2025 in Kraft treten. So wird es besondere Schulungen für Gebiete geben, in denen See- und Binnenschiffe gemeinsam fahren. Der Inhalt der praktischen Prüfung bleibt von diesen Änderungen der Befähigungsstandards unberührt. Darüber hinaus hat der CESNI Leitlinien zur Eignung für den Betrieb von Fahrzeugen mit alternativen Technologien gebilligt. Diese Leitlinien betreffen in einem ersten Schritt Elektro- und Methanol-Antriebe. Sie richten sich an Fachleute an Bord oder an Land, die mit den Risiken der neuen Technologien vertraut sein müssen. Weitere Aspekte, wie die Auslagerung von Wartungsaufgaben und die Risiken im Zusammenhang mit der Handhabung von Wechselbatterien, sind ebenfalls in die Leitlinien eingeflossen. Sie richten sich vor allem an Ausbildungs-

## Optimal auf Hafenstaatkontrollen vorbereitet

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr bietet allen Schifffahrtsunternehmen, die Seeschiffe unter deutscher Flagge betreiben, mit der Guideline „Checks on Board“ einen neuen Service an. Mithilfe dieser Checklisten können sich Reedereien sowie Kapitäninnen und Kapitäne praxisnah auf Hafenstaatkontrollen im Ausland vorbereiten, um Mängelpunkte bei Kontrollen präventiv zu vermeiden. Das Ziel der praxisnahen englischsprachigen Checklisten ist ein besseres Abschneiden bei unangekündigten Besichtigungen. Eine optimale Vorbereitung spart nicht nur Zeit und Geld. Wird ein Schiff wegen Mängeln festgehalten, kann das außerdem zukünftig zu ausgeweiteten Kontrollen der gesamten Reedereiflotte führen.

 [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de)



einrichtungen und Schulen, die Berufsschülerinnen und -schüler in neuen Technologien ausbilden. Sie können aber auch für Fahrzeugbetreibende und Versicherungsgesellschaften interessant sein, die ebenfalls Anforderungen an die Besatzungsmitglieder stellen. Die Leitlinien sollen in einem zweiten Schritt zu CESNI-Standards weiterentwickelt werden.

+ [www.cesni.eu/de](http://www.cesni.eu/de)



## Freikarten für Messe

Wer die Messe „Arbeitsschutz aktuell“ vom 5. bis 7. November in Stuttgart kostenlos besuchen möchte, kann sich mit dem Code AS23-BGVERKEHR Freikarten sichern (im Link unter „Gutscheincode einlösen“). Die Messe findet alle zwei Jahre statt und informiert über Angebote und Lösungen rund um Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Die BG Verkehr ist auf der Messe in Halle 1 am Stand K1.009 zu finden.



[www.messe-ticket.de/HINTE/ARBEITSSCHUTZAKTUELL2024](http://www.messe-ticket.de/HINTE/ARBEITSSCHUTZAKTUELL2024)

**Gesucht!**

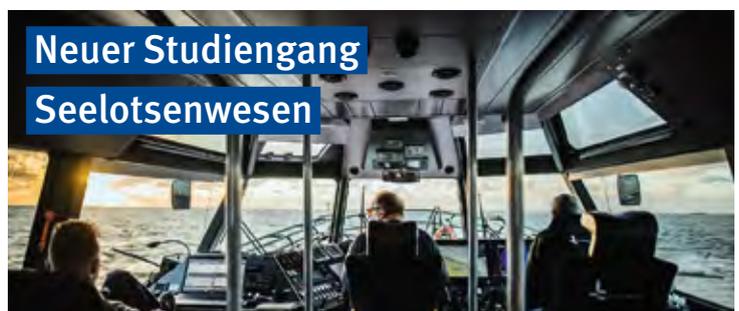
**Ihre Idee, die alles in den Schatten stellt**

Sie haben eine gute Idee zum wirksamen Schutz der Beschäftigten vor Sonnenstrahlung? Teilen Sie mit uns bis Ende Oktober 2024 Ihre Erfolgsgeschichte und wir berichten von Ihrem Praxisbeispiel in einer der nächsten Ausgaben. Für jeden Beitrag bedanken wir uns mit einer kleinen Überraschung.

+ Mailen Sie Ihre Idee für optimalen Sonnenschutz: [redaktion@sicherheitsprofi.de](mailto:redaktion@sicherheitsprofi.de)

## Kampf gegen Kriminalität

Mit einer umfangreichen Kampagne warnt die Polizei Hamburg Hafenbeschäftigte davor, sich mit organisierter Kriminalität einzulassen. Die Botschaft der Kampagne: Wer einmal mitmacht, kann allein nicht wieder aussteigen, wird bedroht, erpresst oder Opfer von Gewalt. Wer verdächtige Beobachtungen macht oder gar selbst schon in Abhängigkeit geraten ist, kann ein anonymes Hinweisgeberportal nutzen. Als drittgrößter Seehafen Europas ist Hamburg wie die anderen großen Nordseehäfen in besonderer Weise vom internationalen Drogeneinfuhrschmuggel betroffen. Deshalb hatten sich Sicherheitsbehörden und Hafenwirtschaft schon 2023 beim Hamburger Hafensicherheitsgipfel zu einer „Allianz sicherer Häfen“ zusammengeschlossen.



Ab dem Wintersemester 2024/2025 beginnt in Rostock-Warnemünde der neue Master-Studiengang der Fachrichtung Seelotsenwesen. Damit können Nautikerinnen und Nautiker mit Bachelor-Abschluss innerhalb von zwei Jahren in den Seelotsberuf einsteigen. Eine Voraussetzung dafür ist ein psychologischer Eignungstest beim Seeärztlichen Dienst der BG Verkehr.

+ Mehr Informationen zu den neuen Seelotsen-Ausbildungswegen [www.lotsen.de/die-wege](http://www.lotsen.de/die-wege)

## Neu erschienen



### Kleidung, die vor Sonne schützt

Eine neue Checkliste unterstützt Unternehmen bei der Auswahl von Langarmshirts mit Schutz gegen UV-Strahlung. Beschäftigte, die überwiegend im Freien arbeiten, erhalten so die optimale Bekleidung.



[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 24257622

### Film ab für die Vision Zero

Der Film informiert kurz und präzise, wie eine Welt ohne Arbeitsunfälle möglich werden kann. Jede der sieben goldenen Regeln ist in rund 20 Sekunden vorgestellt – ideal für einen Workshop-Auftakt oder als Gedankenanstoß bei Arbeitsschutzausschuss-Sitzungen.



Film zur Vision Zero  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 24696696



### Besser für die Ohren

Lärm von Druckluftdüsen bei der Arbeit kann das Gehör gefährden. Das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) zeigt die Vorteile lärmgeminderter Düsen in einem Film.



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



## Seminar: Tauglichkeits-Untersuchungen in der Binnenschifffahrt

Auf Binnenschiffen tätige Personen müssen hierfür gesundheitlich geeignet sein. Am 15. November 2024 veranstaltet die BG Verkehr im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums ein eintägiges Seminar, das Arbeitsmedizinerinnen und Arbeitsmediziner benötigen, um das Personal von Binnenschiffen auf Tauglichkeit untersuchen zu dürfen. Kooperationspartner für das Seminar im Schiffer-Berufskolleg in Duisburg ist der ASD Rhein-Ruhr.

Das Seminar ist eine von mehreren notwendigen Voraussetzungen, um als Arbeitsmediziner oder als Ärztin mit der Zusatzbezeichnung „Betriebsmedizin“ eine Zulassung gemäß Binnenschifffahrtspersonalverordnung (BinSchPersV) zu erhalten. Weitere Voraussetzungen betreffen die Räumlichkeiten sowie deren Ausstattung.



Tauglichkeitsuntersuchungen  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 20597039

## Schuhe an!

Wer ein Fahrzeug führt, muss Schuhwerk tragen, das den Fuß umschließt. Nur das ist wirklich sicher. In der Praxis haben sich Aufkleber bewährt, die auf diese Pflicht hinweisen. Richtig angebracht erinnern sie vor jeder Fahrt daran: Schuhe an für eine sichere Fahrt! Barfuß, in Strümpfen oder Barfußschuhen ist der Tritt auf die Bremse intuitiv unangenehmer. Die Folge: ein verhaltenes und weniger kräftiges Bremsen. Der Anhalteweg verlängert sich deutlich. Das ist gefährlich. Keine Sorge vor Schmutz oder zu warmen Füßen. Für die Fahraufgabe müssen es nicht zwingend geschlossene Schuhe oder Sicherheitsschuhe sein. Auch Sandalen sind erlaubt, wenn der Fersenriemen vorhanden und angelegt ist. Unterweisungstipp: Zum Thema gibt es unterhaltsame Filme der BG Verkehr.



**+** Sicheres Fahren – Schuhwerk  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 20761016

## Arbeitsschutzmanagement einfach erklärt

Mit zwei neuen Filmen stellt die BG Verkehr Inhalte und Vorteile von Arbeitsschutzmanagementsystemen (AMS) und einen beispielhaften Ablauf vor. Damit lässt sich ideal im eigenen Unternehmen für die Einführung eines solchen Systems werben. Zusätzlich liegt der AMS-Leitfaden in einer neuen Fassung vor, in der sich die Informationen jetzt intuitiver finden lassen. Der Leitfaden ist nun an der Gliederung der DIN EN ISO 45001 ausgerichtet, einer international anerkannten Norm für Arbeitsschutzmanagementsysteme. So lässt sich der Arbeitsschutz einfacher in bereits bestehende Managementsysteme integrieren. Der Inhalt des AMS-Leitfadens ist komplett digital im Medienkatalog der BG Verkehr abrufbar. Knapp 80 Arbeitshilfen stehen als editierbare Wordvorlagen zur Verfügung. Jedes Unternehmen kann die Vorlagen an die betrieblichen Bedürfnisse anpassen und erhält so eine zielgenaue Unterstützung beim Aufbau des Systems. Auf Wunsch ist der Leitfaden auch kostenfrei als gedruckte Variante erhältlich. Bei Interesse wenden Sie sich an die zuständige Aufsichtsperson oder bestellen Sie direkt über den Medienkatalog.



AMS-Leitfaden im Medienkatalog  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 14862498



Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt dringend, die störungsfreie Funktion des Freilaufs von Aussetzvorrichtungen für Bereitschaftsboote regelmäßig zu prüfen. Anlass gab die Untersuchung eines Unfalls. Beim Aussetzen eines besetzten Bereitschaftsboots hatte die hydraulische Bremse der Aussetzvorrichtung nicht korrekt funktioniert. Statt nach dem Überschwenken mit langsamer Geschwindigkeit bis zur Wasseroberfläche gefiert zu werden, bewegte sich das Boot mehr oder weniger ungebremst abwärts und schlug mit Wucht auf dem Wasser auf. Die drei Personen im Boot erlitten dadurch schwere Verletzungen.

[www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de)

## Norm für Brandschutzdecke

Das Deutsche Institut für Normung (DIN) hat unter der Bezeichnung DIN SPEC 91489 den Entwurf einer Technischen Regel veröffentlicht, die Anforderungen an Brandbegrenzungsdecken für den Einsatz bei Elektrofahrzeugen festlegen soll.

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

## Testen Sie Ihr Wissen!



### 1. Sie möchten einen Lkw mit Anhänger überholen. Was müssen Sie dabei beachten?

- a Das Ausscheren zum Überholen darf erst unmittelbar hinter dem Lastzug erfolgen
- b Der Fahrzeugumriss des Lastzugs kann vorausfahrende Fahrzeuge verdecken
- c Der erforderliche Überholweg verlängert sich wegen des Anhängers deutlich



### 2. Was gilt nach diesem Verkehrszeichen?

- a Bei Dunkelheit darf mit Standlicht gefahren werden
- b Parkende Pkw dürfen mit der Parkleuchte gesichert werden
- c Überholen darf nicht durch Hupen angekündigt werden

### 3. Warum können Krafträder trotz eingeschalteten Abblendlichts übersehen werden?

- a Weil die Besatzung manchmal mit unauffälliger Kleidung fährt
- b Weil sich Krafträder bei hoher Beschleunigung sehr schnell annähern
- c Weil sie schmaler als Pkw sind

Alles richtig?  
Die Lösungen stehen auf Seite 30!

## Seeschifffahrt

# Wenn jede Hilfe zu spät kommt

Zwischen 2013 und 2024 starben 19 Seeleute bei der Arbeit: Sie sind ertrunken, zu Tode gestürzt, erstickt. Mit diesem Artikel wollen wir Versicherte sensibilisieren und Verantwortliche dabei unterstützen, schwere und tödliche Arbeitsunfälle zu vermeiden.

### Tod durch Ertrinken

Zwei Menschen ertranken bei einem Schiffsuntergang, vier bei Unfällen im normalen Schiffsbetrieb. Mit einer Ausnahme ereigneten sich diese Unfälle auf Fischereifahrzeugen. Zwei Unfallhergänge betrachten wir hier genauer.

Ein Fischer fuhr allein auf die Ostsee und kam nicht zurück. Sein führerloses Boot wurde am Strand treibend gefunden.

Zwei Fischer laschten bei rauer See Ausrüstungsgegenstände. Als der Fischkutter von einer großen Welle getroffen wurde, gingen sie über Bord. Einer der beiden konnte wieder auf das Schiff gelangen, der andere ist ertrunken. Keiner der Männer trug an Deck des Fischkutters eine Arbeitssicherheitsweste. Mögliche Maßnahmen:

- ▶ *Es gilt die Regel: Besteht bei Arbeiten an Deck die Gefahr, ins Wasser zu stürzen, ist das Anlegen der Arbeitssicherheitsweste Pflicht.*
- ▶ *Bei Schlechtwetter ist bei Bedarf eine zusätzliche Sicherung mit einer Sicherheitsleine gegen das Überbordspülen vorzusehen.*
- ▶ *Die Sicherungs- und Sicherheitsmaßnahmen an Bord müssen rechtzeitig überprüft werden, sobald sich das Boot einem Schlechtwettergebiet nähert.*

### Tod durch Sauerstoffmangel

An Bord eines Stückgutfrachters, der Holz geladen hatte, wurden drei Besatzungsmitglieder bewusstlos in einer Zugangsluke zum Laderaum gefunden. Da sich der Unfall in einem Hafen ereignete, konnten sie schnell geborgen werden. Die sofort eingeleiteten Wiederbelebungsmaßnahmen blieben dennoch erfolglos. Mögliche Maßnahmen:

- ▶ *Jeder Schiffsraum oder Tank, der längere Zeit von der Außenwelt abgeschlossen war, sowie jeder Laderaum, der sauerstoffverzehrende Ladung enthält, ist ausnahmslos als gefährlich anzusehen. Zu dem Raum haben nur Personen Zugang, die eine Anweisung und die Erlaubnis zum Betreten gefährlicher Räume erhalten haben.*
- ▶ *Vor dem Betreten eines gefährlichen Raums muss immer die Sauerstoffkonzentration in der Umgebungsluft bestimmt werden. Die menschlichen Sinne können einen Sauerstoffmangel nicht erkennen.*
- ▶ *Sind die Einsatzbedingungen nicht hinreichend bekannt oder kann sich die Schadstoffbelastung am Einsatzort nachteilig verändern, dann müssen Atemschutzgeräte getragen werden, die nicht von der Umluft abhängig sind (Pressluftatemgeräte).*

### Mangelndes Gefahrenbewusstsein bei Seegang

Auf einem Großcontainerschiff befand sich ein Bootsmann in der Nähe des Wellenbrechers auf der Back. Er wurde von einer überkommenden Welle erfasst und gegen die dahinter befindlichen Container geschleudert. Dabei erlitt er tödliche Verletzungen. Der genaue Unfallhergang konnte nicht geklärt werden. Mögliche Maßnahmen:

- ▶ *Zum Zeitpunkt des Unfalls herrschte raue See. Für das Hauptdeck bestand seitens der Schiffsführung ein Betretungsverbot, das auch dem Bootsmann bekannt war. Die Vermutung liegt nahe, dass er in gutem Glauben „mal eben“ seinen Lagerraum im vorderen Teil des Schiffs kontrollieren wollte.*
- ▶ *Der Unfallhergang zeigt, wie wichtig es ist, regelmäßig auf die Gefahren der See hinzuweisen und konsequent durchzusetzen, dass die Crew Anordnungen zur Sicherheit befolgt.*

## Absturzunfälle in unterschiedlichen Situationen

1 | Zwei tödliche Unfälle in Laderäumen liegen zeitlich weit auseinander, gleichen sich aber vom Unfallhergang. In beiden Fällen arbeiteten erfahrene Seeleute auf der Umhausung des Maschinenraums (Engine Room Casing), was eher selten erforderlich ist. Von dort stürzten sie jeweils aus großer Höhe auf das darunterliegende Tankdeck. In beiden Fällen gab es keine Augenzeugen. Die Analyse legt nahe, dass die Beleuchtung am Arbeitsplatz nicht genügte und außerdem die Absturzkante nicht in ausreichend großem Sicherheitsabstand markiert war. Darüber hinaus könnte wie schon oben beschrieben auch hier eine Fehleinschätzung der Gefahrenlage mitursächlich sein („Ich kenn mich hier aus, da passiert nichts“; „Ich mach das mal eben“). Persönliche Schutzausrüstung gegen Absturz kann im Bereich der Absturzkante in der Regel nicht getragen werden, denn es gibt dort keine geeigneten Anschlagpunkte. Mögliche Maßnahmen:

- ▶ *Schranken oder Gitter am Zugang zu dem kritischen Bereich, die man bewusst entfernen muss,*
- ▶ *ausreichende Beleuchtung,*
- ▶ *Kennzeichnung der Absturzkante in einem Abstand von etwa drei Metern,*
- ▶ *Kennzeichnung des Gefahrenbereichs und in ausreichendem Abstand Warnzeichen „Warnung vor Absturzgefahr“,*
- ▶ *Unterweisung der Besatzung über die besondere Unfallgefahr und die vorgeschriebenen Schutzmaßnahmen.*

2 | Ein Seemann stürzte in den Tod, als er im Laderaum die Kühlcontainer kontrollierte. Ein Besatzungsmitglied fand ihn leblos am Fuß einer Zugangsleiter (Steigleiter). Für den Unfallhergang gab es keine Zeugen. Mögliche Maßnahmen:

- ▶ *Fest eingebaute Steigleitern müssen regelmäßig auf ihren sicheren Zustand hin kontrolliert werden.*
- ▶ *Beschädigungen an Steigleitern entstehen in der Regel durch eine äußere Krafteinwirkung oder Korrosion. Sie sind fast immer mit bloßem Auge erkennbar.*
- ▶ *Beschädigte Steigleitern sollten schnellstmöglich repariert werden.*
- ▶ *Bei Reparaturarbeiten oder dem Austausch von Steigleitern werden gelegentlich Unfallquellen eingebaut. Die „Klassiker“ dabei sind ein zu geringer Abstand zwischen den Leitersprossen und festen Bauteilen (Mindestabstand 15 Zentimeter), zu wenig Freiraum oberhalb einer Leitersprosse (mindestens 20 Zentimeter) und ungeeignete Leitersprossen, zum Beispiel aus Rundstahl. Die Sprossen sollten in einer Flucht liegen und aus hochkant stehendem Vierkantstahl bestehen.*

3 | Ein Schiffingenieur wollte im Brennstofftank die Funktionstüchtigkeit eines Peilrohrs kontrollieren. Er fiel durch eine konstruktionsbedingte Öffnung in einem Zwischenboden etwa drei Meter tief. Während der Arbeit an einem Rohrleitungssystem im Maschinenraum stürzte

ein Schiffsmechaniker von einer Steigleiter aus geringer Höhe auf den Boden. Die Unfallursache ist in beiden Fällen unklar. Die Beispiele zeigen deutlich, dass auch ein Sturz aus wenigen Metern Höhe lebensgefährlich sein kann. Ein Sturz ist die größte Gefährdung bei der Arbeit mit einer Leiter. Bei unsachgemäßer Nutzung steigt das Risiko. Mögliche Maßnahmen:

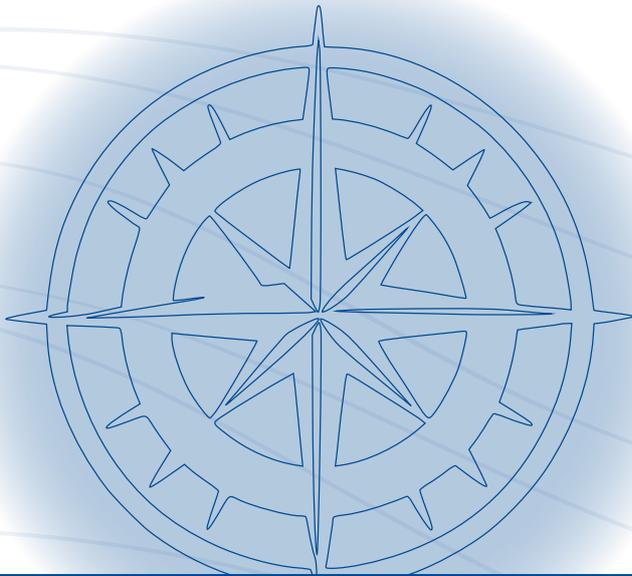
- ▶ *Wer nicht raufmuss, fällt nicht runter: Im Bordbetrieb sind jederzeit Schiffsbewegungen möglich. Hier stellt sich immer die Frage, ob eine Leiter das geeignete Arbeitsmittel ist.*

### Gefahr durch Glätte

Als ein Seemann an einem Wintertag am Liegeplatz seines Schiffs an Bord gehen wollte, rutschte er aus. Er fiel zwischen Kaimauer und Schiff und konnte nur noch tot geborgen werden. Eisglätte und Schnee sind die mutmaßlichen Ursachen für den Sturz. Mögliche Maßnahmen:

- ▶ *Der sichere Zugang zum Schiff muss jederzeit erhalten bleiben, unabhängig von den Umgebungsbedingungen. Besteht die Gefahr von Glätte, ist besondere Aufmerksamkeit erforderlich.*

**Stephan Schinkel**  
Leiter des Referats Seeschifffahrt und  
Fischerei bei der BG Verkehr



# Auf Kurs mit dem Seminarprogramm 2025

Das Engagement für sicheres und gesundes Arbeiten im Betrieb ähnelt einer Seereise: Es gibt ruhige und sonnige Phasen, dazwischen aber auch ordentlich Gegenwind und hohen Wellengang. Eine Fortbildung gibt Ihnen die Werkzeuge an die Hand, die Ihnen beim Orientieren helfen.

**E**ine gute Reisebegleitung für Akteurinnen und Akteure im Arbeitsschutz können die Qualifizierungsangebote der BG Verkehr sein. In den Seminaren und Online-Angeboten tauchen die Teilnehmenden in grundlegende oder branchenspezifische Themen ein. Dabei können sie sich mit komplexen Fragestellungen beschäftigen und eigene Lösungsansätze entwickeln.

Das ist, als würde man in dieser Zeit den eigenen Kompass wieder ausrichten: Was ist im Arbeitsschutz zwingend notwendig? Wo finde ich Unterstützung und Hilfsangebote? Welche Maßnahmen sind wirklich effektiv? Welche guten Ideen aus der Praxis gibt es?

Ergänzend werden immer die spezifischen Rollen und Aufgaben der Teilnehmenden berücksichtigt: Unternehmensleitungen und Führungskräfte tragen eine andere Verantwortung im Arbeitsschutz als beispielsweise die Fachkräfte für Arbeitssicherheit. Sicher-

heitsbeauftragte, Mitglieder von Betriebsvertretungen oder Betriebsärztinnen und -ärzte wiederum haben nochmals andere Aufgabenfelder. Ähnlich einer Schiffsbesatzung ist es wichtig, dass alle wissen, was ihre konkreten Zuständigkeiten sind. Nur dann kommt das Schiff gut voran.

Erfahrene Aufsichtspersonen sowie interne und externe Fachleute gestalten die Angebote. Sie vermitteln fundiertes Fachwissen, begleiten den Lernprozess und stehen für Austausch zur Verfügung.

Das komplette Qualifizierungsangebot 2025 finden Sie ab 1. Oktober 2024 auf der Internetseite der BG Verkehr.

Referat für Aus- und Fortbildung  
bei der BG Verkehr



## Hinweise zur Anmeldung

- ▶ Das Seminarangebot für 2025 ist ab 1. Oktober 2024 online. In unserer Seminardatenbank finden Sie die Termine sowie Informationen zu den Inhalten und zur Anmeldung.
- ▶ Die Anmeldung ist nur online möglich.
- ▶ Bitte prüfen Sie bei der Auswahl, ob Sie zur genannten Zielgruppe gehören.
- ▶ Das Präsenzseminarangebot 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.

[www.bg-verkehr.de/seminare](https://www.bg-verkehr.de/seminare)

Unser  
Tipp:  
Neues  
Seminar!

© iStock (alvarez); Freepik; Adobe Stock (Maker Mockup); BG Verkehr

### Souverän kommunizieren als Sifa und Sibe

Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Sifa) und Sicherheitsbeauftragte (Sibe) haben eines gemeinsam: Sie sind nicht verantwortlich für die Umsetzung von Arbeitsschutzmaßnahmen im Betrieb und treffen hierzu auch keine Entscheidungen. Aber sie unterstützen die Führungskräfte im Rahmen ihrer spezifischen Kompetenzen, geben Hinweise und sprechen Empfehlungen aus. Deshalb ist es wichtig, angemessen zu kommunizieren.

In diesem Seminar haben Sifas und Sibes die Möglichkeit, Faktoren gelungener Kommunikation für sich zu identifizieren. Sie beschäftigen sich mit typischen Situationen im Betrieb und lernen, die eigenen Ressourcen für eine angemessene Kommunikation zu erkennen und zu nutzen.

**Zielgruppe:** Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Sicherheitsbeauftragte

**Das Seminarangebot  
für 2025 ist ab  
1. Oktober 2024  
online.**

## Neuer Ausbildungslehrgang für Sifas

Die Lernfelder 1 bis 5 des Sifa-Ausbildungslehrgangs absolvieren Interessierte nach erfolgter Anmeldung über die BG Verkehr schon seit einiger Zeit beim Institut für Arbeit und Gesundheit (IAG) in Dresden. Das Lernfeld 6 ist der bereichsbezogene Teil des Sifa-Ausbildungslehrgangs.

Die BG Verkehr bietet ihn seit April dieses Jahres ebenso wie die Lernfelder 1 bis 5 im Blended-Ansatz an, bestehend aus einem Seminar (Präsenz oder online) und selbst organisierten Lerneinheiten (SOL).

Dabei gibt es gemäß der DGUV Vorschrift 2 weiterhin eine Spezialisierung in fünf verschiedene Branchen:

- ▶ das gesamte straßengebundene Verkehrsgewerbe,
- ▶ Post/Telekommunikation,
- ▶ Binnenschifffahrt,
- ▶ Seeschifffahrt sowie
- ▶ Luftfahrt.

Das Seminar „Branchenwissen für Sifas“ ist Modul 1 des Lernfelds 6 und findet für die Branchen straßengebundenes Verkehrsgewerbe und Post/Telekommunikation in Präsenz statt. Für die anderen drei Branchen wird es ein Onlineangebot geben, da sich dort in der Regel nur wenige Teilnehmende anmelden.

### Modern aufbereitet

Modul 2 besteht in der Absolvierung von zwei verschiedenen selbst organisierten Lerneinheiten (SOL) nach Wahl auf der Lernplattform „Lernwelt der BG Verkehr“. Die Themen reichen derzeit von „Schutz vor natürlicher UV-Strahlung bei der Arbeit“ über

„Lastenpedelecs in der Zustellung“ bis hin zu „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“. Die modern aufbereiteten Einheiten bestehen aus einem Bibliotheksteil, in welchem Hintergrundinformationen wie Broschüren, Filme und Regelwerk gebündelt bereitgestellt werden. Ein Lernpfad bereitet die Themen detailliert und abwechslungsreich auf. Am Ende gibt es ein Abschlussquiz. Haben die Teilnehmenden es bestanden, können sie eine Bescheinigung herunterladen.

Die Lerneinheiten des  
Sifa-Ausbildungslehrgangs

Schutz vor natürlicher  
UV-Strahlung bei der Arbeit

Lastenpedelecs in  
der Zustellung

Arbeitsmittel  
Transporter

Ladungssicherung auf  
Straßenfahrzeugen



Alle Informationen zum  
Ausbildungslehrgang für Sifas  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 16462517



# Alternative Brennstoffe erobern die Seeschifffahrt

Die Dekarbonisierung in der Seeschifffahrt nimmt weiter Fahrt auf. Der Wechsel zu emissionsärmeren Antriebsformen hat Auswirkungen auf den Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz an Bord.

**D**as Pariser Klimaschutzabkommen von 2015 gilt auch für die Seeschifffahrt. Bis 2050 soll die Erwärmung der Erde auf maximal zwei Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter begrenzt werden. Bezogen auf den Seeverkehr hat sich die Internationale Seeschiffsorganisation IMO damit ein sehr ambitioniertes Ziel gesetzt. Die EU hat dieses Ziel unter ihrem „Green Deal“ aufgegriffen und bereits umfangreiche Maßnahmen in ihren Regularien unter dem Begriff „Fuel EU Maritime“ in Kraft gesetzt.

Zur Erreichung des Ziels stehen verschiedene Lösungen im Fokus. Sie betreffen nicht nur die Seeschifffahrt, sondern ebenso die

Binnenschifffahrt und die Fischerei. Die BG Verkehr hat eine Arbeitsgruppe zum Thema „Arbeits- und Gesundheitsschutz beim Umgang mit alternativen Brennstoffen“ gebildet. Die Fachleute aus der Dienststelle Schiffssicherheit und den Referaten für See- und Binnenschifffahrt werden unter anderem Berufsgenossenschaftliche Informationen für die Schiffsbesatzungen erarbeiten und die Handbücher für die See- und Binnenschifffahrt aktualisieren.

## Die besonderen Herausforderungen auf See

Alternative Energieträger müssen nicht nur überall verfügbar, sicher und bezahlbar sein, sondern auch für viele tausend Seemeilen

ausreichen. Nachbunkern oder den Akku aufladen ist auf hoher See nicht möglich. Das batteriebetriebene elektrische Containerschiff im internationalen Seeverkehr wäre derzeit also keine Option. Doch es gibt schon heute vielversprechende Alternativen, mit denen sich auch in der internationalen Handelsschifffahrt Emissionen einsparen lassen – und dies prinzipiell auf Schiffen jeder Art und Größe.

## Unkompliziert: Alternative Diesel-Varianten

Sogenannte Drop-in fuels können bei Dieselmotoren dem konventionellen Marinediesel zugemischt werden oder diesen sogar vollständig ersetzen. Infrage kommen hier:

- ▶ synthetischer Diesel (GTL) auf der Basis von Erdgas,
- ▶ Biodiesel als Fettsäure-Methylester (FAME) und
- ▶ erneuerbarer Diesel aus hydrierten Pflanzenöl- und Biomasse-Rückständen (HVO).

Mischungen aus Biodiesel und Marinediesel in unterschiedlichen Konzentrationen werden beispielsweise auf größeren Seeschiffen schon erfolgreich eingesetzt.

Alle alternativen Diesel-Varianten erfordern in der Regel nur geringe technische Anpassungen im Maschinenraum, etwa Änderungen bei der Schmierölauswahl oder das Auswechseln von bestimmten Dichtungen. Außerdem muss die Freigabe des Motorenherstellers erfolgen.

Hinsichtlich des Arbeits- und Gesundheitsschutzes für die Besatzung gibt es keine Unterschiede zu konventionellem mineralischem Dieselmotoren. Entsprechend einfach sollte es für die Reederei sein, die vorhandenen Schiffe umzurüsten. Aktuell fahren unter deutscher Flagge zwei Autotransporter mit hundert Prozent Biodiesel, verschiedene Großcontainerschiffe mit Biodiesel-Mischungen sowie einige Fährschiffs- und Schlepper-Reedereien mit dem synthetischem Diesel GTL.

Natürlich sind diese Diesel-Varianten durch den Verbrennungsvorgang – und im Falle des synthetischen Diesels auch durch die fossile Herkunft – nicht CO<sub>2</sub>-frei. Unterm Strich ist die Klimabilanz jedoch besser als beim herkömmlichen Dieselöl, das als Raffinerieprodukt aus Rohöl hergestellt wird.

#### Verbreitet auf Neubauten: LNG

Flüssige Gase wie LNG (Flüssigerdgas), LPG (Flüssiggas) und H<sub>2</sub> (verflüssigter Wasserstoff) haben in der Klimabilanz Vorteile gegenüber Dieselmotoren, da sie wegen ihres höheren Wasserstoffanteils bei der Verbrennung weniger CO<sub>2</sub> bilden. Allerdings muss sichergestellt werden, dass bei der Verbrennung und auch beim Bunkern möglichst wenig LNG und damit Methan ungenutzt entweicht, da das Methan im Vergleich zu CO<sub>2</sub> viel schädlicher für das Klima ist (Faktor 25!).

Flüssigerdgas ist inzwischen global gut verfügbar. Viele große Häfen haben oder planen entsprechende Terminals, etliche neu gebaute Passagier- und Fährschiffe, Behördenfahrzeuge und große Containerschiffe fahren unter deutscher Flagge bereits mit LNG. Das LNG in flüssiger Form wird tiefgekühlt bei minus 162 Grad Celsius gebunkert und dort in speziell isolierten Tanks gelagert.

Der Bunkervorgang an sich dauert zwar nicht länger als bei Dieselöl, unterscheidet sich wegen der Eigenschaften der tiefkalten, verflüssigten Gase jedoch stark vom normalen Bunkern. Spezielle Schutzausrüstung und Vorsicht sind geboten, da eine Berührung bei diesen niedrigen Temperaturen zu schweren Verletzungen führt, die mit Verbrennungen vergleichbar sind. Außerdem gibt es sogenannte Ex-Zonen, in denen die Gefahr besteht, dass es zu einer zündfähigen Konzentration von brennbaren Dämpfen kommt. Die Besatzung von Schiffen, die LNG oder anderes Flüssiggas bunkern, muss für den Umgang mit diesen Treibstoffen also gründlich geschult werden. Entsprechendes gilt für Tanker-Besatzungen.

#### Vielversprechend: Methanol

Organische Alkohole wie Methanol und auch Ethanol haben großes Potenzial als Schiffsbrennstoff. Und doch gibt es mit der neuen „Uthörn“ des Alfred-Wegener-Instituts (AWI) bisher erst ein einziges deutschflaggisches Seeschiff, das auf den Betrieb mit Methanol ausgelegt ist. Das Hindernis für einen flächendeckenden Einsatz ist derzeit die Verfügbarkeit, denn für die Herstellung von Methanol und Ethanol wird Wasserstoff benötigt. Der jedoch kommt in der Natur nicht ungebunden vor. Er muss in einem energieaufwendigen Prozess durch Elektrolyse von Wasser oder durch eine Gasreformation gewonnen werden. „Grün“ und damit CO<sub>2</sub>-frei sind der Wasserstoff und seine Folgeprodukte nur, wenn der Elektrolyse-Strom regenerativ erzeugt wurde – was bisher nicht in nennenswertem Umfang möglich ist. Grünes Methanol ist deshalb in größeren Mengen noch nicht auf dem Markt verfügbar.

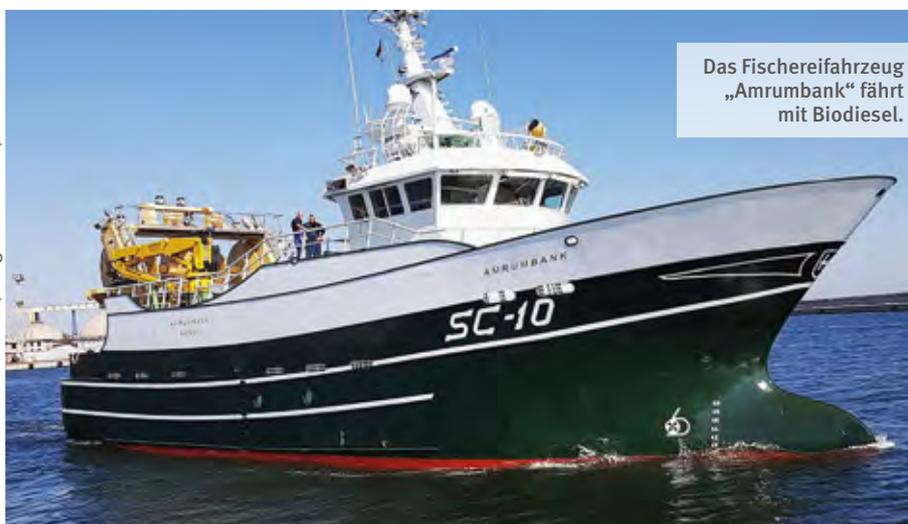
Auch Methanol-Antriebe stellen erhöhte Anforderungen an den Arbeits- und Gesundheitsschutz für die Besatzung. Der Grund dafür ist hier anders als beim LNG nicht die tiefe Temperatur, sondern ein besonders niedriger Flammpunkt, der ebenfalls zu Ex-Zonen führen kann. Deshalb bedarf es einer speziellen Überwachung der Antriebe und Schulung der Besatzung.

#### Anspruchsvoll: Ammoniak

Ammoniak (NH<sub>3</sub>) besteht chemisch nur aus Wasserstoff und Stickstoff, weshalb bei der Verbrennung kein CO<sub>2</sub> entsteht. Deshalb ist Ammoniak unter Klimaschutzbetrachtungen

## „Alle alternativen Brennstoffe eignen sich bereits für Verbrennungsmotoren und können zukünftig auch in Brennstoffzellen eingesetzt werden.“

**Holger Steinbock**, Leiter Referat Maschine  
in der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr





Gut geschützter Arbeiter beim Bunkern von LNG am Brunsbüttel Port.

© Brunsbüttel Ports GmbH; Holger Steinbock / BG Verkehr; Freepik

## Flüssiges Erdgas ist mittlerweile global gut verfügbar und auf Neubauten weit verbreitet.

Hierzu hat die EU-Regelung einen CO<sub>2</sub>-Preis von 85 Euro pro Tonne angesetzt, der in den Folgejahren je nach Marktsituation weiter steigen kann.

Wer in Zukunft im Schiffsbetrieb CO<sub>2</sub> emittiert, muss das Recht dazu durch Zertifikate-Kauf erwerben. Wer CO<sub>2</sub>-frei auf den Weltmeeren unterwegs ist, kann durch den Verkauf seiner Zertifikate Geld verdienen. Alternativ lassen sich Emissionsrechte auf ein anderes Schiff der eigenen Flotte oder ins nächste Jahr übertragen.

Fazit: Der Umstieg auf alternative Treibstoffe nützt dem Klima, wirkt sich positiv auf das Image der Reederei aus und zunehmend auch aufs Portemonnaie. Eine Win-win-win-Situation.

**Holger Steinbock**

Leiter Referat Maschine in der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr

**+** Fachinformationen zu verschiedenen alternativen Treibstoffen: Society for Gas as a Marine Fuel [www.sgmf.info](http://www.sgmf.info)



ein idealer Brennstoff – vergleichbar mit reinem Wasserstoff. Allerdings kommt bei Ammoniak zur leichten Entzündbarkeit ein weiteres Sicherheitsrisiko hinzu: Dieser Stoff ist hochtoxisch, schon das Einatmen einer geringen Menge des Gases kann tödlich sein.

Zum Schutz der Besatzung sind deshalb hohe technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen nötig. Dennoch ist das Ammoniak in der Schifffahrt nicht neu. So wird zum Beispiel auf modernen Hochseetrawlern Ammoniak als Kältemittel zur Fischfrostung und -lagerung eingesetzt. Außerdem befördern Tankschiffe schon seit Langem Ammoniak als Ladung, da es als Grundstoff in der Düngemittelherstellung dient und auch von der chemischen Industrie verwendet wird. Als Brennstoff für Schiffe hingegen wird Ammoniak bisher noch nicht genutzt – was nicht zuletzt daran liegt, dass zum Herstellen von „grünem“ Ammoniak „grüner“ Wasserstoff benötigt wird.

### Zertifikatehandel als Anreiz zur Dekarbonisierung

Alle alternativen Brennstoffe können sowohl in Verbrennungsmotoren als auch zukünftig in Brennstoffzellen verwendet werden. Die Techniken stehen bereit – nun sollten sie zügig auch auf die Schiffe kommen! Für den sicheren Umstieg auf die verschiedenen alternativen Treibstoffe hat die Society for Gas

as a Marine Fuel umfangreiche Publikationen erarbeitet, die über deren Website zu beziehen sind.

Derzeit sind alternative Brennstoffe zwar noch teurer als Schiffsdiesel, doch Emissionshandelssysteme werden schon bald dazu beitragen, die höheren Kosten auszugleichen. Der Umweltausschuss der IMO (MEPC) steckt noch in den Beratungen für ein weltweites Emissionshandelssystem.

Ganz konkret wird es schon hier in Europa: Das Emissionshandelssystem EU ETS, in anderen Industriebereichen bereits etabliert, startet 2025 auch in der Seeschifffahrt (zunächst mit Schiffen ab 5.000 BRZ aufwärts).



Der Plan zeigt den LNG-Tank des Fährschiffs MS „Helgoland“.

# Wie Verantwortung gelebt wird

In neuen Videos der BG Verkehr erklären sechs Unternehmerinnen und Unternehmer, was sie beim Arbeitsschutz antreibt und wie sie ihn im eigenen Betrieb leben.

**E**inen Fehler oder einen Beinaheunfall dem Chef beichten? Das ist in vielen Unternehmen keine Selbstverständlichkeit. Die Beschäftigten des Luhmühlener Unternehmens Mulden- und Containerdienste können das ohne Angst vor Gemecker oder gar Sanktionen tun. Das liegt an der Fehlerkultur, die Inhaberin Kerstin Bode den 20 Mitarbeitenden ihres Recyclinghofs vorlebt. Fehler, so ihr Credo, müssen mit allen Beteiligten aufgearbeitet werden. Im Mittelpunkt steht dabei immer die Frage, wie Unfälle in Zukunft verhindert werden können.

Wer wissen möchte, wie Kerstin Bode dabei vorgeht, sollte sich eine vor Kurzem auf der Website der BG Verkehr veröffentlichte Videoreihe nicht entgehen lassen. Sechs Unternehmerinnen und Unternehmer aus mehreren Branchen erklären in fünfminütigen Kurzvideos, wie sie ihre Verantwortung für den Arbeitsschutz wahrnehmen und im Arbeitsalltag vorleben.

„Verantwortung für den Arbeitsschutz darf nicht nur auf dem Papier stehen“, sagt Martin Küppers, der als Leiter „Regelwerk und Arbeitssicherheit“ die Filme mitinitiierte. „Wir wollten zeigen, mit welchen Ideen Unternehmerinnen und Unternehmer vorangehen, um die Arbeitssicherheit auszugestalten.“

„Die in den Videos gezeigten Beispiele inspirieren und geben zugleich Anregungen für den Alltag. Ich glaube, dass für jede Führungsverantwortliche und jeden Führungsverantwortlichen etwas dabei ist. Vor allem sieht man, dass die Wahrnehmung von Verantwortung für die Arbeitssicherheit Spaß bringt und das Miteinander im Unternehmen stärkt“, wirbt Küppers. (bjh)



Alle Filme finden Sie auf [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 24443599



Marc Gilles von Gilles Personenschiffahrt aus Vallendar bekennt sich klar zu seiner Verantwortung als Unternehmer. Nur mit körperlich und psychisch gesunden Mitarbeitenden könne das Unternehmen im Tagesausflugsgeschäft bestehen. Regelmäßige Unterweisungen, aber auch ein wacher Blick für Kleinigkeiten im Alltag helfen, Unfallgefahren zu erkennen und zu entschärfen. Der Chef geht mit gutem Beispiel voran – so trägt er während der Arbeit eine Rettungsweste.

Hilmar Franz, Geschäftsführer von Fred Stemmer Rohstoffe und Verwaltung aus Hannoversch-Münden, hat in seinem Betrieb ein Arbeitsschutzmanagementsystem (AMS) eingeführt. Das AMS hilft, den Umgang mit

Gefahrstoffen zu strukturieren sowie sicher und transparent zu gestalten. In der auftragsarmen Zeit veranstaltet das Unternehmen für seine Beschäftigten Arbeitsschutz- und Schulungswochen.

Markus Böhm, geschäftsführender Gesellschafter von Böhm Güterverkehr aus Langenhagen, achtet auf die Ausstattung der 110 Lkw seines Unternehmens mit Fahrerassistenzsystemen – schon bevor diese gesetzlich vorgeschrieben wurden. Um den Fahrerinnen und Fahrern optimale Erholung zu ermöglichen, hat er auch Lkw mit Standklimaanlagen ausrüsten lassen.

Stefan Weigand, geschäftsführender Gesellschafter des Tanklogistikers Weigand-Transporte

aus Lengenbostel, legt großen Wert darauf, die Mitarbeitenden und ihre Expertise einzubeziehen. Sogar bei der Auswahl der Fahrzeuge: Die Mitarbeitenden können aus verschiedenen Ausstattungspaketen auswählen und sind hoch motiviert dabei. Ein Gesundheitsberater unterstützt das Fahrpersonal bei wichtigen Fragen.

Alexander Baumeister vom Tiefbauunternehmen Baumeister aus Ingolstadt hat einen starken Fokus auf die Kommunikation gelegt. Mithilfe von Tablets werden Absperrpläne und die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen aus der Zentrale an die Vorarbeitenden übermittelt. Damit verbindet er Effizienz mit Sicherheit.



# Erfindergeist am Rhein

Im Niederkasseler Ortsteil Mondorf stehen direkt am Rhein die Hallen der „Lux-Werft und Schifffahrt“. Unser Mitgliedsunternehmen baut, repariert und betreibt Binnenschiffe. Heute werden in Mondorf immer mehr Schiffe mit alternativen Antrieben zu Wasser gelassen. Der gute Ruf der Werft beruht auf Erfindungsreichtum, Qualität und Arbeitssicherheit.



Das Fahrgastschiff „Regensburg“ wird in der Halle ausgebessert.

## „Schiffsführer sollen gern und gesund mit unseren Schiffen reisen.“

*Dr. Rainer Miebach,  
Mitbesitzer der Lux-Werft*

Sobald alles montiert ist, soll die „Regensburg“ eingehaust und gesandstrahlt werden. Anschließend erhält sie einen neuen Anstrich. „Neben der Sanierung von Schiffen bauen wir auch ganz neue“, erklärt Weber, der auch Fachkraft für Arbeitssicherheit ist. Fast alle Teile kann die Werft selbst herstellen. Plasmaschneider, Metallbiede- und Abkantmaschinen stehen bereit. Dafür ist ein ganzes Geschwader an Gewerken nötig: In der Halle sind neben Schiffbauern und Schlossern auch Ingenieure, Elektrotechniker und Programmierer sowie Elektriker und Motorschlosser unterwegs.

Neben der „Regensburg“ stehen zwei Pontonboote zur Ausbesserung bereit. „Die wurden vom Technischen Hilfswerk bei der Flutkatastrophe im Ahrtal eingesetzt. Jetzt

Das Kreischen der Schleifmaschinen erfüllt die Halle 7 der Lux-Werft. Aufgepallt im Raum steht das Fahrgastschiff „Regensburg“. Mitarbeiter sind gerade dabei, sie auszubessern, neue Profile im Innern anzuschweißen und das Schiff an die heutigen Regularien anzupassen. „Wir müssen Zugänge bohren, damit wir neue Pumpen

einbauen können. Heute gibt es höhere Anforderungen an das Lenzsystem der Schiffe, um bei einer Havarie das eindringende Wasser wieder herauszubefördern“, erklärt Norbert Weber. Der 61-Jährige ist Schiffbaumeister und hat in mehr als 40 Jahren auf der Niederkasseler Werft an gut 150 Binnenschiffen gearbeitet.

© Christoph Papsch

## „Unserem guten Ruf können wir nur mit entsprechender Sicherheit vor Ort gerecht werden.“

**Norbert Weber,**

*Schiffbaumeister auf der Lux-Werft*

müssen sie repariert werden“, sagt Weber und eilt die Treppe in den Besprechungsraum hinauf. Durch ein riesiges Glasfenster können die Besucherinnen und Besucher auf die Werft blicken. Ein Bauplan an der Wand zeigt ein schlankes Schiff in tiefem Magenta. „Die ‚Pioneer 2‘ ist ein schwimmendes Fernsehstudio, das auf den Wasserstraßen in ganz Europa unterwegs ist“, stellt Dr. Rainer Miebach stolz die Sonderanfertigung vor. Das Schiff zeigt, dass Innenausstattung immer wichtiger wird. Weiterer Vorteil: Um den auftretenden Vibrationen zu begegnen, werden aufwendige Kompensatoren verbaut, sodass alle an Bord eine ruhige Fahrt genießen können. „Schiffsführer sollen gern und gesund auf unseren Schiffen arbeiten“, sagt Miebach. Sein Bruder Elmar Miebach-Oedekoven, seine Cousins Petra Lux und Dagmar Wilken sowie er führen das Familienunternehmen mit seinen 70 Mitarbeitenden.

### Stahl-Nachen und Tretboote

Begonnen hat alles bereits Mitte des letzten Jahrhunderts mit dem Namensgeber Johann Lux. Er fertigte einfache, flache Kähne, sogenannte Nachen, aus Stahl an. Parallel betrieb das Unternehmen einen Ruder- und Tretbootverleih. Als dann in den 1960er-Jahren der Bau von Fahrgastschiffen dazukam, erweiterte sich der Kundenkreis vom Rheingebiet ins Landesinnere. Heute zählen neben Kunden aus dem gesamten Bundesgebiet auch österreichische, schweizerische und niederländische Fahrgastbetriebe dazu. Das bedeutet aber auch, dass der Transport der fertigen Schiffe organisiert werden muss, wenn der Weg über Wasserstraßen nicht möglich ist. „Schwerlast-Lkw bewegen die fertigen Teile oder auch ganze Schiffe von der Werft zum Bestimmungsort, wo dann die letzten Arbeiten erledigt werden“, erklärt Miebach.

Vom Besprechungsraum geht es direkt an den Rhein. Weber deutet auf eine der Hallen: „Kurz nach meiner Ausbildung 1984 wurde hier eine neue Halle gebaut. Und 2012 haben wir mit einer modernen erweitert. Jetzt können wir an zwei Schiffen von bis zu 40 Tonnen gleichzeitig arbeiten.“ In der Halle wird bei jedem Wetter Hand angelegt. Neben einer Fußbodenheizung gibt es auch eine Anlage, die die Luft absaugt, um Mitarbeitende vor Stäuben zu schützen. Miebach hat ständig in Modernisierung investiert, um die Arbeitsbedingungen für die Mitarbeitenden zu verbessern und um auch den Bedürfnissen der Kundschaft gerecht zu werden. „Heute brauchen Schiffseigner ganz andere Antriebe. Wir haben bereits



Die „Konrad Adenauer“ steht „auf der Helling“ und erhält nicht nur einen neuen Anstrich, sondern auch einen Elektroantrieb.



Schiffbaumeister Norbert Weber und André Städtner von der BG Verkehr (v. l.)



Dr. Rainer Miebach ist besonders auf den Erfindungsreichtum seines Unternehmens stolz.



Schiffbauer Georg Krahe arbeitet in den Eingeweiden der „Konrad Adenauer“.

Elektro- und Hybridantriebe eingebaut, wobei auch schon Wasserstoff als Energieträger zum Einsatz kam“, sagt Miebach.

So steht vor der Halle 2 eine kleine Autofähre „auf der Helling“, die neben der Rundenerneuerung auch einen Elektroantrieb erhält. „Die ‚Konrad Adenauer‘ steht dort auf verfahrbaren Hellingwagen, mit denen wir Schiffe aus dem Rhein an Land ziehen oder aber ins Wasser lassen können“, erklärt Weber. In der rein elektrisch betriebenen Fähre sind leistungsstarke Lithium-Ionen-Akkus eingesetzt. Diese müssen nur nachts laden.

Besondere Sicherheitsmaßnahmen werden notwendig, wenn Fahrzeuge mit Wasserstoff oder LNG (Liquid Natural Gas) als Energieträger betrieben werden sollen. „Zu Beginn standen wir vor der Frage, wo die Tanks untergebracht werden sollen. Aus Sicherheitsgründen befinden sie sich jetzt im Rumpf, weit entfernt von Passagieren und dem Schiffsführer“, sagt Miebach. Die Arbeit auf der Werft verlangt den Mitarbeitenden viel ab, besonders an sonnigen Tagen. Als Sicherheitsfachkraft erinnert Weber sie daran, sich vor der Sonne zu schützen. „Wir müssen regelmäßig Pausen einlegen und auf Sonnenschutz und entsprechende Kleidung achten.“

#### 100 Jahre alter Boxer

In Halle 3 lagern Bauteile für die Werft. „Während Corona haben wir uns sicherheitshalber mit Material eingedeckt“, sagt Weber. In Halle 11 gibt es eine Überraschung: Alte Maschinen zum Biegen von Metall stehen bereit. „Der Boxer dort drüber ist fast 100 Jahre alt und immer noch im Einsatz.“ Der Schiffbaumeister deutet auf eine Maschine, die tat-



Die „Regensburg“ bekommt neue Profile angeschweißt.

### „Die Lux-Werft pflegte schon immer ein sehr gutes Verhältnis zur BG Verkehr.“

**André Städtner,**

*Regionalabteilung Prävention*

sächlich aussieht, als habe jemand einen metallenen Boxsack in eine Maschine gehängt. An ihr werden Profile gebogen. „Es kommt immer wieder vor, dass bestimmte Teile nicht mehr hergestellt werden. Dann müssen wir sie selbst bauen. Dabei helfen uns die alten Maschinen“, sagt Weber.

Doch nicht alles kann die Werft umsetzen. „Manche Motoren werden irgendwann zum Problem, weil die Industrie sie nicht mehr in so kleiner Stückzahl herstellt. Wir mussten



## „Ich bin zwar jedes Mal angespannt, wenn ein Schiff aus der Werft kommt, aber bisher ist jedes erfolgreich aufgeschwommen.“

**Norbert Weber,**  
Schiffbaumeister auf der Lux-Werft

bereits Antriebe komplett überholen, da es keine neuen mehr auf dem Markt gab“, erinnert sich Miebach. Weber kennt sich mit allen Maschinen aus. Seit der 8. Klasse ist er auf der Werft. Damals half er aus, um sein Taschengeld aufzubessern. „Ich durfte die Halle fegen und kleinere Aufgaben erledigen.“ Er lächelt. Inzwischen ist er das Urgestein der Werft.

### Arbeitsschutz als Qualitätsmerkmal

Weber ist stolz auf seine Arbeit und das begleitet ihn auch nach Feierabend. „Wenn ich

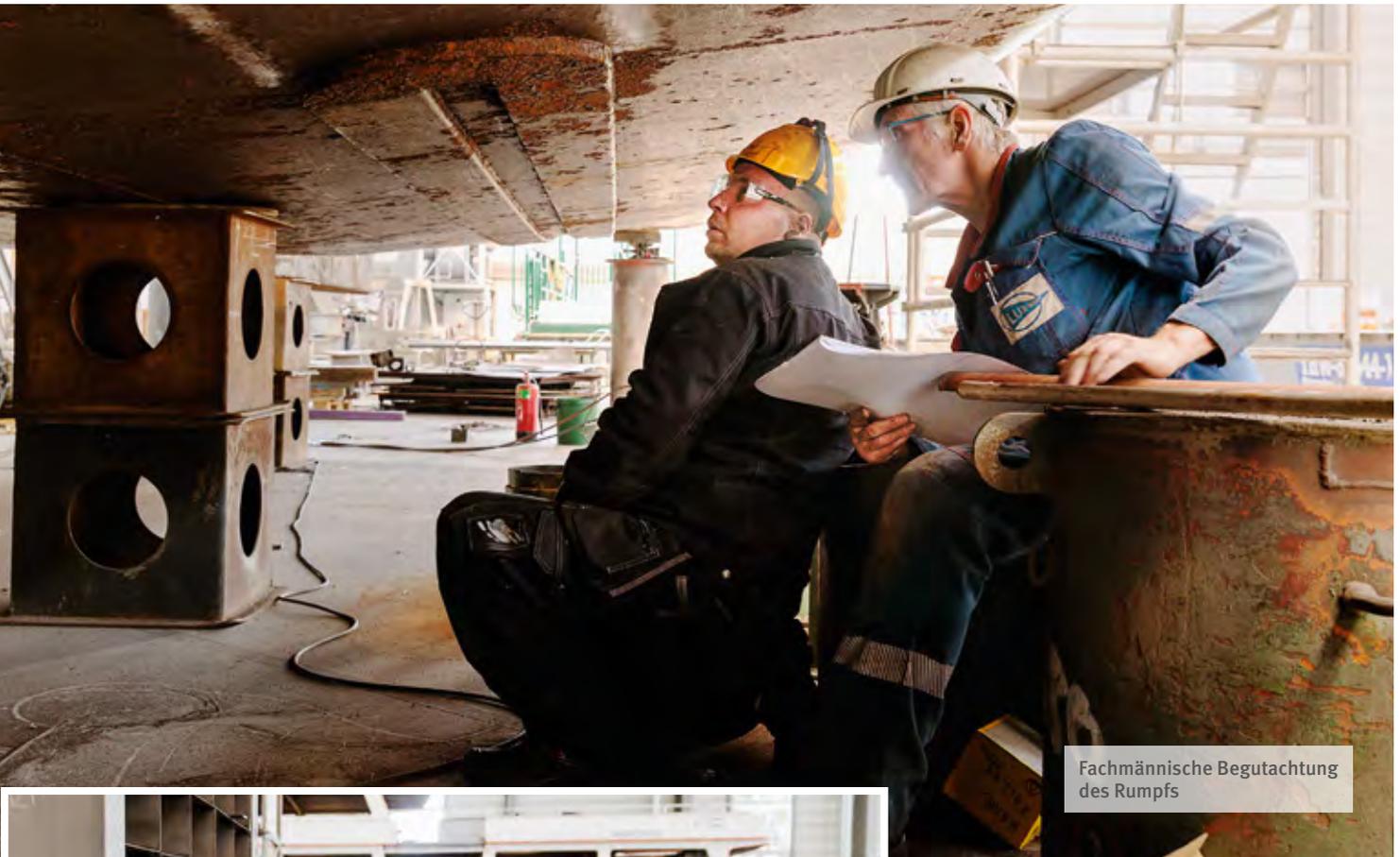
ein Schiff sehe, will ich sofort wissen, ob es aus unserer Werft kommt. Das ist nicht immer der Fall, aber oft haben wir es repariert.“ Wenn Kunden nach einigen Jahren den Weg zurück zum Hersteller finden, spricht das für die gute Qualität, den Erfindungsreichtum und das Know-how der Lux-Produkte. „Und diesem Ruf können wir nur gerecht werden, wenn die Sicherheit vor Ort stimmt“, meint Weber. „Unsere Schiffe sollen weder Mensch noch Umwelt gefährden. Und das beginnt schon in der Werft mit einem guten Arbeitsschutz“, ergänzt Miebach.



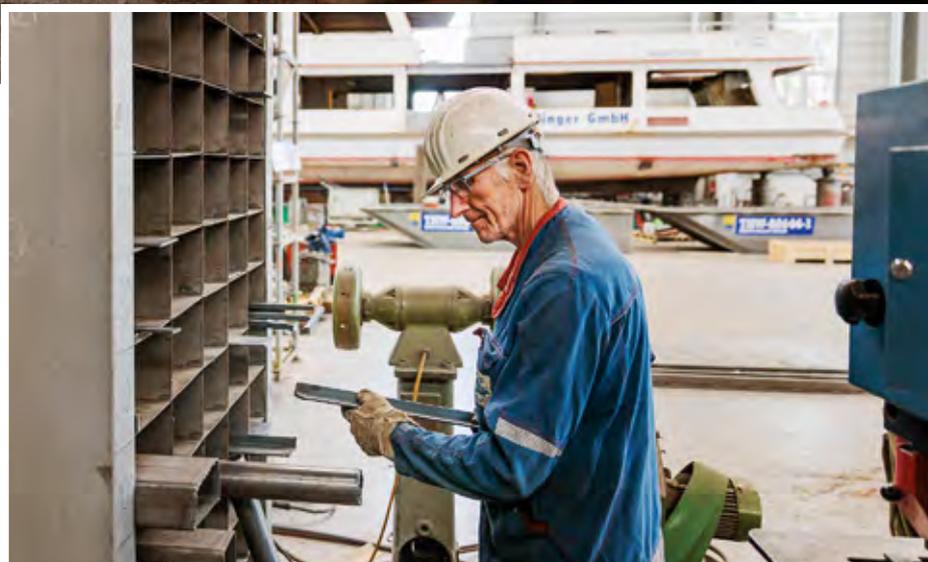
Manche Maschinen sind knapp hundert Jahre alt und immer noch in Betrieb.

**Neben einer Fußbodenheizung gibt es eine Absauganlage, die Mitarbeitende vor Stäuben schützt.**

Unterstützt wird Weber dabei regelmäßig von André Städtner, Aufsichtsperson für den Bereich Binnenschifffahrt in der Regionalabteilung Wuppertal: „Das ist eine Werft, hier wird geschweißt, geflext und mit schweren Maschinen hantiert. Die Vielseitigkeit und Individualität dieser auszuführenden Arbeiten lassen standardisierte ablaufende Prozesse nur selten zu! Da gibt es immer etwas, wo sich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz verbessern lassen. Aber Hinweise zum Beispiel zur



Fachmännische Begutachtung  
des Rumpfs



Absturzsicherung, zu Verkehrswegen und zu persönlichen Schutzausstattungen werden hier sofort aufgegriffen und umgesetzt. Dafür sind wir ja auch vor Ort und sehen uns den Ablauf direkt an.“ Und das wird gern angenommen. Städtner fährt fort: „Die Lux-Werft pflegte schon immer ein sehr gutes Verhältnis zu uns. Herr Miebachs Vater war zum Beispiel sehr aktiv in der Selbstverwaltung der BG Verkehr.“ In der Selbstverwaltung gestalten und verwalten Versicherte und Arbeitgeber ihre Unfallversi-

cherung selbst aktiv mit. Die ehrenamtlichen Mitglieder sind Versicherte aus den Mitgliedsbetrieben sowie Unternehmerinnen und Unternehmer. „Wir schätzen den Kontakt zur Berufsgenossenschaft. Zu uns kommen nicht einfach Verwaltungsbeamte, sondern echte Experten, die aus der Praxis stammen und die Anforderungen in der Binnenschifffahrt kennen“, sagt Miebach. „Und wir planen, erneut eine Fachkraft für Arbeitssicherheit für die Lux-Werft auszubilden“, ergänzt Städtner.

Aber warum ist die BG Verkehr ausgerechnet für eine Werft zuständig? „Das liegt daran, dass wir auch Fahrgastschiffe betreiben“, erklärt Miebach. Zwar gibt es den Ruder- und Tretbootverleih schon lange nicht mehr, trotzdem ist die Lux-Werft auch ein Schiffsfahrtsbetrieb. So unterhält das Unternehmen Personenschiffe auf den Stauseen im Sauerland sowie zwei Rheinfähren. Wie die Fahrzeuge zu steuern sind, weiß Weber ganz genau. Schließlich muss er sie regelmäßig vor der Werft manövrieren. Doch seine Leidenschaft gilt mehr ihrem Bau, als am Ruder zu stehen. Für den Schiffbaumeister ist es immer wieder ein erhebendes Gefühl, wenn ein Schiff zu Wasser gelassen wird: „Ich bin zwar jedes Mal angespannt, wenn ein Schiff aus der Werft kommt, aber bisher ist noch jedes erfolgreich aufgeschwommen.“ Und das wird auch in Zukunft so bleiben.

Text: Dr. Marc Sgonina  
Fotos: Christoph Papsch



# Wertvolles Westenwissen

Rettungswesten retten Leben: Sie gehören in der Binnenschifffahrt zur Persönlichen Schutzausrüstung, die vor dem Ertrinken schützt. Weil das eine lebensbedrohliche Gefährdung ist, gehört zu jedem Unterweisungsschritt immer auch je eine praktische Übung. So wissen alle an Bord über die richtige Nutzung Bescheid.

## Unverzichtbare

### Persönliche Schutzausrüstung (PSA)

Kälteschock mit unkontrolliertem Ein- und Ausatmen, Orientierungslosigkeit, Unterkühlung: Bei einem Sturz ins Wasser bleibt wenig Zeit zur Rettung. Je mehr die Person sich im Wasser bewegen muss, desto schneller kühlt sie aus – wenn sie nicht bereits durch eine Verletzung bewegungsunfähig ist. Die Rettungsweste hält den Kopf über Wasser, auch ohne Schwimmbewegungen. Ein wertvoller Zeitgewinn für die Rettung. Deshalb ist eine Rettungsweste bei allen Arbeiten an Deck, im Beiboot sowie beim An- und Ablegen und bei Schleusenfahrten unverzichtbar – besonders bei Alleinarbeit. Die Weste muss genügend Auftrieb für die jeweilige Tätigkeit, die Witterungsbedingungen und die Kleidung besitzen.

Das Unternehmen muss Rettungswesten zur Verfügung stellen, diese in einem ordnungsgemäßen Zustand halten und seine Beschäftigten regelmäßig in der Handhabung der Weste unterweisen. Um Westenmuffel trotzdem zum Tragen zu motivieren, können die Verantwortlichen sie an der Auswahl der Persönlichen Schutzausrüstung beteiligen. Dann gibt es keine Ausrede mehr. Am Ende müssen alle wissen: Das Leben hängt davon ab, ob man eine Rettungsweste trägt oder nicht.



**+** Unterweisungskarte B1  
„Rettungswesten – Persönliche Schutzausrüstung gegen Ertrinken“  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 10301531

**„Ich empfehle, die Unterweisung mit einer Übung im Wasser eines Schwimmbads zu ergänzen.“**

*Christoph Dörr, Aufsichtsperson bei der BG Verkehr und Leiter des Sachgebiets „PSA gegen Ertrinken“ bei der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung*

### Praktisch unterweisen in drei Schritten

1

Machen Sie sich damit vertraut, wo sich Handauslöser, Signalpfeife und Mundaufblasventil an der Weste befinden und wie sie funktionieren.

2

Von diesem Check hängt bei einem Sturz ins Wasser Ihr Leben ab! Prüfen Sie beim „Kurzcheck zur Betriebsbereitschaft“ die automatische Aufblasvorrichtung auf Einsatzbereitschaft und ob die CO<sub>2</sub>-Patrone zum Auslösen befüllt sowie richtig verschraubt ist.

3

Üben Sie das Anlegen der Weste und das Einstellen der Gurte. Die Rettungsweste muss das oberste Kleidungsstück sein. Wenn zwischen Gurt und Körper nur eine flache Hand passt, liegt die Weste eng genug an.





Ihre Frage:



**„Ist eine Grippe-  
schutzimpfung  
auch für Menschen  
unter 60 zu  
empfehlen?“**

**Unsere Antwort von Dr. Christoph Caumanns,  
Betriebsarzt bei der BG Verkehr**

Ja, gegen die echte Grippe, bekannt als Influenza, sollte man sich schon früh regelmäßig impfen lassen. Die allgemeine Auffassung, dass lediglich Personen über 60 Jahre oder Vorerkrankte geimpft werden sollten, ist falsch.

Die verschiedenen Varianten des Influenza-A/B-Virus wiederholen sich über die Jahre, sodass durch regelmäßiges Impfen im Laufe der Zeit ein ausreichender Langzeit-Immunschutz aufgebaut wird. Da das Grippevirus seine Oberfläche ständig verändert, wird der Impfstoff nach den Vorgaben der Weltgesundheitsorganisation jährlich angepasst. Die Impfsaison beginnt im Herbst. Personen jenseits des 60. Lebensjahres oder mit Erkrankungen können durch den Langzeitschutz mögliche Komplikationen reduzieren.

Vor einfachen Erkältungen (grippalen Infekten) schützt der Grippeimpfstoff nicht. Allerdings gibt es immer wieder Menschen, bei denen die Impfung einen gewissen „Breiteneffekt“ zeigt, sodass sie insgesamt besser durch die Erkältungszeit kommen.

## Filter wechseln!

Werden Klimaanlage in Fahrzeugen nicht umfassend gereinigt, besteht die Gefahr, dass über die Anlage Schimmelpilzsporen und Bakterien verbreitet werden. Darauf weist der Verband Deutscher Ingenieure in seiner aktualisierten Richtlinie zur Luftqualität in Fahrzeugen hin. Besonders für Menschen, die aus beruflichen Gründen viel Zeit im Fahrzeug verbringen, ist die Belastung problematisch. Gesundheitliche Risiken können nur durch regelmäßige Filterwechsel und Reinigung der entsprechenden Anlagenteile in der Lüftungs- und Klimaanlage ausgeschlossen werden, so der Verband.

 VDI/ZDK 6032 – Blatt 1 Lufttechnik, Luftqualität in Fahrzeugen  
[www.vdi.de](http://www.vdi.de)



## Infos aus der BG Verkehr

### Aufhebung der Durchschnittsheuern geplant

Die Sozialversicherungsbeiträge für Seeleute werden derzeit nicht nach dem tatsächlichen Einkommen, sondern nach den sogenannten Durchschnittsheuern berechnet. Diese Werte setzen Ausschüsse der BG Verkehr unter Berücksichtigung bestehender Tarifverträge in der deutschen Seeschifffahrt fest. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales plant nun eine Umstellung der Berechnung auf die tatsächlich gezahlten Heuern. Das Ministerium betont, dass mit der Umstellung keine Nachteile für die Versicherten verbunden seien.



### BGdirekt spart Zeit

Im passwortgeschützten Extranet BGdirekt können Mitgliedsunternehmen vieles online erledigen. Dort können Sie zum Beispiel einen Unfall melden, die Adresse ändern, die Zugangsdaten zum Lohnnachweis LNdigital einsehen, eine Unbedenklichkeitsbescheinigung abrufen oder Einblick in die Betriebsdaten nehmen. Alle Mitgliedsunternehmen erhalten die Zugangsdaten mit ihren Aufnahmeunterlagen.



[bgdirekt-weblogin.de](http://bgdirekt-weblogin.de)  
[bg-verkehr.de](http://bg-verkehr.de)

### Zusatzversicherung erhöht Versicherungssumme

Der Versicherungsschutz der BG Verkehr gilt nicht nur für Beschäftigte, sondern auch für Personen, die in Einzelunternehmen oder Personengesellschaften allein ein Unternehmen leiten. Wer die Versicherungssumme von derzeit 26.000 Euro erhöhen möchte, hat die Möglichkeit, eine Zusatzversicherung abzuschließen.



[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 16488926



© iStock (Aleandrum79)

## Kein Joint im Job!

Im April 2024 trat das neue Cannabis-Gesetz in Kraft, das den Konsum unter bestimmten Bedingungen gestattet. Was das für den betrieblichen Arbeitsschutz bedeutet, lesen Sie hier.

**R**auchmittel können Aufmerksamkeit, Leistungsfähigkeit und Reaktionsvermögen der Beschäftigten herabsetzen. Die BG Verkehr beobachtet deswegen sehr aufmerksam die Auswirkungen der Gesetzesänderungen zum Cannabis-Konsum auf ihre Mitgliedsunternehmen. Zum Themenschwerpunkt Suchtmittel stehen auf unseren Internetseiten umfangreiche Informationen zur Verfügung, die laufend ergänzt werden (siehe Pluszeichen am Ende des Artikels).

Das Cannabis-Gesetz verbietet das Kiffen auf dem Betriebsgelände oder an der Arbeitsstätte zwar nicht, aber die Verantwortlichen haben die Möglichkeit, den Konsum im Betrieb in Form einer Anweisung oder Betriebsvereinbarung zu untersagen. Ebenso gilt es zu verhindern, dass Auszubildende

und minderjährige Beschäftigte durch Arbeitskolleginnen oder -kollegen cannabis-haltige Produkte erhalten oder in den Konsum eingebunden werden.

### Die DGUV Vorschrift 1 formuliert kein absolutes Verbot von Alkohol oder Rauschmitteln.

Die DGUV Vorschrift 1 ist eine rechtsverbindliche Regelung der Unfallversicherungsträger, die jedoch kein absolutes Alkohol- oder Rauschmittelverbot formuliert. Deshalb empfehlen wir der Unternehmensleitung in Zusammenarbeit mit dem Personal- oder Betriebsrat, von ihrem Weisungsrecht Ge-

brauch zu machen und den Cannabis-Konsum im gesamten Betrieb zu untersagen. Die Basis dafür ist die betriebliche Gefährdungsbeurteilung.

#### Missbrauch hat viele Gesichter

Nur die wenigsten von uns besitzen die Erfahrung, leichte und mittlere Auffälligkeiten durch Rauschmittelkonsum bei anderen Menschen sicher zu deuten. Mögliche Anzeichen für einen länger bestehenden, regelmäßigen Cannabis-Konsum sind Leistungsabfall, sozialer Rückzug mit depressiven Anteilen und deutliche Konzentrationsprobleme. Bei einem aktuell bestehenden (Rest-)Rauschzustand durch Cannabis fallen zum Beispiel gerötete Augen, Schweißausbrüche oder eine Verlangsamung in dem Zusammenspiel von Blick und Bewegung

auf, außerdem Verhaltensänderungen wie übertriebene Albernheit oder ungewöhnliche Schweigsamkeit.

Für all diese Symptome kann es aber auch eine ganz andere Erklärung geben. Deswegen führt innerbetrieblich kein Weg daran vorbei, mit dem Betroffenen ein vertrauliches Gespräch zu führen und die Frage nach einem Rauschmittelkonsum offen zu stellen.

### Suchtleitlinie gibt Klarheit

Die BG Verkehr verlangt von der Unternehmensleitung, Personen, die erkennbar außerstande sind, sicher zu arbeiten, nicht mehr mit dieser Arbeit zu beschäftigen (siehe DGUV Vorschrift 1, § 7 Abs 2). Hier zahlt es sich aus, wenn der Betrieb über eine Suchtvereinbarung und/oder eine Suchtleitlinie verfügt, die bereits das weitere Handeln festlegt.

Die Suchtprävention ist ein wesentlicher Baustein des betrieblichen Gesundheitsmanagements. In größeren Betrieben kann die Einführung des Cannabis-Gesetzes ein guter Anlass für eine Schwerpunktaktion oder einen Gesundheitstag zum Thema Suchtmittel sein.

## Das Cannabis-Gesetz eignet sich gut als Anlass für eine Schwerpunktaktion zu Suchtmitteln im Betrieb.

Für kleinere Unternehmen eignen sich zum Beispiel Besprechungen, Plakate oder Flyer. Es ist sinnvoll, den innerbetrieblichen Umgang mit Suchtmitteln und auffälligen Beschäftigten festzuschreiben, bevor ein Krisenfall eintritt. Dies geschieht am besten in

Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung, der Fachkraft für Arbeitssicherheit und der Betriebsärztin oder dem Betriebsarzt. Die Verantwortlichen sollten klar und transparent regeln, wie der Betrieb im Verdachtsfall reagiert.

### Eignungsbeurteilung bei besonderem Gefahrenpotenzial

In vielen unserer Mitgliedsunternehmen arbeiten Beschäftigte in Tätigkeiten mit besonderem Gefahrenpotenzial. Häufig handelt es sich um Fahraufgaben im Geltungsbereich der Fahrerlaubnisverordnung. Inhalt und Umfang der darin geforderten Eignungsbeurteilungen verändern sich durch das Cannabis-Gesetz zunächst nicht, denn die Einschätzung von Suchtmittelkonsum, Missbrauch bzw. Vorliegen einer Abhängigkeit gehören seit Langem dazu. Da ein begrenzter Cannabis-Konsum nun zulässig ist, müssen die Untersuchenden beurteilen, wie einsichtig die Betroffenen sind und ob sie zuverlässig zwischen Konsum und Fahrtätigkeit trennen können.

### Tagesaktuelle Fahrtüchtigkeit

Vergleichbar zum Alkohol gibt es nun auch für Cannabis einen Blut-Grenzwert, bis zu dem das Steuern eines Fahrzeugs straffrei bleiben kann. Trotzdem möchten wir als BG Verkehr klarstellen: Die Wirkung von Cannabis unterliegt genauso wie der Abbau im Körper individuellen Schwankungen. Zeitangaben als Vorhersage zum Wiedererlangen der Fahrtüchtigkeit nach Cannabis-Konsum sind risikobehaftete Spekulationen. Wer ein Fahrzeug führt, trägt für seine Fahrtüchtigkeit grundsätzlich selbst die Verantwortung.

Für eine ganze Reihe von Fahrtätigkeiten gilt aufgrund besonderer Rechtsvorschriften weiterhin eine sogenannte „Nulltoleranz“. Betroffen sind beispielsweise die Personenbeförderung, der Gefahrguttransport und der Flugverkehr.

### Drogenscreening und Drogentests

Darf die Unternehmensleitung einen Drogentest oder ein Drogenscreening verlangen?

- 1** *Cannabis ist eine Nutz- und Arzneimittelpflanze. Die Pflanze und Produkte daraus nennt man umgangssprachlich oft Hanf, Haschisch, Marihuana, Gras oder Dope.*

- 2** *Nutzbar sind Blätter, Blüten, Harz, Öl und Fasern der Stängel.*



- 3** *Cannabis als Medizin gibt es zum Beispiel in Form von Tabletten, Tropfen, Mundspray und Ölen.*

- 4** *Der private Konsum geschieht meist durch Rauchen (Joint), Inhalieren (Wasserpfeife), Verdampfen, Trinken (Tee) oder Essen (Kekse).*

## Das Wichtigste in Kürze

- ▶ Das Cannabis-Gesetz verbietet nicht den Konsum auf dem Betriebsgelände oder an der Arbeitsstätte.
- ▶ Die BG Verkehr empfiehlt, den Konsum von berauschenden Mitteln am Arbeitsplatz durch eine Anweisung oder Betriebsvereinbarung zu untersagen.
- ▶ Da die Wirkung von Cannabis individuell sehr unterschiedlich ist, hilft bei Verdacht auf problematischen Konsum am besten ein vertrauliches Gespräch.
- ▶ Drogentests im Betrieb sind grundsätzlich nur anlassbezogen möglich und müssen stets verhältnismäßig sein.
- ▶ Wer ein Fahrzeug führt, trägt für seine Fahrtüchtigkeit grundsätzlich selbst die Verantwortung.
- ▶ Sind Eignungsuntersuchungen vorgeschrieben, beurteilen die Untersuchenden, ob die Eignung trotz eines begrenzten Cannabis-Konsums gegeben ist.
- ▶ Für eine ganze Reihe von Tätigkeiten gilt weiterhin eine „Nulltoleranz“, etwa Personenbeförderung (§ 8 BOKraft), Gefahrguttransport (§ 9 GGvSE und § 10 GGBefG) Luftverkehr (§ 4a LuftVG).

© Freepik; picture alliance/dpa | Jens Büttner



## Kommt es unter Drogeneinfluss zu einem Unfall, prüft die BG Verkehr, ob dennoch die Voraussetzungen für den Versicherungsschutz vorliegen.

Diese Frage stellt sich zum Beispiel im Zusammenhang mit der Einstellungsuntersuchung, Eignungsbeurteilung oder dem begründeten Verdacht eines Rauschzustands am Arbeitsplatz. Für alle drei Situationen schützt zunächst das Grundgesetz vor Eingriffen in den persönlichen Lebens- und Freiheitsbereich. Dies setzt der Durchführung von betrieblichen Drogentests enge rechtliche Grenzen: Das Interesse muss begründet sein durch eine Frage des Arbeitsschutzes, die sich nicht durch andere Maßnahmen beurteilen oder klären lässt. Typisch dafür sind zum Beispiel Arbeitsaufgaben, bei denen das Leben von Dritten gefährdet wird, oder Präzisionsarbeiten, die bei Mislingen erheblichen Schaden für das Unternehmen nach sich ziehen. In diesen Fällen müssen die Schutzziele des Arbeitgebers und das Persönlichkeitsrecht des Arbeitnehmers abgewogen werden.

Anlasslose routinemäßige Drogentests aus unbestimmten Befürchtungen heraus haben keine Rechtsgrundlage. Für einvernehmliches Handeln im Betrieb ist eine arbeitsvertragliche Vereinbarung und/oder Betriebsvereinbarung gemeinsam mit der Arbeitnehmervertretung sinnvoll. Die Basis dazu bildet wiederum die betriebliche Gefährdungsbeurteilung.

### Arbeitsmedizinische Vorsorge

Im Rahmen eines medizinischen Beratungsgesprächs ist die Frage nach dem Suchtmittelkonsum eine Selbstverständlichkeit (dies gilt spätestens seit Einführung der Arbeitsmedizinischen Regel 3.3 „Ganzheitliche arbeitsmedizinische Vorsorge“ im Jahr 2022). Da Frage und Antwort im geschützten Raum zwischen Betriebsärztin oder Betriebsarzt und Beschäftigten bleiben, ist die Frage rechtlich zulässig und die Beschäftigten

dürfen sich auf eine an die Schweigepflicht gebundene Beratung verlassen. Nutzen Sie diese Chance, wenn Sie sich nicht sicher sind, wie sich beispielsweise Ihr Cannabis-Genuss auf Ihre berufliche Tätigkeit auswirken könnte.

Dr. Kerstin Einsiedler  
Arbeitsmedizinerin bei der BG Verkehr

**+** Themenschwerpunkt  
„Alkohol, Drogen,  
Medikamente“ der BG Verkehr  
im Internet  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 20507954



## Ein Fall aus der Praxis

# „Wo ist die Hand?“

Vier Jahre nach seinem schweren Unfall sagt Patrick Genz, es sei leichter, einen Lkw zu steuern, als die Schnürsenkel zuzubinden. Für eine Hand, die sich bereits in der Müllpresse befand, ist das eine gute Bilanz.

**P**atrick Genz, zum Zeitpunkt des Unfalls 21 Jahre alt, machte bei einem Entsorgungsunternehmen eine Ausbildung zum Kraftfahrer. Die Kolleginnen und Kollegen schätzen den engagierten jungen Mann, der sich für keine Aufgabe zu schade ist. Anfang Juni 2020 war er mit seinem Team unterwegs, um Sperrmüll abzuholen. An den Unfall selbst kann sich Genz nicht erinnern. „Ich wollte nachschauen, wie viel wir noch laden können“, sagt er, „und als Nächstes weiß ich, dass ich im Rettungswagen aufwachte.“ Er hört jemanden fragen: „Wo ist die Hand?“

Die Unfalluntersuchung ergab: Vermutlich versuchte Genz, einen Gegenstand zu lösen, der sich in der Schüttung verklemmt hatte, obwohl sein Kollege bereits den Schüttmechanismus aktiviert hatte. Genz konnte seinen Arm nicht mehr rechtzeitig aus der Abfallpresse ziehen – seine rechte Hand wurde komplett abgetrennt. Ein technischer Defekt kann laut Unfalluntersuchung ausgeschlossen werden. Erst wenige Tage vor dem Unfall hatte der Auszubildende eine Unterweisung zum sicheren Verhalten bei der Arbeit bekommen, an die er sich normalerweise strikt hielt. Die kurze Unachtsamkeit hatte tragische Folgen.

Die Kollegen wissen, dass jede Sekunde zählt. Trotz des Schocks tun sie sofort das Richtige, sperren die Straße ab, rennen zu einem Rettungswagen, den sie in der Warteschlange entdeckt haben, und öffnen mit einem Spezialschlüssel die Seitenwand des Fahrzeugs, um die abgetrennte Hand aus der Ladewanne zu bergen. Per Helikopter wird sie mit dem Verletzten in die auf schwere Arbeitsunfälle spezialisierte Unfallklinik der Berufsgenossenschaften in Berlin transportiert. Genz sagt dankbar: „Der eine Kollege ist heute mein bes-

ter Freund. Wir treffen uns immer am ‚Jahrestag‘, um gemeinsam etwas zu unternehmen.“

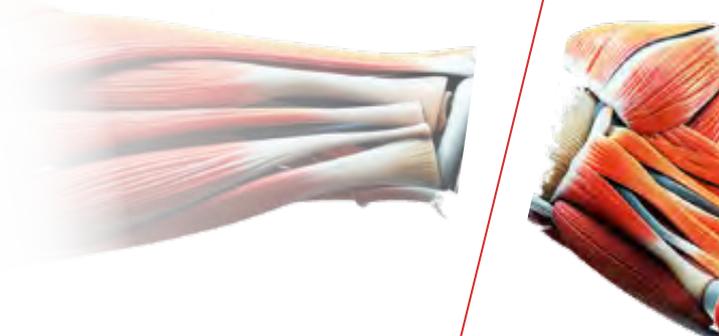
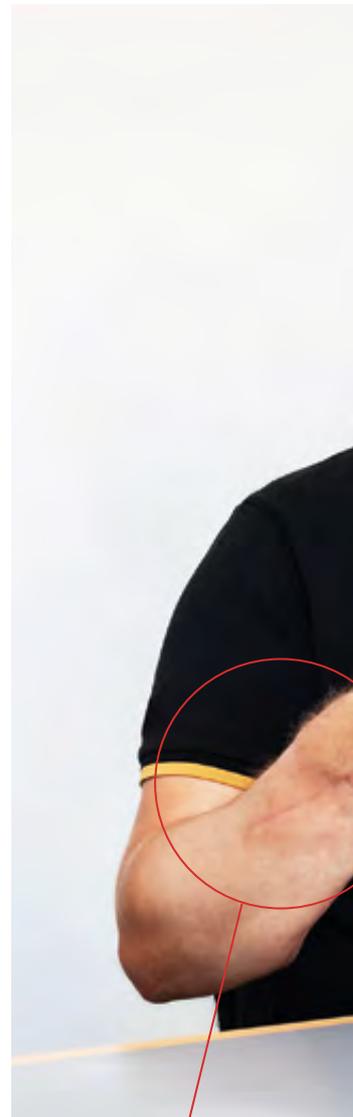
### Eine schwere Entscheidung

In der Klinik stand die erste Herausforderung an: die schnelle Entscheidung über eine Replantation, also das Wiederannähen der Hand oder eine spätere Prothesenversorgung. Niemand kann sicher vorhersagen, ob so eine komplizierte Operation zum Erfolg führt. Nerven, Blutgefäße, Sehnen und Knochen zwischen dem Armstumpf und der abgetrennten Hand müssen wieder verbunden werden. Ob und wie gut die Hand anschließend wieder funktioniert, ist ungewiss. Trotzdem entschied sich Patrick Genz gemeinsam mit dem ärztlichen Team dafür, die Hand zu retten. Nach der ersten dreizehnstündigen Operation, fünf weiteren und Wochen der Ungewissheit steht endlich fest: Der Körper stößt die Hand nicht ab, die Durchblutung funktioniert!

### Erste Reha nach zehn Tagen

Nur zehn Tage nach dem Unfall, noch gezeichnet von den Belastungen, trat Genz seine erste Reha-Maßnahme in der BG Klinik an. Hier unterstützte ihn der Reha-Manager der BG Verkehr, der gemeinsam mit der leitenden Ärztin und dem Therapeutenteam einen Plan zum weiteren Verlauf der medizinischen und beruflichen Rehabilitation entwickelte.

© Jan Röhl/BG Verkehr, Adobe Stock/WITTAYA ANGMUJCHA



Die folgenden drei Jahre waren hart. Unter anderem entnahmen die Ärztinnen und Ärzte Nerven aus dem Unterschenkel, versteiften das Handgelenk und versuchten, das Aussehen der geschwollenen und verformten Hand zu verbessern. Um die Beweglichkeit der Gelenke in der „Hilfshand“ und auch die linke Hand zu trainieren, machte der Patient fast täglich Übungen

unter fachlicher Anleitung. Von Schmerzen, gestörter Wundheilung und manchen Rückschritten ließ er sich nicht lange entmutigen.

### **Berufliche Neuorientierung**

Genz' Ziel war immer klar: größtmögliche Selbstständigkeit und die Wiederaufnahme der beruflichen Tätigkeit. Als er im Rettungs-

wagen kurz zu Bewusstsein kam, hatte er als Erstes gefragt: „Wann kann ich wieder arbeiten?“ Im September 2021 bestand er die letzte Prüfung in seinem Ausbildungsbetrieb – umso härter traf ihn die Erkenntnis, dass eine dauerhafte Tätigkeit in der Abfallentsorgung aus medizinischen Gründen nicht ratsam wäre. Der Entschluss zur beruflichen Neuorientierung war nicht einfach, aber nach vielen Gesprächen mit dem Reha-Manager entschied sich Genz für eine Umschulung zum Fahrlehrer für Lkw. Dieser Beruf bringt weniger körperliche Belastungen mit sich als die Tätigkeit in der Abfallsammlung und bietet außerdem die Möglichkeit, Wissen und Erfahrungen weiterzugeben.

### **Auseinandersetzung mit dem Trauma**

Patrick Genz spricht offen darüber, was er erlebt hat und dass trotz aller ärztlicher Kunst eine Einschränkung zurückbleibt. Mehrere Finger sind taub, kleinere Gegenstände wie zum Beispiel Besteck kann er nicht greifen. Sein Alltag ist von Herausforderungen geprägt, über die man normalerweise nie nachdenkt. Allein die Schnürsenkel zuzubinden erfordert volle Konzentration und die Unterstützung seiner linken Hand oder anderer Hilfsmittel. Seine Lebensfreude hat er deswegen nicht verloren. „Es gibt zwar Momente, in denen ich mir wünsche, alles wäre wie früher“, sagt er. „Aber dann erinnere ich mich daran, wie viel ich seit dem Unfall schon erreicht habe, und das gibt mir Kraft.“

Die Geschichte seiner erfolgreichen Heilung und des Neuanfangs im Beruf ist ein Beispiel für geistige Stärke. Sie macht aber auch deutlich, dass die exzellente medizinische Betreuung Schwerverletzter in den Spezialkliniken und durch Netzwerkpartner der Berufsgenossenschaften unverzichtbar ist. Last, but not least zeigt dieser Fall, wie wichtig es ist, die Beschäftigten regelmäßig und eindringlich über die Unfallgefahren zu unterweisen und sich stets untereinander abzustimmen – nicht nur in der Abfallwirtschaft!

**Steffen Glaubitz**  
Leiter der Bezirksverwaltung Berlin  
der BG Verkehr



Patrick Genz kann mit seiner rechten Hand zwar nicht mehr so gut greifen wie früher, aber er ist mit der „Hilfshand“ sehr zufrieden.



**In stundenlangen Operationen gelang es dem Ärzteteam, Blutgefäße, Muskeln und Nerven wieder miteinander zu verbinden. Voll funktionsfähig ist die Hand allerdings nicht.**



© BG Verkehr/Marco Grundt

**Dr. Jörg Hedtmann**

Leiter des  
Geschäftsbereichs  
Prävention

# Kulturgut

**Wir müssen alle daran arbeiten, dass sich die Prävention von Vorschriften emanzipiert und zu einer gelebten Kultur wird.**

Bach, Beethoven oder Mozart stehen für unvergängliche Musik, die in vielen Kulturen dieser Welt geschätzt und verehrt wird. Für die Meisterwerke von da Vinci, Rembrandt oder van Gogh werden Museen errichtet. Auch religiöse Texte, wie Bibel, Tora oder Koran, werden vielleicht nicht überall gleichermaßen anerkannt, gelten aber doch als wichtiges Kulturgut der Menschheit. Sogar die Politik kann mit ihren Werken für viele Generationen kulturelle Wegmarken setzen, man denke an die amerikanische Verfassung oder das deutsche Grundgesetz. Nun kann nicht jeder mit seinem kulturellen Wirken in dieser Liga mitspielen. Und falls man sich dereinst an die Präventionsarbeit in Deutschland erinnert, wird (hoffentlich) nicht in erster Linie das Arbeitsschutzkontrollgesetz als wegweisendes Werk im kollektiven Gedächtnis geblieben sein. Aber auch nicht alle Unfallverhütungsvorschriften haben das Zeug zum Weltkulturerbe.

Kultur ist ja gerade etwas, das keine Vorschriften braucht, sondern für alle Mitglieder einer Gemeinschaft als erhaltenswert erachtet und gelebt wird. Auch die Kultur der Prävention, die zunehmend Teil unseres selbstverständlichen Handelns wird, mag ihre Grundlage in Vorschriften haben, muss sich aber weiter davon emanzipieren. Je mehr Kultur, desto weniger Vorschriften braucht man. Deshalb bedarf es eines ständigen kritischen Blicks auf das Vorschriftenwerk. Denn Kultur entwickelt sich aus Überzeugung und Verantwortung. Daran können wir alle arbeiten.

## 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:

Dr. Marc Sgonina (msg)

### Redaktion:

Moritz Heitmann (mh),  
Björn Helmke (bjh),  
Dorothee Pehlke (dp)

### Leserbriefe:

redaktion@sicherheitsprofi.de

### Gestaltung/Herstellung:

contenova UG  
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

### Druckerei:

Bonifatius GmbH  
Karl-Schurz-Straße 26, 33100 Paderborn



**Haben Sie schon  
unser Quiz auf  
Seite 5 gesehen?**

Die Lösungen für  
„Testen Sie Ihr Wissen“:  
**Frage 1** – b, c  
**Frage 2** – b, c  
**Frage 3** – a, b, c

**Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 15. Juli 2024**

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

## So erreichen Sie die BG Verkehr



Fragen zu einem Arbeitsunfall, zum Versicherungsschutz oder zu einer Berufskrankheit beantwortet unser Servicecenter unter Tel. 040 3980-1010.

### 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

Brandstwiete 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

### Bezirksverwaltung Dresden

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

### Bezirksverwaltung Wuppertal

Aue 102  
42103 Wuppertal  
Tel. 0202 3895-0  
E-Mail: wuppertal@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

### Bezirksverwaltung Tübingen

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

## Datenschutz

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

## Branchenausgaben des SicherheitsProfi

Unser Mitgliedermagazin erscheint in Varianten für die Branchen Güterkraftverkehr, Personenverkehr, Entsorgung, Luftfahrt, Schifffahrt und Post, Postbank, Telekom. Kostenloser Download im Internet:

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



Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint im **Dezember 2024.**

© Thinkstock/istock/goir/furtaev

## Adressänderungen und Abbestellungen



Beispiel  
\*13481#BG33so#PER#1#4/2023

Ich lese was,  
was ihr nicht lest.

Ein Klick und Sie  
wissen mehr.

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

BG Verkehr

Für Adressänderungen und Abbestellungen benötigen wir den Zustellcode Ihrer Ausgabe. Sie finden ihn direkt über der Adresseile auf der Rückseite des Magazins.

+ Änderungen bitte per Mail an:  
[redaktion@sicherheitsprofi.de](mailto:redaktion@sicherheitsprofi.de)



Unbedenklichkeitsbescheinigung abrufen



Betriebsdaten prüfen



Unfall melden

**BGdirekt**

[Kontakt](#) [Impressum](#) [Datenschutz](#)

## Extranet der BG Verkehr

Benutzername / Unternehmensnummer

Passwort

Anmelden



**Anmelden,  
ausfüllen,  
abhaken!**

Direkt online!

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

