

SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr



An und von Bord gehen | 20

Folgenreicher Sturz ins Wasser | 8

Personal finden und binden | 11

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

REPORTAGE

- 14 Vor Ort: Schnelle Baustelle
Ein Kran für vier Wände

SICHER ARBEITEN

- 8 Folgenreicher Sturz ins Wasser
Was passiert im „kühlen Nass“?
- 10 Korrektes Handeln
Was ist „sachkundiger“ Verletztentransport?
- 11 Wege zur Qualifikation in der Binnenschifffahrt
Personal finden und binden
- 20 Zwischen Schiff und Land
Sicherer Zugang an Bord
- 23 Gute Praxis in der Fischerei
Tipps zur unfallfreien Fangreise

GUT VERSICHERT & GESUND

- 24 Gesundheitstipps & mehr
- 26 Wenn die Augen schlechter werden
Sehstörungen frühzeitig verhindern
- 28 Regionale Betreuung bei Arbeitsunfällen
Bearbeitung nach Wohnort der Versicherten
- 29 Stimme schonen
Wer viel spricht, muss oft schweigen

SERVICE

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



11

Wege zur Qualifikation in der Binnenschifffahrt

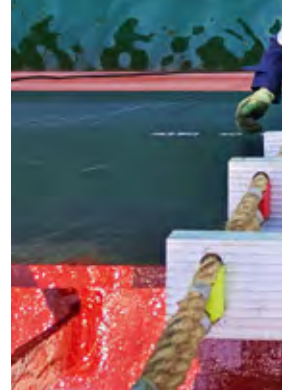


14

Vor Ort: Schnelle Baustelle

20

Zwischen Schiff und Land





© BDB e.V.



26

Wenn die Augen schlechter werden

© Titel: picture alliance/blickwinkel/C. Kaiser | C. Kaiser; Christian Ahrens/BG Verkehr; Shutterstock (Paulawab); Freepik



Wir versprechen uns eine bessere und effizientere Betreuung für verunfallte Versicherte.

Wir kommen näher

Nähe ist ein hohes Gut. Der Supermarkt, die Bushaltestelle, die Schule, der Kindergarten und natürlich die Ärztin oder der Arzt – je näher am Wohnort gelegen, desto komfortabler ist das Leben. Ganz in diesem Sinne möchte die BG Verkehr ihren Versicherten ebenfalls näher kommen. Deshalb werden wir zum 1. Februar 2025 eine grundlegende interne Veränderung in der Bearbeitung von Arbeitsunfällen vornehmen. Ab diesem Tag richtet sich die Zuständigkeit unserer Bezirksverwaltungen nach der Postleitzahl des Wohnorts der verunfallten Versicherten. Bisher war die Bearbeitung der Unfälle nach der Postleitzahl des Unternehmensstandorts organisiert.

Wir schildern in dieser Ausgabe des SicherheitsProfi die Gründe und Auswirkungen dieser Maßnahme genau. Aber eines möchte ich Ihnen schon an dieser Stelle sagen: Wir versprechen uns durch die neue regionale Ausrichtung eine effizientere und damit bessere Betreuung von Verunfallten, da wir regionale Partner, wie Ärztinnen und Ärzte, Krankenhäuser und Reha-Einrichtungen, leichter einbinden können. Auch unsere Mitgliedsunternehmen profitieren: Verbesserte Reha-Prozesse tragen natürlich zu einer Reduzierung krankheitsbedingter Ausfallzeiten bei. Und an der bewährten Betreuung unserer Mitgliedsunternehmen durch unsere Mitglieds- und Beitragsabteilung sowie die Prävention ändert sich durch die Umstellung nichts.

Mehr Nähe und etwas Ruhe verspricht auch das Weihnachtsfest, das wir in wenigen Wochen am Ende eines bewegten Jahres feiern werden. Ich wünsche unseren Unternehmerinnen und Unternehmern sowie unseren Versicherten mitsamt ihren Familien an dieser Stelle ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Start ins Jahr 2025.

Herzlichst,

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

Brückenhöhe falsch eingeschätzt

Vor dem Durchfahren einer niedrigen Brücke senkte Binnenschiffer B. Steuerhaus und Antennen. Doch er hatte sich mit der Durchfahrtshöhe verschätzt: Die Ballastpumpe blieb an der Brücke hängen und riss ab. Dann folgten das Steuerhaus und der obere Rand des Deckshauses. Die umherfliegenden Teile und Glassplitter des Steuerhauses verletzten den Schiffsführer sowie den Steuermann glücklicherweise nur leicht.

Wurfleine nicht kontrolliert

Beim Festmachen einer Barge an einem Tankschiff nutzte der Windenführer M. an Bord des Tankers eine Wurfleine, die ihm von der Barge aus zugeworfen wurde und deren Zustand er nicht kontrollierte. Als er damit die Festmacherleine per Winde aus dem Wasser hievte, brach die Wurfleine. Sie schnellte zurück und traf den Windenführer hart an Bauch, Hüfte und Lendenbereich.

Abgerutscht und in Finger gesägt

In einer Bootsbauwerkstatt sägte Bootsbauer U. Leisten mit einer Kreissäge. Als eine Leiste hängen blieb, rutschte U. ab und fiel mit seinem Daumen in das Sägeblatt. U. hatte weder die vorhandene Leistenführung noch das Schiebeholz für die Kreissäge verwendet.

© Shutterstock (Simple Line); Freepik; picture alliance/dpa | Christian Charisius; Adobe Stock (Uwe Lütjohann)

Deutsche Flagge gibt Tipps zur Hafenstaatkontrolle

Mit einem neuen Newsletter erweitert die Dienststelle Schiffssicherheit ihr Präventionsangebot. Unter dem Namen „PSC Awareness“ informiert der Newsletter über das aktuelle Abschneiden der deutschflaggen Schiffe bei Hafenstaatkontrollen (Port State Control, PSC) im europäischen Bereich und über besonders nennenswerte Mängel, die dabei während der vorangegangenen Wochen festgestellt wurden. Außerdem erhalten Reedereien und Besatzung Tipps für anstehende Kontrollen. Jede Ausgabe hat dabei den Fokus auf einem konkreten Aspekt, bei dem es zuletzt gehäuft Auffälligkeiten gab. Ist beispielsweise eine neue Ausrüstung noch nicht im Sicherheitszeugnis des Schiffs aufgeführt, handelt es sich um einen Mängelpunkt, der sich leicht vermeiden lässt.



Munitionsbergung startet

In der Lübecker Bucht wird seit September erstmals in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland Weltkriegsmunition im Sinne des Vorsorgeprinzips und zum Schutz der Umwelt geborgen. Die Bergung findet im Rahmen der Testphase zum Sofortprogramm „Munitionsaltlasten in Nord- und Ostsee“ statt. Ziel des Tests ist es, moderne Erkundungs- und Bergetechnologien zu erproben, wie zum Beispiel ferngesteuerte Unterwasserfahrzeuge und spezielle Greifsysteme. Anschließend soll aus den gesammelten Erfahrungen eine Prozesskette entstehen – von der Bergung bis zur Aufbereitung und Entsorgung der Munition auf See. Für das Projekt stehen insgesamt 100 Millionen Euro aus Bundesmitteln zur Verfügung.

www.bmu.de

© Christian Howe | GEOMAR; Freepik



© Mike Meklenburg / BG Verkehr

Auch lohnt es sich, regelmäßig die Feuerklappen an Bord zu überprüfen, denn das sorgt für mehr Sicherheit und weniger Probleme bei Kontrollen. Die Dienststelle Schiffssicherheit stellt den englischsprachigen „PSC Awareness“-Newsletter auf ihrer Website zur Verfügung und informiert unter „Aktuelles“ über neue Ausgaben.

[www.deutsche-flagge.de/
de/flagge/support-fuer-
reeder#Newsletter](http://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/support-fuer-reeder#Newsletter)



Gefahrstoffschutzpreis für Warngerät-Nutzung

Der 15. Gefahrstoffschutzpreis des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales geht in diesem Jahr an die Generalzolldirektion in Bonn. Die Auszeichnung würdigt das Konzept, das der Zoll bei der Prüfung von Import- und Überseecontainern anwendet, um die Zöllnerinnen und Zöllner vor dem Kontakt mit teils lebensgefährlichen und krebserzeugenden Stoffen zu schützen. Das Konzept besteht aus der Nutzung eines Gaswärmessgeräts und einem damit verbundenen dreitägigen Fachkundelehrgang. Der Preisträger empfiehlt sein Konzept auch Privatunternehmen zum Schutz ihrer Beschäftigten.

www.baua.de



Neue Termine zum Fachsimpeln

Lebhafte Diskussionen und viel Praxisnähe bietet das digitale Format „Fachsimpelei für Sifas“ der BG Verkehr auch im Jahr 2025. Interessierte Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Sifa) können sich mit wenig Aufwand und von überall aus an den Webex-Konferenzen beteiligen und unkompliziert austauschen. Eine Referentin und eine erfahrene Aufsichtsperson der BG Verkehr moderieren die Diskussion. Die Fragen und Anregungen kommen direkt aus dem Kreis der teilnehmenden Sifas. Der erste von vier Terminen im Jahr 2025 findet am 6. Februar statt, weitere Treffen folgen am 15. Mai, am 4. September und am 17. Dezember, jeweils von 13:30 bis 15 Uhr.



www.bg-verkehr.de
Webcode: 23388508

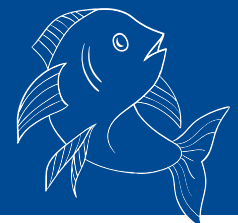


Im Herbst 1924 gab die Deutsche Seewarte, eine Vorgängerinstitution des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), die erste offizielle Sturmflutwarnung heraus. Seitdem gibt es eine telefonische Auskunftsstelle, die bei Sturmfluten durchgängig besetzt ist. Heute veröffentlicht der Gezeiten-Wasserstandsvorhersage-Dienst des BSH zusammen mit dem Deutschen Wetterdienst alle sechs Stunden das zu erwartende Hoch- und Niedrigwasser für 39 Pegel entlang der Nordseeküste und warnt vor drohenden Sturmfluten. Der Dienst hat damit eine große Bedeutung für die öffentliche Sicherheit und gehört zur kritischen Infrastruktur Deutschlands. Die Warnungen des BSH werden über das Internet, Radio, Fernsehen und Telefon sowie Apps verbreitet. In Hamburg gibt es, wie vor über 100 Jahren, eine Warnung per Böllerschussanlage.

www.sturmflutwarndienst.de

2.000.000

Tonnen Fisch werden laut Alfred-Wegner-Institut pro Jahr in der Nordsee gefangen.



Neu erschienen



Arbeiten mit Handwerkzeugen

Die DGUV Information 209-001 enthält Hinweise zur Anschaffung, zum sicheren und ergonomischen Einsatz und zur Instandhaltung von Handwerkzeugen. Dazu gehören unter anderem Cutter- und weitere Messer sowie Hammer, Zangen und Schraubenschlüssel.

www.dguv.de
Webcode: p209001



Einsatz von Datenbrillen

Die Publikation erläutert typische Einsatzfelder von Datenbrillen wie etwa das Kommissionieren oder die Instandhaltung, gibt Tipps für die Anschaffung und Hinweise für die Gefährdungsbeurteilung.

www.dguv.de
Webcode: p022053



Prüfinformation Tankschiff

Die überarbeitete DGUV Information 214-035 gibt Unternehmen der Binnenschifffahrt Hinweise zu prüfpflichtigen Arbeitsmitteln an Bord eines Tankschiffs – samt Musterprüflisten. In der aktuellen Fassung wurden Prüfungsanforderungen sowie rechtliche Vorgaben aktualisiert.

www.bg-verkehr.de
Webcode: 21480389



© Frau Rosi/BG Verkehr

Ganz einfach unterweisen

Die BG Verkehr hat ihre allgemeinen Unterweisungskarten komplett neu gestaltet und inhaltlich überarbeitet. Die Karten unterstützen bei der Vorbereitung von Unterweisungen zu den einzelnen Themenbereichen. Indem sie wesentliche Eckpunkte kurz und prägnant aufbereiten, bilden die Karten eine gute Ausgangsbasis für strukturierte und abwechslungsreiche Unterweisungen. Arbeitsschutzverantwortliche können die enthaltenen Informationen auf die Bedürfnisse ihres jeweiligen Unternehmens anpassen. Bewährt hat es sich zum Beispiel, die bewusst frei gelassenen Zeilen auf jeder Karte gemeinsam mit den Beschäftigten auszufüllen. Die Mappe „Unterweisen leicht gemacht“ umfasst eine zwölfseitige Broschüre mit Informationen und Checklisten sowie zehn Karten im A4-Format zu wichtigen Themen des Arbeitsschutzes:

- Pflichten aller Beschäftigten im Arbeitsschutz
- Erste Hilfe
- Brandschutz
- Alkohol, Drogen, Medikamente
- Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung
- Hautschutz
- Heben und Tragen
- Sitzen und Bewegen im Büro
- Aufmerksamkeit im Straßenverkehr
- Traumatisierende Ereignisse

Weiterführende Informationen

Unterweisen leicht gemacht
www.bg-verkehr.de
Webcode: 10618419



Nachtrag zum Artikel „Kein Joint im Job“

Eine Formulierung im Artikel „Kein Joint im Job“, Ausgabe 3/2024 auf Seite 25, war nicht ganz korrekt.

Die zitierte Verordnung GGVSE ist im Juni 2009 durch die GGVSEB (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und

Binnenschifffahrt) abgelöst worden. In der GGVSEB ist die „Nulltoleranz“ der Fahrzeugführenden im Gefahrguttransport in Bezug auf Alkohol in § 28 verankert. Da bis Frühjahr 2024 der Cannabiskonsum bereits durch andere höhere Rechtsgrundlagen untersagt war, findet sich aktuell in der GGVSEB (noch) keine Aussage dazu, eine Nachbesserung ist jedoch zu erwarten. Bis dahin verweisen wir behelfsweise auf § 4 GGVSEB „Allgemeine Sicherheitspflichten“ in der Beförderung gefährlicher Güter.

Flachwassersimulator für Binnenschiff- Ausbildung



© Entwicklungszentrum für Schiffstechnik
und Transportsysteme e.V.

Der Flachwasserfahrersimulator „SANDRA II“ am Schiffer-Berufskolleg in Duisburg ist seit September auch als Radarsimulator zugelassen. Damit ist er der erste Simulator in Deutschland für das Führen von Binnenschiffen, der für praktische Schiffsführerprüfungen mit und ohne Radar eingesetzt werden darf, um ein Rhein- bzw. Unionspatent und auch ein Radarpatent zu erlangen. Der Simulator besitzt sieben Fahrstände, vier Instruktor-/Operator-Stationen, zwei Schulungsräume sowie mehr als drei Beobachtungsstationen für Prüfer.

<https://sandra.dst-org.de>



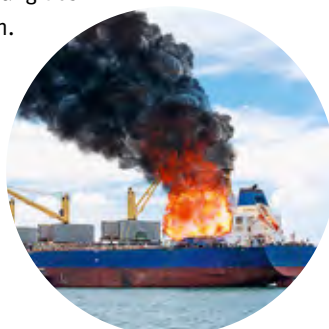
BG Verkehr trauert um Claus-Oskar Herzig

Am 12. August 2024 verstarb das ehemalige Vorstandsmitglied der BG Verkehr, Claus-Oskar Herzig, im Alter von 74 Jahren. Herzig war erstmals im Jahr 2007 in den Vorstand der BG Verkehr gewählt worden und hatte sich 16 Jahre lang ehrenamtlich für die Berufsgenossenschaft engagiert. „Claus-Oskar Herzig war in der BG Verkehr als Ratgeber und einfühlsamer Vermittler sehr geschätzt. Wir werden ihm immer ein ehrendes Andenken bewahren“, sagte Sabine Kudzielka, Vorsitzende der Geschäftsführung.

Mehr Brandschutz auf Seeschiffen gefordert

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) hat sich für einen besseren Brandschutz auf Schiffen ausgesprochen. Der GDV fordert zum Beispiel Feuerlöschsysteme, die jede Stelle auf dem Schiff wirkungsvoll erreichen können, ohne dass sich Menschen in Gefahr bringen müssen. Darüber hinaus sollten Containerschiffe in Brandabschnitte unterteilt werden, die eine Ausbreitung des Feuers mit automatischen Wasservorhängen verhindern.

Eine besondere Gefahr geht zudem von Lithium-Ionen-Batterien aus, wie sie in Elektroautos verbaut sind. „Wenn die Batterien Feuer fangen, bekommen sie den Brand mit herkömmlichen Löschanlagen kaum unter Kontrolle. Dafür sind Investitionen erforderlich“, sagt GDV-Hauptgeschäftsführer Jörg Asmussen.



Testen Sie Ihr Wissen!



1. Während der Fahrt ärgern Sie sich sehr über das Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers. Wie verhalten Sie sich jetzt richtig?

- a** Sie fahren so weiter, dass Ihr Ärger sich nicht negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt
- b** Sie konzentrieren sich weiterhin auf den Verkehr
- c** Sie legen falls nötig eine Pause ein, um sich zu beruhigen



2. Wann dürfen Sie hier halten?

- a** An Feiertagen
- b** An Samstagen
- c** An Sonntagen

3. Sie fahren schon lange mit höherer Geschwindigkeit. Welche Auswirkungen kann dies haben?

- a** Das Gefühl für die Geschwindigkeit lässt nach
- b** Die Konzentrationsfähigkeit nimmt ab
- c** Das Gefühl für die richtige Kurvengeschwindigkeit wächst

Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 30.

Folgenreicher Sturz ins Wasser

Beim Sturz ins Wasser zeigt sich das berühmte „kühle Nass“ von seiner grausamen Seite. Die Gefahr eines Sturzes besteht nicht nur an Bord eines Binnenschiffs, sondern auch beim Arbeiten am Ufer und an wassernahen Böschungen sowie auf anderen schwimmenden Geräten und Anlagen. Die Rettungsweste verschafft wertvolle Zeit, die bis zur Rettung benötigt wird. Sie verringert die nötigen Schwimmbewegungen und verlangsamt so das Auskühlen. Außerdem bietet sie bewegungsunfähigen oder bewusstlosen Menschen einen sicheren Schutz vor dem Untergehen – der Kopf bleibt immer über Wasser. Jedes Jahr sterben mehrere Menschen, weil sie ohne Rettungsweste ins Wasser stürzten. Ein Überblick über die häufigsten Gefahren und ihre Folgen.

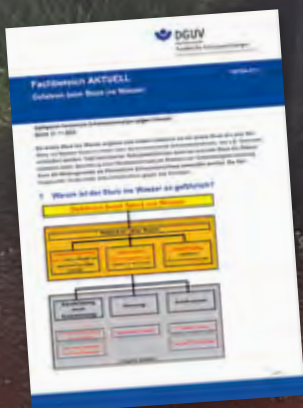
Unterkühlung und eingeschränkte Bewegungsfähigkeit

Durch Schwimmbewegungen kühlt der Mensch im Wasser schneller aus und eine Unterkühlung tritt schneller ein.

Das bewirkt, dass auch guten Schwimmerinnen und Schwimmern das Schwimmen immer schwerer fällt – der Mensch geht unter.

Ertrinken

Ohne Rettungsweste ist die Gefahr des Ertrinkens stark erhöht. Jedes Jahr enden Stürze ins Wasser mit dem Tod.



© Weiterführende Informationen

Fachbereich AKTUELL
„Gefahren beim Sturz ins Wasser“
publikationen.dguv.de
Webcode: p022483



Wasser in der Lunge

Ob beim Eintauchen ins Wasser, wegen des Kälteschocks oder beim Untergehen und wenn die Kräfte schwinden: Früher oder später wird Wasser in die Lunge geraten. Die schlimmste Folge ist das Ertrinken.

Sturzverletzungen

Verletzungen, die vor oder beim Sturz entstehen, können die Bewegungsfähigkeit einschränken. Das erschwert unter anderem die Schwimmbewegungen. Kopfverletzungen etwa können zu Ohnmacht führen – ohne Rettungsweste haben die Betroffenen kaum eine Überlebenschance.

Kälteschock mit unkontrolliertem Ein- und Ausatmen

Das unkontrollierte Ein- und Ausatmen ist ein Reflex und nicht beeinflussbar. Die Ursache für diesen Reflex ist der Temperaturunterschied beim plötzlichen Eintauchen ins Wasser. Selbst wer eine gute Ausdauer und Körperkonstitution hat, kann das unkontrollierte Ein- und Ausatmen nicht verhindern.

Weitere mögliche Gefahren: Strömung, Wellen, Panik

Selbst bei ruhigem Wasser ist ein Sturz bereits extrem gefährlich. Umgebungseinflüsse wie Strömung, drehende Schiffsschrauben, Sog und Wellen erhöhen die Gefahr noch einmal. Hinzu kommt, dass der Mensch beim Eintauchen ins Wasser orientierungslos wird. Das wiederum kann Panik auslösen und die Atmung beeinflussen. Die Gefahr, Wasser einzusatmen, ist dann groß.



Was ist „sachkundiger“ Verletzentransport?

Medizinische Laien können nicht immer einschätzen, wie schwerwiegend eine Verletzung ist. Im Zweifelsfall darf das Unfallopfer nicht mehr selbst fahren.

Eine Bürotür wird vom Wind zugeschlagen und trifft den Arm eines Mitarbeiters. Der Arm schmerzt und der Mitarbeiter geht nach Hause. Drei Tage später wird im Krankenhaus eine Prellung festgestellt. Hätte die Führungskraft dafür sorgen müssen, dass der Verletzte sofort ins Krankenhaus kommt? Hätte ihn jemand fahren sollen?

Die DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ verpflichtet Unternehmerinnen und Unternehmer dazu, für den sachkundigen Transport von Verletzten zu sorgen. Was bedeutet das genau? „Sachkundig“ heißt, dass die Führungsverantwortlichen beurteilen müssen, wie schwer eine Verletzung ist und was das für den Transport des Unfallopfers bedeutet (siehe DGUV Regel 100-001 „Grundsätze der Prävention“, 4.6.3 „Allgemeine Pflichten des Unternehmers“). Ist die betroffene Person noch gehfähig? Gibt es ein geeignetes Transportmittel? Im oben genannten Beispiel war es in Ordnung, dass der Mitarbeiter selbstständig das Krankenhaus aufsuchte. Ein Krankenwagen wäre übertrieben gewesen. Aber was, wenn Unsicherheit herrscht? Wenn jemand zum Beispiel wegen einer Prellung starke Schmerzen hat und dennoch allein nach Hause fahren will oder Kreislaufprobleme sowie Schock nicht ausgeschlossen werden können? In solchen Fällen ist es ratsam, auf Nummer sicher zu gehen und eine Expertenmeinung

„Ob die verunfallte Person dabei begleitet werden muss, hängt von der Schwere der Verletzung ab.“

Thomas Seifert,

Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

einzuholen. Zum Beispiel kann das Personal eines herbeigerufenen Krankenwagens helfen, schlimmere Folgen zu verhindern.

Nicht fahrtüchtig

Ein weiteres Beispiel: Ein Elektriker erleidet während einer Reparatur einen Stromschlag, setzt seine Arbeit jedoch fort – bis er Kreislaufprobleme bekommt. Stromschläge können gefährlich sein und Herzrhythmusstörungen verursachen. Anstatt Notärztin oder Notarzt zu rufen, brach der Elektriker seine Arbeit ab und fuhr eigenständig ins Krankenhaus. In diesem Fall wäre es richtig gewesen, einen Rettungswagen zu rufen. Denn: „Nach einem Stromunfall mit Kreislaufbeschwerden darf niemand selbst ins Krankenhaus fahren“, erklärt Thomas Seifert, Aufsichtsperson bei der BG Verkehr. „Wenn der Verletzte beim Fahren erneut Kreislaufprobleme bekommt, kann er sich und andere Verkehrsteilnehmen-

de gefährden.“ Notärztin oder Notarzt hätten sachkundig entschieden und so nicht nur den Elektriker, sondern auch Verkehrsteilnehmende geschützt.

Bei kleineren Verletzungen, die zwar das Weiterarbeiten behindern oder unmöglich machen, aber nicht schwerwiegend oder bedrohlich sind, genügt es oft, mit einem Pkw oder Taxi zu einer Ärztin oder einem Arzt zu fahren. „Ob die verunfallte Person dabei begleitet werden muss, hängt von der Schwere der Verletzung ab. Klagt sie über Schmerzen oder Übelkeit, dann sollte sie nicht allein gelassen werden“, erklärt Seifert. Wichtig zu wissen: Die Verantwortung für den richtigen Transport liegt immer bei der Unternehmerin oder dem Unternehmer. Er oder sie können allerdings Personen benennen, die in Unfällen entscheiden, wie gehandelt wird, zum Beispiel Ersthelferinnen und Ersthelfer. Oder es wird ein klarer Plan in der Gefährdungsbeurteilung festgelegt. Auch eine direkte Ansprache des Themas in den Unterweisungen hilft im Notfall. (msg)

🔗 Weiterführende Informationen

Unterweisungskarte A2:
Erste Hilfe
www.bg-verkehr.de
Webcode: 18427203





© Christoph Papsch/b BG Verkehr

Personal finden und binden

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz an Bord lassen sich nur mit einer gut ausgebildeten Besatzung erreichen. Deswegen engagiert sich die BG Verkehr in den europäischen und nationalen Gremien, die die Befähigungsstandards festlegen.

Die Inhalte der deutschen Verordnungen zur Binnenschifffahrt beruhen auf den Empfehlungen des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI). Seit 2015 bringt dieses Gremium „die Entwicklung einheitlicher, moderner und anwenderfreundlicher Vorschriften“ in Europa voran. Die von CESNI ausgearbeiteten Standards sind also letztlich die Grundlage für nationale Gesetze, die zum Beispiel dazu führen, dass Qualifikationen länderübergreifend anerkannt werden.

Sicherheitsthemen von Anfang an dabei

Wie kann man sich diesen Prozess in der Praxis vorstellen? In Straßburg erarbeiten Sachverständige aus den EU-Mitgliedsstaaten und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gemeinsam mit Vertretern aus Organisationen der Binnenschifffahrt technische Standards. Neben Vorgaben zu

„Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz an Bord können nur gelebt werden, wenn die Beschäftigten über ausreichende Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen.“

Bau und Ausrüstung der Schiffe und zur Informationstechnologie entstand der „Europäische Standard zu Qualifikationen in der Binnenschifffahrt“. Darauf beruht zum Beispiel die Einführung der grundlegenden Sicherheitsausbildung, die jedes Besatzungsmitglied vor Aufnahme der Tätigkeit an Bord absolvieren muss. Auch die Anforderung, dass Schiffsführer und Schiffsführerinnen in der Lage sein müssen, die Vorschriften für Arbeitssicherheit und Unfallverhütung an-

zuwenden, findet sich in diesem Standard. Selbstverständlich unterstützt die BG Verkehr diese Forderungen, die die Sicherheit an Bord maßgeblich verbessern.

Übersicht als Service der BG Verkehr

Die Verordnung ist sehr umfangreich, wobei zum Vorschriftentext zahlreiche Anlagen hinzukommen. „Ich bin schon mehrfach angesprochen worden, ob wir zum Thema Qualifikation nicht eine Übersicht haben“, berichtet Michael Hein, der als Aufsichtsperson das Ohr an der Praxis hat. Deshalb haben wir auf den nächsten Seiten eine Übersicht mit den wesentlichen Qualifikationsmöglichkeiten in der Binnenschifffahrt zusammengestellt. Es handelt sich dabei nicht um eine rechtsverbindliche Auskunft, sondern um einen redaktionell bearbeiteten Auszug aus der Binnenschiffspersonalverordnung (BinSchPersV).

Holger Bessel,
Leiter Referat Binnenschifffahrt bei der BG Verkehr



Möglichkeiten zur Qualifikation



EINSTIEGSEBENE

Decksmann / Decksfrau

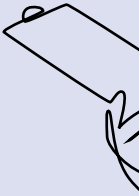
- ▶ Mindestalter 16 Jahre
- ▶ Tauglichkeitsnachweis (§21)
- ▶ Grundlegende Sicherheitsausbildung
- ▶ Schifferdienstbuch

→ **kann mit diesen Voraussetzungen direkt an Bord arbeiten**

Leichtmatrose / Leichtmatrosin

- ▶ Mindestalter 15 Jahre
- ▶ Ausbildungsvertrag oder Weiterbildungsprogramm
- ▶ Tauglichkeitsnachweis (§21)
- ▶ Schifferdienstbuch

→ **kann erst an Bord arbeiten, nachdem die grundlegende Sicherheitsausbildung absolviert wurde (siehe §98 Absatz 8 BinSchPersV)**



BETRIEBSEBENE

Matrose / Matrosin

entweder Berufsausbildung zum Binnenschiffer / zur Binnenschifferin

- ▶ Mindestalter 17 Jahre
- ▶ Mindestens 90 Tage Fahrzeit

oder Berufsausbildung / Berufserfahrung in anderer Fachrichtung

Bootsleute

entweder Matrose / Matrosin

- ▶ Mindestens 180 Tage Fahrzeit in der Binnenschiffahrt als Matrose / Matrosin

Variante 1

- ▶ Mindestalter 18 Jahre
- ▶ 360 Tage Fahrzeit (maximal 180 Tage Berufserfahrung auf einem Binnenschiff können durch 250 Tage auf einem Seeschiff ersetzt werden)
- ▶ Behördliche Befähigungsprüfung für die Betriebsebene

Variante 2

- ▶ Mindestens fünf Jahre Berufserfahrung und 500 Tage Fahrzeit auf einem Seeschiff ODER eine abgeschlossene Berufsausbildung (mindestens drei Jahre)
- ▶ Neun Monate Weiterbildung (mit entsprechender Zulassung) für die Betriebsebene
- ▶ 90 Tage Fahrzeit (als Teil des Weiterbildungsprogramms)



FÜHRUNGSEBENE

Schiffsführer / Schiffsführerin

entweder abgeschlossenes Ausbildungsprogramm für die Führungsebene in der Binnenschiffahrt

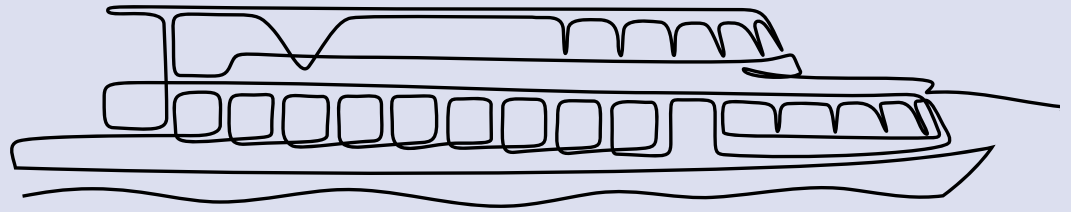
- ▶ Mindestalter 18 Jahre
- ▶ Mindestens 360 Tage Fahrzeit (kann während des Ausbildungsprogramms absolviert werden)
- ▶ Sprechfunkzeugnis

oder Steuermann / Steuerfrau

- ▶ Mindestalter 18 Jahre
- ▶ Mindestens 180 Tage Fahrzeit
- ▶ Behördliche Befähigungsprüfung zum Unionspatent
- ▶ Sprechfunkzeugnis

oder Qualifikation über Fahrzeit

- ▶ Mindestalter 18 Jahre
- ▶ Fahrzeit von 540 Tagen oder 180 Tagen mit Nachweis von 500 Tagen in der Decksmannschaft auf einem Seeschiff
- ▶ Behördliche Befähigungsprüfung zum Unionspatent
- ▶ Sprechfunkzeugnis



Diese Übersicht ist ein redaktionell bearbeiteter Auszug aus der BinSchPersV. Sie gibt einen Überblick über die wesentlichen Möglichkeiten zur Qualifikation (es handelt sich dabei nicht um eine rechtsverbindliche Auskunft).

Steuerleute

oder abgeschlossene Berufsausbildung zum Binnenschiffer / zur Binnenschifferin

- ▶ Mindestens 270 Tage Fahrzeit während der Ausbildung

entweder Bootsmann / Bootsfrau

- ▶ Mindestens 180 Tage Fahrzeit in der Binnenschifffahrt als Bootsmann / Bootsfrau
- ▶ Sprechfunkzeugnis

oder abgeschlossene Berufsausbildung zum Binnenschiffer / zur Binnenschifferin

- ▶ Mindestens 360 Tage Fahrzeit während der Ausbildung
- ▶ Sprechfunkzeugnis

oder Berufsausbildung als Kapitän / Kapitänin auf einem Seeschiff

- ▶ Mindestens 500 Tage Berufserfahrung
- ▶ Behördliche Befähigungsprüfung für die Betriebsebene
- ▶ Sprechfunkzeugnis

ANERKENNUNG VON FAHRZEIT

Sind für den Erwerb eines Befähigungszeugnisses Fahrzeiten vorgeschrieben, muss die zuständige Behörde (WSA in Deutschland) diese mit einem Kontrollvermerk im Schifferdienstbuch bestätigen. Die Reisen dürfen nicht länger als 15 Monate zurückliegen.



🕒 Weiterführende Informationen

Den Wortlaut der BinSchPersV finden Sie zum Beispiel auf den Informationsseiten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (ELWIS). Auf den Seiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) gibt es umfangreiche Informationen zu den Berufsqualifikationen.



www.elwis.de



www.cesni.eu



Geduld und Planung

Ein Haus aus Betonfertigteilen ist ein Puzzle im Riesenformat. Jedes Teil hat einen genauen Platz. Dafür braucht der Bauleiter einen Plan, der Kran Stahldrahtseile und der Kranführer die sprichwörtlich ebenso starken Nerven.

Bruno Tump ist das Auge im Sturm. Sein Finger bewegt den Joystick ruhig nach rechts. Sein Blick ist konzentriert. Dass über ihm 40 Meter Kranausleger in den Himmel ragen, dass gerade 18 Tonnen Last an Stahldrahtseilen daran hängen, dass um ihn herum Hochbetrieb an Radladern und Kippern herrscht – nichts davon lässt er sich anmerken.

Der Autokran, den Tump bedient, gehört dem Unternehmen HKV Schmitz aus Köln und steht seit knapp einem Tag auf dem Gelände eines Steinbruchs im Hochsauerland. Hier sollen in den nächsten Tagen ein Bürogebäude sowie ein weiteres mit Sanitär- und Pausenräumen entstehen. Die Steinbruchleitung hat sich für den Bau aus Betonfertigteilen entschieden.

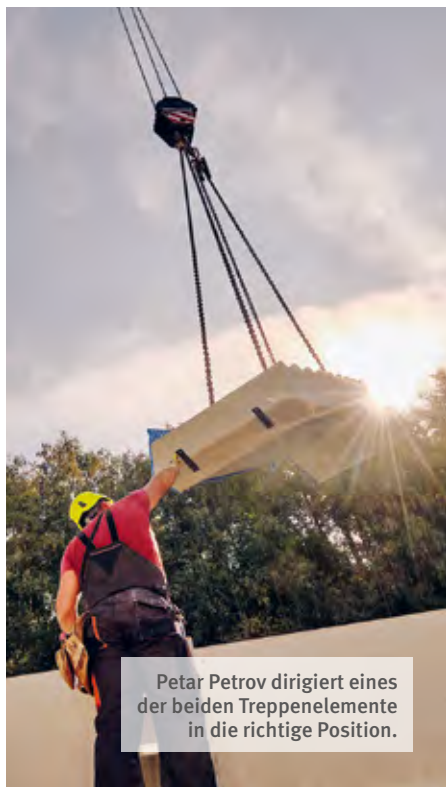
Wo an diesem frühen Morgen nur ein Betonfundament zu sehen ist, wächst im Laufe des Tages ein Gebäude in die Höhe. Bereits am Tag zuvor haben der Kranführer und seine Kollegen den Kran auf dem sorgsam verdichteten und geebneten Stellplatz aufgebaut. Nur wenig später kamen die ersten Gebäudeelemente an.

In einem Steinbruch im Sauerland sollen innerhalb weniger Tage zwei Gebäude entstehen.

Schritt eins der Planung von Bauleiter Sascha Velten hat gut geklappt: Zehn Fertigteile stehen zum Aufbau bereit. Das ist möglich, weil die Elemente auf sogenannten Innenlader-Paletten an der Baustelle abgestellt werden können. Am Abend und in der Nacht lieferten Innenlader-Fahrzeuge mehr als zehn Paletten mit Wandelementen. Nun stehen die Teile zum exakt richtigen Zeitpunkt bereit, während die Fahrzeuge schon wieder unterwegs zu anderen Baustellen sind (siehe Kasten auf Seite 19). Ein riesengroßes Puzzle wartet jetzt auf seinen Zusammenbau. ➤

Auch wenn es einfach aussieht: Fertighausbau ist Millimeterarbeit mit tonnenschweren Betonteilen.

„Der Transport auf Innenlader-Paletten erleichtert uns die Ablaufplanung ungemein“, sagt Bauleiter Sascha Velten vom Unternehmen Dietrich Fertigbau. Er hat die Anlieferung koordiniert. Jetzt beugt er sich mit seinem Team über den Bauplan und zeigt immer wieder auf eine der nebeneinander aufgestellten Paletten. „Alle Bauteile sind nummeriert, jetzt müssen wir sie in der richtigen Reihenfolge aufstellen.“ Bestandsaufnahme: Für das erste Gebäude sind alle Elemente angekommen und für das zweite Gebäude sind ebenfalls schon Teile eingetroffen. Diese lagern auf einer Abstellfläche am Rand des Steinbruchs, bis sie gebraucht werden.



Petar Petrov dirigiert eines der beiden Treppenelemente in die richtige Position.

Das Erdgeschoss des ersten Gebäudes muss bis zum Mittag stehen, dann kommen die Deckenteile. Direkt neben dem später zweistöckigen Gebäude befindet sich die Fahrzeugwaage des Steinbruchs. Das tägliche Verkehrsaufkommen von Kippern und Kippsattelzügen ist beträchtlich – wer aus dem Steinbruch hinausfährt, muss hier vorbei. Keine zehn Minuten vergehen, ohne dass neue Fahrzeuge über die Wiegeeinrichtung rollen. „Da sind wir froh, dass zwischendrin nicht noch fünf bis zehn Sattelaufleger mit Betonteilen auf das Abladen warten müssen“, sagt Velten. Weil die Innenlader-Paletten zu verkehrssarmen Zeiten unterwegs waren, konnten die Fahrerinnen und Fahrer sie im Steinbruch abladen, ohne sich dabei in einem potenziellen Gefahrenbereich aufzuhalten. Und die Expeditionen sind froh, dass sie ihre Leute nicht zur Hauptverkehrszeit aus dem Ruhrgebiet ins Sauerland schicken müssen.

Zehn Wände, zwei Treppen

Ein Fahrer ist mit seinem Innenlader-Fahrzeug allerdings vor Ort geblieben: Berufskraftfahrer Kevin Neuen wartet auf dem Abstellplatz auf seinen Einsatz. Von hier zieht er nun nach und nach die Innenlader-Paletten vor, die auf der Fläche vor dem Kran keinen Platz mehr gefunden haben. Neuen hat jahrelange Erfahrung bei Sondertransporten und weiß: Seine Auf-





Er behält stets die Ruhe und hat alles im Blick: Kranführer Bruno Tump an seinem Arbeitsplatz.

„Der Transport auf Innenlader-Paletten erleichtert uns die Ablaufplanung ungemein.“

Sascha Velten, Bauleiter

gabe ist das Fahren. Sobald er die Ladungssicherung entfernt hat, geht er im Wortsinn „aus dem Weg“.

Die genaue Vorplanung zahlt sich jetzt aus. Das Team von Bauleiter Velten schlägt ein tonnenschweres Teil nach dem anderen am Kran an. Alle drei Kollegen sind, wie Velten selbst, qualifiziert für das Anschlagen von Lasten. Das ist eine Grundvoraussetzung für diese Arbeiten. Bereits im Fertigteilewerk wurden Anschlagpunkte eingegossen, ebenso Führungen für den Bewehrungsstahl zum Verbinden der Teile. Kranführer Tump lenkt Teil für Teil mit ruhiger Hand an seinen vorbestimmten Platz in den frisch angemischten Beton.

Das Puzzle nimmt Form an

Innerhalb einer halben Stunde stehen bereits drei Wände. Komplett fertig mit allen Kabelschächten, Fenster- und Türausschnitten. Wo eben noch eine Betonfläche war, befindet sich nun ein Raum. Immer, wenn ein neues Teil an Ort und Stelle sitzt, stecken die Arbeiter Bewehrungsstahl zwischen die Wandelemente und gießen die Lücken mit Beton aus. Obwohl das Prinzip an Modellbau erinnert, ist Fertighausbau Millimeterarbeit mit tonnenschweren Teilen. „Nur weil es einfach aussieht, ist es nicht weniger gefährlich“, sagt Ulrich Schulz, Aufsichtsperson und Fachreferent für Krane bei der BG Verkehr, der



Fahrer Kevin Neuen senkt die Innenlader-Palette auf den Boden ab, damit der Kran sie entladen kann (unten).

Kurz erklärt: Innenlader-Fahrzeuge

Das Innenlader-Fahrzeug ist ein Sattelanhänger mit Einzelradaufhängung. Der Ladeschacht zwischen den Rädern kann einen auswechselbaren Ladungsträger aufnehmen. Diese sogenannte Innenlader-Palette muss nicht direkt bei der Anlieferung abgeladen werden. Stattdessen können die Ladungsteile auf der Palette bleiben, bis sie benötigt werden. Aus Sicht des Arbeitsschutzes bietet diese Art von Fahrzeugen zwei wesentliche Vorteile:

1. Getrenntes Anliefern und Entladen minimiert das Risiko für Fahrerinnen und Fahrer, beim Entladen verletzt zu werden. Wer nicht mehr vor Ort ist, ist am sichersten.
2. Die Paletten werden ebenerdig bereitgestellt und bleiben bis zum Anschlagen am Kran gesichert. Somit können die Ladungsteile nicht mehr von einer Ladefläche fallen oder umkippen und im schlimmsten Fall Beschäftigte erschlagen.



„Die Deckenelemente werden liegend angeliefert. Deshalb müssen sie nicht gedreht werden, bevor ich sie an ihren Platz hebe.“

Bruno Tump, Kranführer bei HKV Schmitz

Eindeutig kommunizieren: Bauleiter Sascha Velten gibt dem Kranführer das Zeichen, die Ladung anzuheben.



unter anderem das Mitgliedsunternehmen HKV Schmitz fachlich berät. „Ein Fehler und wir haben es mit schwersten Verletzungen zu tun. Wir mussten schon Unfälle untersuchen, bei denen Menschen von solchen Betonwänden erschlagen wurden.“

Noch vor der Mittagspause sind alle für das erste Gebäude bestimmten Innenlader-Paletten entladen. Alle Wände stehen. Beim Einsetzen der zwei Treppenelemente gibt es noch eine Besonderheit. Petar Petrov aus Sascha Veltens Team muss die Treppe so anschlagen, dass sie bereits in der Position am Kran hängt, in der sie später im Haus sitzt. Dazu müssen die Anschlagketten am oberen Ende der Treppe entsprechend verkürzt werden.

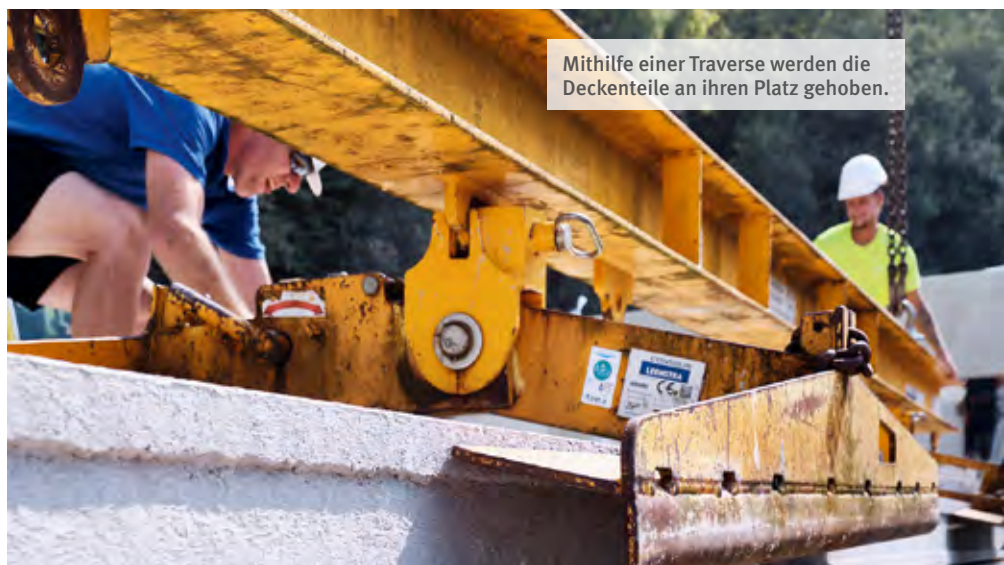
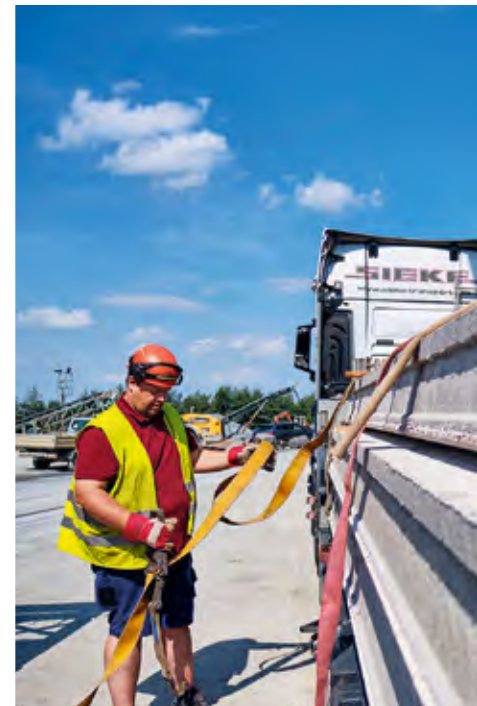
Warten auf die Lieferung

DDann heißt es warten: Zwei Sattelzüge mit den Elementen für die erste Geschossdecke sind noch unterwegs. Anders als die Wandelemente konnten sie nicht mit Innenlader-Paletten geliefert werden. Und die Stausituation auf den Autobahnen rund ums Sauerland ist auch an diesem Donnerstag angespannt. „So gut es geht, planen wir den Verkehr mit ein“, sagt Velten. „Klappt nicht immer.“ Kranführer Tump hebt die Schultern: „Dann warten wir eben.“ Von Stress und Durcheinander lässt er sich ebenso wenig aus der Ruhe bringen wie von Wartezeiten. Bauleiter Velten nutzt die Baupause für eine wichtige Besprechung: Gemeinsam mit Konrad Kaboth bespricht er den Zwischenstand der Kranbaustelle. Kaboth koordiniert für HKV Schmitz die Vorbereitung der Baustellen. Er hat in seinem Berufsleben schon unzählige Bauplätze besichtigt – seine Einschätzung ist für die Disposition des Kranbetriebs unverzichtbar. Auch jetzt machen sich Velten und Kaboth auf den Weg zu einem weiteren Bauplatz: Etwa 100 Meter entfernt soll das zweite Gebäude entstehen. Sobald die Deckenelemente von Gebäude eins an ihrem Platz sind und mit Beton verfüllt werden, zieht der Autokran dorthin um. Ein Krantag ist teuer, deshalb kann sich die

Maschine woanders nützlich machen, während der Beton trocknet. Kaboth und Velten legen dafür fest, wie der neue Standplatz vorbereitet werden muss. Kurz danach beginnt ein Radlader des Steinbruchs mit dem Ebnen und Befestigen des Kranplatzes.

Die Decke ist da

Zwei Stunden später rangiert der erste Auflieger mit den Hohlkörperdeckenteilen auf den Kranplatz. Das Timing hätte kaum besser sein können – in der Mittagszeit flaut der reguläre Steinbruchverkehr ab, die Fahrzeuge kommen sich somit nicht in die Quere. „Die Deckenteile kommen hier liegend an“, erklärt Kranführer Tump. „So müssen sie nicht gedreht werden, bevor ich sie an ihren Platz hebe.“ Mithilfe der mitgelieferten Traverse



Mithilfe einer Traverse werden die Deckenteile an ihren Platz gehoben.



Die Erdgeschosswände stehen. Nun setzt das Team die Deckenteile ein, deren Hohlkörper später mit Beton ausgegossen werden.



setzt Tump die Deckenteile auf die bereits stehenden Wandelemente. Das Bauteam kümmert sich um die zentimetergenaue Positionierung. Weil der Kranführer die Bauarbeiter von seiner Position aus nicht mehr sehen kann, sind sie ständig per Funk mit dem Oberwagen des Krans verbunden.

Mittlerweile ist die Sonne um den Steinbruch-Abraumhügel gewandert und steht direkt auf der Baustelle. Kranführer Bruno Tump

zieht seine Krantür von innen zu und lächelt: „Klimaanlage!“ Velten und seine Kollegen suchen sich einen Platz im Schatten des Neubaus, um dort auf den nächsten Sattelaufleger zu warten, der die noch fehlenden Deckenstücke bringen soll. Für das Team vom SicherheitsProfi endet der Besuch auf der Baustelle. Wir wünschen ein gutes und sicheres Arbeiten und hoffentlich nicht allzu langes Warten. Bauleiter Velten ist zuversichtlich: „Das Haus bekommt heute auch ganz sicher

noch seine Decke.“ Es läuft also trotzdem alles nach Plan. „Der Lkw ist unterwegs, mehr können wir nicht tun. Wir kommen heute schon in unseren Feierabend“, sagt Kranführer Tump und lehnt sich zurück. Eben ganz das Auge im Sturm.

Text: Moritz Heitmann
Fotos: Christian Ahrens

Zwischen Schiff und Land

Die üblichen Zugangswege auf ein Schiff sind Gangway, Fallreep und Lotsenleiter. Sie werden an jedem Liegeplatz neu eingerichtet. Schleichen sich dabei Fehler ein, kann das gefährliche Folgen haben.

Wenn sich die Kolleginnen und Kollegen aus dem Präventionsdienst der BG Verkehr über ihre Erfahrungen bei Besichtigungen austauschen, geht es manchmal lebhaft zu: „Der Zugang war überhaupt nicht vernünftig gesichert.“ – „Die Gangway endete an den Schienen, das war die reinste Stolperfalle.“ – „An der Treppe gab es kein Geländer.“ Und so weiter. Wir haben deshalb beschlossen, einen Artikel zu dem eigentlich bekannten Thema „Wie sollte ein sicherer Zugang aussehen?“ zu schreiben.

Verantwortung verpflichtet

Nicht nur die Seeleute an Bord sind auf einen sicheren Zugang angewiesen. Diverse Dienstleistende, Beschäftigte der Reedereien oder Gäste müssen darauf vertrauen können, dass sie bei Wind und Wetter gefahrlos an Bord kommen. Das gilt, egal ob der Zugang von Bord aus oder von der Landseite eingerichtet wurde. Gute Seeleute erlauben sich keine Nachlässigkeit, denn das kann am Arbeitsplatz Schiff verheerende Folgen für sie selbst oder andere haben. Warum wir auf diese allseits bekannte Regel guter Seemannschaft hinweisen, zeigt das folgende Unfallbeispiel.

Sturz von der Lotsenleiter

Ein Kanalsteuerer stürzte beim Aufstieg auf ein Seeschiff von der Lotsenleiter. Er fiel etwa



Nur erfahrene und eingewiesene Personen dürfen die Landverbindung herstellen.

vier Meter tief auf das Lotsenboot und verletzte sich schwer. Der Mann stürzte ab, als er sich auf Höhe des Hauptdecks befand. Dort griff er ins Leere, denn er fand keinen Halt an den seitlichen Rohren der Relingspforte.

Die vordergründige technische Ursache dieses schweren Unfalls brauchten wir nicht lange zu suchen: Es gab keinen geeigneten Halt beim Zugang zum Deck des Seeschiffs! Die Handläufe waren heruntergezogen und daher nicht nutzbar. Außerdem waren sie so breit, dass man sie mit den Händen nicht umfassen konnte. Dieses Problem hätte bei der Einrichtung der Pforte festgestellt und leicht behoben werden können. Wenn es keine geeigneten Haltegriffe gibt, werden zum Beispiel zwei festsetzbare Stützen angebracht. Dort kann man sich mit beiden Händen gut festhalten. Aber die Verantwortlichen verzichteten auf diese einfache Maßnahme – warum?

Wer glaubt, es handle sich bei diesem Arbeitsunfall um eine seltene Ausnahme, täuscht sich leider. Nicht sachgemäß eingerichtete Überstiege sind bereits mehrfach dokumentiert. Und damit werden Menschen gefährdet, die mit dem Riggen der Lotsen-

leiter nichts zu tun hatten. Sie müssen die Bequemlichkeit oder Nachlässigkeit anderer manchmal teuer bezahlen. „Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste“, sagt Stephan Schinkel, der das Referat Seeschifffahrt bei der BG Verkehr leitet. „Ich empfehle jedem, eine gründliche Sichtprüfung vorzunehmen, bevor er den Zugang zu einem unbekanntem Schiff nutzt.“

Verantwortung unterschiedlich geregelt

Auf Schiffen unter deutscher Flagge ist die Rechtslage eindeutig. In der DGUV Vorschrift 84 – Unfallverhütungsvorschrift „Seeschifffahrt“, § 4, Absätze 1 und 2 – wird sehr konkret benannt, dass die Unternehmensleitung dafür zu sorgen hat, dass ein Fallreep,

„Eine typische Unfallursache sind Stolperstellen auf der Landverbindung.“

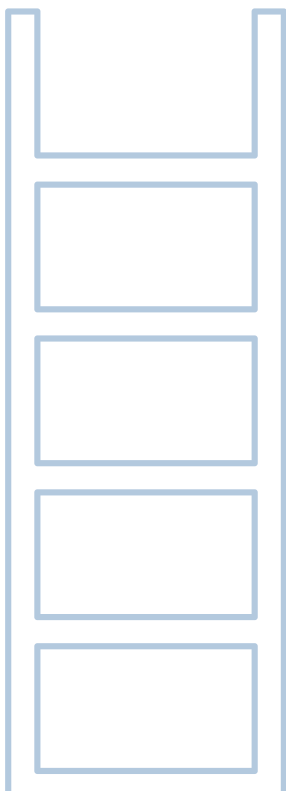
Stephan Schinkel,

Leiter Referat Seeschifffahrt bei der BG Verkehr

ein Landgangsteg oder eine sonstige geeignete Vorrichtung vorhanden ist, um den sicheren Zugang zum Schiff zu gewährleisten. Ein sicherer Zugang muss auch bei wechselnden Umgebungsbedingungen erhalten bleiben. Allerdings wird manchmal die Landverbindung nicht von der Besatzung, sondern vom Personal des Terminals oder durch Dritte eingerichtet. In diesen Fällen muss die Unternehmensleitung in Zusammenarbeit mit dem Bereitsteller gewährleisten, dass die Anforderungen an den sicheren Zugang erfüllt werden. Ob die Bereitsteller die Verantwortung tragen, hängt im Einzelfall von der Rechtslage im jeweiligen Gastland ab, in dem sich das Schiff befindet. Gut zu wissen: Auf deutschem Gebiet tragen in jedem Fall auch die Bereitsteller eine Verantwortung für die Sicherheit und die bestimmungsgemäße Verwendung der Landverbindung.

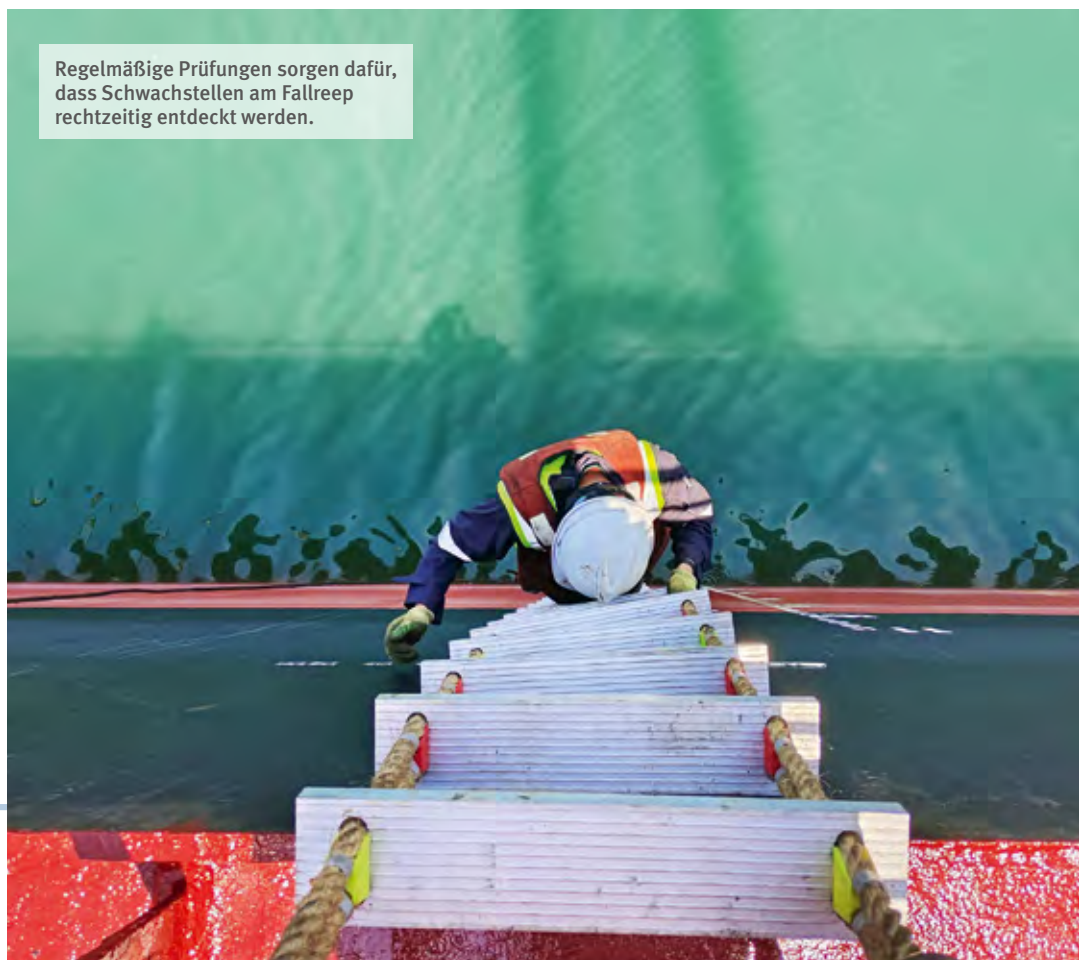
Handeln, bevor ein Unfall passiert

Wir halten fest: Arbeitsunfälle bei der Benutzung des Zugangs zum Schiff sind keine Seltenheit. Das betrifft nicht nur Seeleute, sondern auch Menschen, die als Dienstleistende an Bord kommen. Es gilt, die Beschäftigten dafür zu sensibilisieren, hier keine unnötigen



© Freepik; Shutterstock (Paullawat); iStock (Ngataringa)

Regelmäßige Prüfungen sorgen dafür, dass Schwachstellen am Fallreep rechtzeitig entdeckt werden.



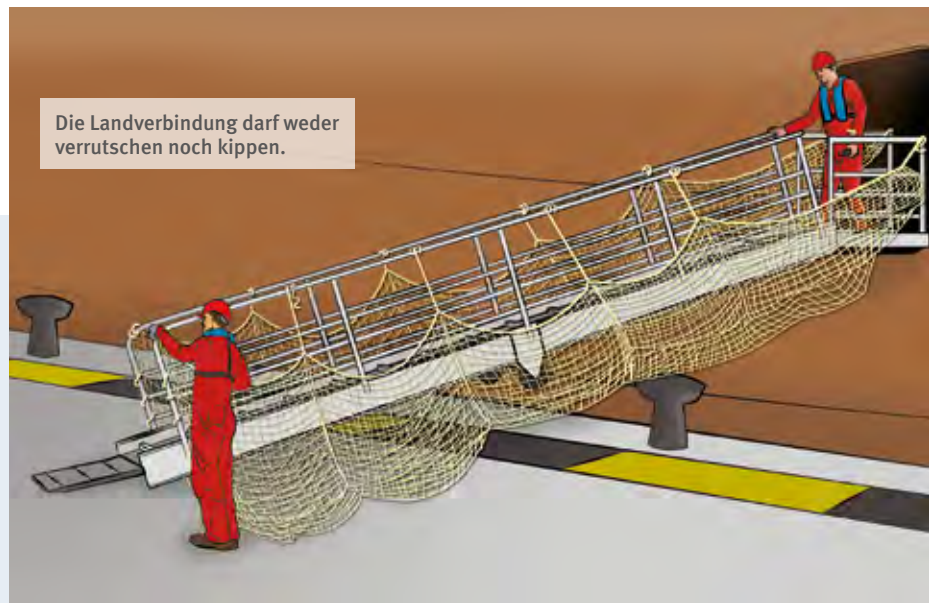
So sieht ein sicherer Zugang aus

1. Ein sicherer Zugang muss ein an beiden Seiten vollständiges Geländer haben.
2. Das Geländer darf nur so stark sein, dass man es mit der Hand fest umfassen kann.
3. Die Landverbindung darf weder verrutschen noch kippen und muss entsprechend gesichert werden.
4. Die Stufen müssen abgestumpft sein, damit der Fuß auch bei Glätte und Nässe festen Halt findet.
5. Sicherungsnetze verhindern, dass Personen bei einem Sturz zwischen Schiff und Kai ins Wasser fallen.
6. Die Landverbindung muss ausreichend weit von der Kaikante entfernt aufliegen und darf weder „in der Luft hängen“ noch verrutschen oder kippen und muss entsprechend gesichert werden.



Risiken einzugehen. Rein technisch betrachtet kann ein Zugang nur sicher sein, wenn bei der Einrichtung alle Umgebungsbedingungen berücksichtigt werden.

Alle betroffenen Unternehmen aus der Seeschifffahrt und Fischerei müssen im Rahmen ihrer Gefährdungsbeurteilung festlegen, wie zu verfahren ist, wenn ein Zugang zu einem Schiff nicht sicher ist. Die regelmäßigen stattfindenden



7. Falls die Landverbindung auf der Reling oder Verschanzung aufliegt, muss eine Relingtreppe mit Handlauf benutzt werden.
8. Die Angaben des Herstellers zum Anstellwinkel der Landverbindung müssen beachtet werden.
9. Der Landgang muss bei Dunkelheit so gut beleuchtet werden, dass Stufen und Tritte erkennbar sind.
10. Ein Rettungsring mit Leine gehört zur unverzichtbaren Ausstattung.



Unterweisungen im Arbeits- und Gesundheitsschutz sind der geeignete Rahmen, um die Probleme der Beschäftigten mit unsicheren Zugängen zu besprechen. Anschließend legen die Verantwortlichen Maßnahmen zur Behebung der Missstände fest und kontrollieren deren Umsetzung und Wirksamkeit.

Hannes Riemenschneider
Aufsichtsperson im Referat
Seeschifffahrt bei der BG Verkehr

© Weiterführende Informationen

Im „Handbuch See“ beschreiben wir im Kapitel C5 ausführlich, wie eine sichere Landverbindung hergestellt wird. Das Handbuch wird zurzeit überarbeitet, die Version von 2014 steht online zur Verfügung.



Handbuch See – 2. Auflage
www.bg-verkehr.de
Webcode: 12249304



Gute Praxis in der Fischerei



© Kuttersisch; Johann Poppinga | BG Verkehr

„Helfen Sie den Berufsanfängern und allen, die neu an Bord kommen. Sichere Vorgehensweisen sollten Teil unseres täglichen Lebens sein.“

Johann Poppinga,

Fachreferent für Fischerei bei der BG Verkehr

Damit eine Fangreise unfallfrei endet, müssen alle an Bord konsequent auf ihre Sicherheit achten. Auch wenn Sie denken, das weiß ich doch alles längst: Frischen Sie Ihr Wissen regelmäßig auf.

Starker Seegang, schweres Wetter, Netze und Leinen sind eine gefährliche Mischung. An erster Stelle der lebenswichtigen Schutzmaßnahmen steht deshalb die persönliche Schutzausrüstung. Unser Fachreferent für die Fischerei, Johann Poppinga, stellt klar: „Immer wenn die Gefahr besteht, über Bord zu gehen, muss die Arbeitssicherheitsweste getragen werden. Das gilt ganz besonders beim Hieven und Aussetzen der Netze.“

Analyse eines schweren Unfalls

Wer ohne Weste über Bord geht, hat sehr schlechte Überlebenschancen. Beispielhaft zeigt das ein Unfall aus dem Jahr 2020. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung beschreibt in ihrem Bericht, dass einer der Fischer halb auf das Schanzkleid kletterte, „um von dort kniend und sich hinausbeugend eine Hilfsleine zu erreichen. Dabei verlor er das Gleichgewicht und stürzte ins Wasser. Die anderen Fischer verloren schnell den Sichtkontakt zu ihm. (...) Die beginnende Suche wurde von sieben anderen Fischereifahrzeugen unterstützt. Später kam auch ein Hubschrauber der britischen Coast Guard hinzu. (...) Da die Arbeitssicherheitsweste nicht angelegt worden war, konnte die an der Weste befestigte

Notfunkbake die Suche nicht unterstützen. Der Verunglückte konnte erst drei Stunden später geborgen werden. Ein zum Schiff geflogener Notarzt bestätigte den Tod.“

Sechs Punkte für die Sicherheit

1. Ein aufgeräumtes Deck ist die wichtigste Voraussetzung für eine unfallfreie Fangreise.
2. Netze, Fanggeräte und Rollengeschirre, die während der Fahrt nicht in Gebrauch sind, werden möglichst weit unten im Schiff verstaut und festgezurr.
3. Der Platz vor den Speigatten bleibt immer frei, damit das Wasser ungehindert ablaufen kann.
4. Achten Sie darauf, dass Sie niemals über laufende Leinen treten. Beim Hieven und Fieren ist immer eine zweite Person an der Windenbedienung.
5. Bei schwerem Wetter sichern sich alle an Deck mit Sicherheitsgurt und Sicherheitsleine.
6. Alle Kleidungsstücke müssen eng anliegen, damit man nirgends hängen bleibt oder in laufendes Gut eingezogen wird.

Das Wissen über sichere Arbeit an Bord wird auch heute noch in vielen Familien persönlich weitergegeben. Die BG Verkehr hat dieses Erfahrungswissen mit den Erkenntnissen des systematischen Arbeitsschutzes verbunden. Im „Handbuch See“ gibt es ein Kapitel zu allen Arbeitsabläufen beim Fangbetrieb und bei der Fischverarbeitung. Die kompakte Broschüre „Sicheres Arbeiten in der Fischerei“ kann darüber hinaus als Leitfaden für die tägliche Arbeit dienen. (dp)

© Weiterführende Informationen

Auf unserer Internetseite im Bereich Arbeitssicherheit, Seeschifffahrt und Fischerei finden Sie weitere Hinweise zur Unfallverhütung und zu den Medien für Fischereibetriebe.



**Sicheres Arbeiten
in der Fischerei**
www.bg-verkehr.de
Webcode: 20335079



Ihre Frage:

„Stimmt es, dass ich nach einem Arbeitsunfall nicht einfach zu meiner Hausärztin gehen darf?“

Unsere Antwort von Steffen Glaubitz, Geschäftsführer der Bezirksverwaltung Berlin

Nicht ganz – Sie könnten zwar bei kleinen Arbeitsunfällen zunächst Ihre Hausärztin aufsuchen, aber die Berufsgenossenschaften empfehlen, direkt einen sogenannten Durchgangsarzt (D-Arzt) zu konsultieren. Dafür brauchen Sie keine Überweisung. Die Vorstellung bei einem D-Arzt oder einer D-Ärztin ist auf jeden Fall verpflichtend, wenn Sie:

- nach dem Unfall voraussichtlich arbeitsunfähig sind,
- die Behandlung länger als eine Woche dauern wird oder
- Heil- und Hilfsmittel verordnet werden müssen.

Ein D-Arzt, Facharzt oder Fachärztin für Unfallchirurgie und Orthopädie, ist speziell dafür ausgebildet,

Unfallverletzungen zu behandeln. Er oder sie entscheidet, ob eine Weiterbehandlung durch Ihre Hausärztin ausreicht oder ob eine besondere Heilbehandlung durch einen D-Arzt notwendig ist. In diesem Fall informiert er oder sie die BG Verkehr und überwacht den weiteren Behandlungsverlauf.

Bei schweren Verletzungen nach Arbeitsunfällen bringt Sie der Rettungsdienst meist direkt in ein Krankenhaus mit D-Ärzten. Eventuell kann eine weitere Verlegung in ein besonders spezialisiertes Krankenhaus nötig sein. Dies geschieht in Abstimmung mit der BG Verkehr.

Mit Abwasserproben Infektionskrankheiten erkennen

Abwasser ist eine zuverlässige Datenquelle, weil jeder Mensch mit dem Gang zur Toilette anonym Informationen zur Verfügung stellt. So lassen sich viele Krankheitserreger aus dem menschlichen Organismus im Abwasser nachweisen, noch bevor die Betroffenen Symptome entwickeln. Außerdem kann man aus den Proben schließen, wie hoch die Krankheitslast der Bevölkerung in einer bestimmten Region ist. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung finanziert nun ein Projekt, mit dem vorhersagbar wird, wie sich eine Infektionskrankheit weiter ausbreiten wird. So könne man die Bevölkerung frühzeitig informieren und Gegenmaßnahmen anstoßen.

Abwasser als Frühwarnsystem für gefährliche Erreger
www.gesundheitsforschung-bmf.de



Fünf Minuten Pause für die Gesundheit

Wer ausschließlich am Bildschirm arbeitet, sollte pro Stunde fünf Minuten Pause machen und sich bewegen. So lautet die Empfehlung in der aktualisierten Technischen Regel für Arbeitsstätten (ASR 6). Die ASR selbst sind nicht rechtsverbindlich. Sie machen deutlich, wie die Verantwortlichen für den betrieblichen Arbeitsschutz nach dem Stand der Technik die Vorgaben aus der Arbeitsstättenverordnung in der Praxis umsetzen können. Unabhängig davon gelten regelmäßige Bewegungspausen schon lange als bewährtes Mittel, um Rückenschmerzen zu vermeiden.

Achtung, Erkältungszeit!

Jetzt Abwehrkräfte unterstützen



Gegen den Blues am Sonntagabend

Der Gedanke an den bevorstehenden Montag verdirbt vielen Menschen am Schluss des Wochenendes die Stimmung. Dagegen kann man oft etwas tun: Probleme offen ansprechen, die Arbeitswoche gut abschließen, in der Freizeit keine dienstlichen Nachrichten schreiben oder Lichtblicke für die nächste Woche schaffen. Diese und weitere Anregungen hat das Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung zusammengestellt. Der „Check-up gegen den Sonntagabend-Blues“ richtet sich an Führungskräfte und Beschäftigte und steht im Internet kostenlos zum Download bereit.

CHECK-UP: Gegen den Sonntagabend-Blues
publikationen.dguv.de
Webcode: p022538



Dokumentarfilm über eine BG Klinik

Die BG Klinik Bergmannstrost in Halle feiert in diesem Jahr ihr 130-jähriges Jubiläum. Ein Kamerateam des Mitteldeutschen Rundfunks hat mehrere Wochen lang hautnah miterlebt, wie Ärztinnen und Ärzte sowie Pflegekräfte in dieser hochmodernen Spezialklinik Schwerverletzten helfen. Im Zentrum der spannenden Dokumentation „Die Unfallretter vom Bergmannstrost“ stehen eine junge Notärztin, ein Krankenpfleger und eine ehemalige Patientin, die querschnittgelähmt ist. Der Film steht in der ARD Mediathek zur Verfügung.

Die Unfallretter vom Bergmannstrost Halle
www.ardmediathek.de



Digitaler Lohnnachweis für 2024

Bis zum 16. Februar 2025 müssen alle Unternehmen, bei denen Festangestellte oder Aushilfen arbeiten, den Lohnnachweis für das Jahr 2024 abgeben. Auf Basis dieser Daten berechnet die BG Verkehr die Beiträge für die gesetzliche Unfallversicherung.

Die Übermittlung ist über ein systemgeprüftes Entgeltabrechnungsprogramm oder im SV-Meldeportal möglich. Vor dem Start ist ein automatisierter Abgleich der Unternehmensdaten notwendig.



Der digitale Lohnnachweis
www.bg-verkehr.de
Webcode: 16488979





© Adobe Stock (sakurra; rob3000); Freepik

Wenn die Augen schlechter werden

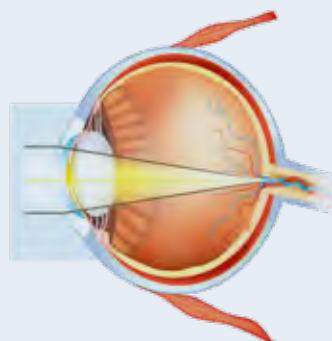
Die erste Brille kommt bestimmt: Ab Mitte 40 beginnt das Kleingedruckte allmählich zu verschwimmen. Während hier eine einfache Lesebrille das Problem löst, sollten andere Sehstörungen immer in der Facharztpraxis abgeklärt werden.

Viele Menschen arbeiten heute am Computer. Sei es der klassische Monitor oder das Smartphone. Was bedeutet das für unsere Augen, die sich im Laufe der Evolution vor allem auf gute Fernsicht eingestellt haben? „Während bei Kindern durch starke Bildschirmnutzung Kurzsichtigkeit entstehen kann, ist das bei Erwachsenen nicht der Fall“, erklärt Dr. med. Christoph Caumanns, Facharzt für Arbeitsmedizin und Hals-Nasen-Ohren-Arzt bei der BG Verkehr. Trotzdem empfiehlt er, regelmäßig vom PC oder vom Buch aufzuschauen und den Blick für einige Minuten in die Ferne zu richten. „So entspannen die Augenmuskeln. Und das beugt Ermüdung vor“, so Caumanns. Ansonsten können Kopfschmerzen und Erschöpfung die Folge sein. Caumanns rät zu einfachen Übungen und Massagen, um die Augen zu entlasten (eine kleine Auswahl finden Sie im Kasten rechts). „Dieses Training kann ganz leicht in den Alltag eingebaut werden und hilft, den Sehapparat fit zu halten“, sagt er.

Für Fahrerinnen und Fahrer sind gesunde Augen entscheidend. „Eine unbehandelte Sehschwäche kann zu verzögerten Reaktions-

Wie funktioniert das Auge?

Bei Normalsichtigkeit passieren die Lichtstrahlen eines betrachteten Gegenstands zunächst die Hornhaut. Sie ist hinter dem geschlossenen Oberlid leicht als kleine Wölbung zu ertasten. Danach werden die Strahlen durch die hinter der Iris (Regenbogenhaut) liegenden Linse so umgelenkt (gebrochen), dass sie auf der Netzhaut präzise zusammenlaufen. Die Sinneszellen (Zapfen und Stäbchen) geben die Nervensignale an den Sehnerv ins Gehirn weiter. Dort werden die Informationen verarbeitet und zu einem bewusst wahrgenommenen scharfen Bild zusammengesetzt. Die an einem ringförmigen Muskel aufgehängte Linse wölbt sich hierbei mehr oder weniger stark, je nach Abstand des betrachteten Gegenstands.



zeiten führen und das Unfallrisiko erheblich erhöhen“, warnt Caumanns. Zwischen dem 40. und 45. Lebensjahr macht sich bei vielen Menschen die sogenannte Alterssichtigkeit bemerkbar. „Nahe Objekte werden unscharf, weil die Elastizität der Augenlinse nachlässt“, erläutert Caumanns. Eine Lesebrille hilft gegen die verschlechterte Nahsehfähigkeit.

Nachtblindheit

Daneben tritt im Alter oft eine erhöhte Blendempfindlichkeit auf. „Auch das sogenannte ‚Kontrast- und Dämmerungssehen‘, oft als Nachtblindheit bekannt, verschlechtert sich“, erklärt Caumanns. Menschen mit Nachtblind-

„Regelmäßig vom PC oder vom Buch aufschauen und den Blick in die Ferne richten, das entspannt die Augen.“

Dr. med. Christoph Caumanns,
Facharzt für Arbeitsmedizin und Hals-Nasen-Ohren-Arzt bei der BG Verkehr

„Grüner Star ist gefährlich, weil er oft schleichend beginnt.“

heit haben Probleme, schnelle Lichtwechsel zu verarbeiten, und sind besonders im Straßenverkehr gefährdet. „Die angeborene Form der Nachtblindheit, bei der sich die Augen nicht an die Dunkelheit anpassen können, ist leider nicht behandelbar“, so Caumanns. Diese Störung tritt jedoch früh auf, wird meist schon im Kindesalter erkannt.

Anders verhält es sich bei der erworbenen Nachtblindheit, die durch Krankheiten wie den grauen Star verursacht wird. Typische Warnzeichen sind unscharfes Sehen bei Dunkelheit und starke Blendempfindlichkeit. „Bei diesen Symptomen sollte eine Fachärztin oder ein Facharzt aufgesucht werden, oft hilft schon eine angepasste Sehhilfe“, rät Caumanns. Insbesondere weitsichtige Personen können so besser mit Dunkelheit umgehen. In Situationen mit starker Sonneneinstrahlung hilft nur der Griff zur Sonnenbrille.

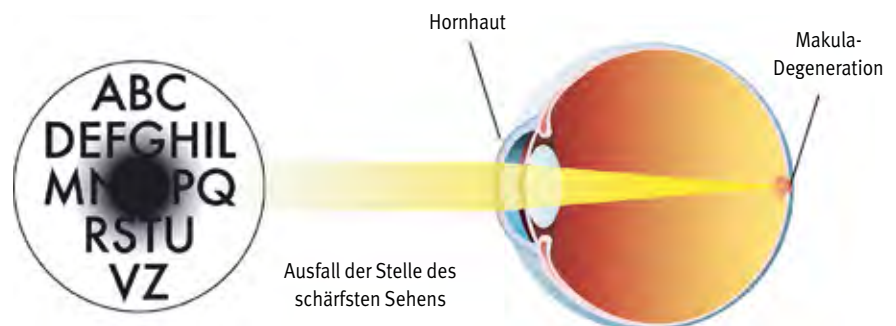
Grauer und grüner Star

Aufpassen sollte man, wenn die Umgebung bzw. die betrachteten Gegenstände mit einem milchigen Schleier überzogen scheinen. Dann ist der graue Star, eine Trübung der Linse, schon weiter fortgeschritten.

„Bei häufigen Kopfschmerzen oder Ausfall des Sichtfelds sollte eine Augenärztin oder ein Augenarzt aufgesucht werden.“

Diese Erkrankung ist gut behandelbar: „Eine Operation, bei der die natürliche Linse durch eine künstliche ersetzt wird, führt meist zu einer deutlichen Verbesserung der Sehkraft.“ Im Alter zwischen 52 und 64 Jahren hat die Hälfte der Bevölkerung einen grauen Star ohne Sehstörungen. Ab dem 75. Lebensjahr bemerken Erkrankte erst Beeinträchtigungen. Caumanns empfiehlt, prophylaktisch bei starkem Sonnenlicht eine Sonnenbrille zu tragen, um einer Schädigung der Linse durch ultraviolette Strahlung vorzubeugen, die zur Entwicklung des grauen Stars beitragen kann.

Anders verhält es sich beim grünen Star (Glaukom). „Ein Glaukom ist gefährlich, weil es oft schleichend beginnt“, erklärt Caumanns. Es macht sich durch den schrittweisen Verlust des Gesichtsfelds bemerkbar, was bereits auf irreversible Schäden am Sehnerv hinweist. „Eine frühzeitige Diagnose ist hier entscheidend“, betont er. „Denn sobald der Sehnerv geschädigt ist, kann man den Verlust nicht mehr rückgängig machen.“ Ein grüner Star kann sich aber auch anfallsartig durch plötzliche Augenschmerzen, Sehstörungen und Übelkeit oder Erbrechen bemerkbar machen. Personen mit einer familiären Vorbelastung – also Eltern oder Geschwister, die an einem Glaukom leiden – sollten besonders vorsichtig sein und frühzeitig zu Vorsorgeuntersuchungen gehen, spätestens ab 40 Jahren. „Beim grünen Star gibt es ein Missverhältnis zwischen Flüssigkeitsproduktion und -abfluss. Dies führt zu einer Druckerhöhung in der Augenkammer“, erklärt Caumanns.



Makula-Degeneration

Fallen im Alter Teile des zentralen Gesichtsfelds aus, dann leidet die betroffene Person an der Makula-Degeneration. „Das heißt, dass die Gegend des schärfsten Sehens auf der Netzhaut, die sogenannte ‚Macula lutea‘, sich verschlechtert“, erläutert Caumanns. Fachkräfte sprechen von einer altersbedingten Makula-Degeneration (AMD). Bei der AMD ist „nur“ die Stelle des schärfsten Sehens betroffen, das weiter außen liegende Gesichtsfeld bleibt intakt. „Die Betroffenen erblinden also nicht völlig“, so Caumanns. „Aber das Lesen oder das Erkennen von Details wird stark eingeschränkt.“

Die Häufigkeit dieser Erkrankung steigt nach dem 60. Lebensjahr deutlich an. Etwa 24 Prozent der Menschen zwischen 65 und 74 Jahren zeigen Anzeichen der AMD, auch wenn

Augenübungen

1. Kräftig gähnen

Das löst Tränenflüssigkeit aus und befeuchtet das Auge. Außerdem nimmt der Körper mehr Sauerstoff auf.

2. Nacken entspannen

Richtig gerade aufsetzen, Schultern locker lassen und den Nacken entspannen. Das fördert die Durchblutung.

3. Pausieren

Angewärmte Hände über die geschlossenen Augen legen und mehrmals tief ein- und ausatmen.

4. Blick in die Ferne

Bewusst mit den Augen blinzeln und auf Gegenstände in der Ferne fokussieren. So entspannen die Augen.

diese oft symptomlos bleiben. „Das größte Risiko ist das Alter, aber auch Rauchen und genetische Veranlagung spielen eine Rolle“, so Caumanns.

Besonders wichtig ist die Früherkennung: „Das Amslergitter ist ein einfacher Selbsttest, der hilft, Auffälligkeiten zu erkennen“, so Caumanns. Es zeigt im Normalfall parallele Linien, gerade und ohne Unterbrechungen. Sieht man Schlangenlinien, defekte Kreuzungspunkte oder überhaupt defekte Stellen, sollte unbedingt eine Augenärztin oder ein Augenarzt aufgesucht werden. Caumanns betont: „Augenkrankheiten im Alter lassen sich nicht immer vermeiden, aber durch regelmäßige Vorsorgeuntersuchungen können viele Risiken minimiert werden.“ (msg)



© BG Verkehr; iStock (Cecilie_Arcurs)

Regionale Betreuung bei Arbeitsunfällen

Für eine schnellere und regionalere Betreuung nach einem Arbeitsunfall organisiert die BG Verkehr ab dem 1. Februar 2025 die Bearbeitung der Fälle neu. Künftig ist der Wohnort der Versicherten ausschlaggebend.

„Wir möchten noch näher bei unseren Versicherten sein, besonders nach einem Unfall“, erklärt Lukas Bummer, Koordinator der Bezirksverwaltungen bei der BG Verkehr. Ab dem 1. Februar 2025 bearbeitet die BG Verkehr Arbeitsunfälle nicht mehr nach der Postleitzahl des Unternehmens, sondern nach dem Wohnort der Versicherten. „Das bedeutet kürzere Wege für unsere Versicherten und eine bessere Einbindung regionaler Partner wie Ärztinnen und Ärzte, Krankenhäuser und Reha-Einrichtungen“, so Bummer weiter.

Bisher verteilte sich die Bearbeitung von Arbeitsunfällen über das gesamte Bundesgebiet. „Wenn ein Unternehmen bundesweit agiert, sind die Unfallmeldungen häufig über viele Regionen verstreut. Das machte die Bearbeitung aufwendig“, sagt Bummer. Mit der neuen Organisation nach Wohnort werden die Versicherten nun näher an ihrem Zuhause betreut. Auch die Mitarbeitenden der BG Verkehr profitieren von kürzeren Reisezeiten und einer effizienteren Zusammenarbeit mit regionalen Partnern. Damit kommen sie dem gesetzlichen Auftrag und Grundsatz der Unfallversicherung nach dem Sozialgesetzbuch VII (SGB VII) noch besser nach, Versicherte „mit allen geeigneten Mitteln“ zu unterstützen.

„Wir möchten noch näher bei unseren Versicherten sein, besonders nach einem Unfall.“

Lukas Bummer,
Koordinator der Bezirksverwaltungen bei der BG Verkehr

Vorteile für Unternehmen

Auch die Mitgliedsbetriebe der BG Verkehr haben etwas von der Umstellung: „Wir arbeiten zukünftig noch enger mit unseren Partnern vor Ort zusammen, um den Genesungsprozess voranzubringen und damit auch unfallbedingte Ausfallzeiten zu reduzieren“, erklärt Bummer. Für die Unternehmen bedeutet dies eine schnellere Rückkehr der Beschäftigten ins Arbeitsleben und weniger organisatorischen Aufwand.

Die Neuorganisation erfolgt Schritt für Schritt, um die Anpassung reibungslos zu gestalten. Arbeitsunfälle, die vor Februar 2025 gemeldet werden, werden noch ein Jahr nach den alten Regelungen bearbeitet, um einen einfachen Übergang sicher-

zustellen. Arbeitsunfälle ab Februar 2025 werden direkt nach dem neuen Modell bearbeitet und wohnortnah betreut. Besonders schwere Fälle, bei denen eine Minderung der Erwerbsfähigkeit von 80 Prozent oder mehr vorliegt, erhalten nur dann eine neue individuelle Betreuungsperson, falls die Unterstützung wohnortnäher sichergestellt werden kann.

Für Unternehmen bleibt der Meldeweg gleich: „Über unser Extranet BGdirekt können Unternehmen schnell und unkompliziert Arbeitsunfälle melden, Dokumente hochladen und notwendige Korrekturen vornehmen“, betont Bummer. Bei Fragen stehen die Bezirksverwaltungen wie gewohnt zur Verfügung. (msg)

Weiterführende Informationen

Das Extranet BGdirekt ermöglicht Mitgliedsunternehmen, zahlreiche Aufgaben wie Unfallmeldungen und Adressänderungen online zu erledigen.

bgdirekt.bg-verkehr.de





© Freepik

Wer viel spricht, muss oft schweigen

Kennen Sie das? Erst tut der Hals weh, dann klingt die Stimme heiser und schließlich bleibt sie ganz weg. Gegen die unfreiwillige Stummschaltung lässt sich etwas tun.

Das Sprechen wird durch die Strukturen des Kehlkopfs ermöglicht, in dem sich die beiden Stimmbänder befinden. Geraten sie in Schwingung, entsteht wie bei einem Instrument ein Ton. Liegt Schleim darauf, bleibt der Klang weg. Stundenlanges Reden mit lauter Stimme führt schnell zur Überlastung. Die gute Nachricht: Die Stimmbänder sind Muskeln, die man genau wie andere auch trainieren kann.

Bewusster Umgang mit der Stimme ist besonders im Winter wichtig, denn jetzt

greifen Erkältungserreger und trockene Raumluft zusätzlich an. Wir haben ein paar einfache Tipps zusammengestellt, die gegen Stimmstörungen vorbeugen und bei akuten Problemen helfen können.

Halten Heiserkeit oder Halsschmerzen länger als drei Wochen an, kann das ein Anzeichen für eine ernsthafte Erkrankung sein, beispielsweise für eine Kehlkopfentzündung. Deswegen sollte man den Arztbesuch auf keinen Fall zu lange hinauszögern. (dp)

Genau wie beim Sport gilt auch für das Sprechen: Vor dem Start aufwärmen! Gähnen, Summen, Brummen, Singen und Einsprechen sind quasi Dehnübungen für die Stimme. Das lässt sich gut mit Lockerungsübungen für den Oberkörper kombinieren.

Sehr lautes Sprechen oder Schreien, aber auch Flüstern strengen die Stimme an. An Büroarbeitsplätzen sorgt ein hochwertiges Headset dafür, dass man die Stimme nicht unbewusst wegen schlechter Klangqualität oder Störgeräuschen erhebt. Übrigens: Auch in Konflikten ist ruhiges, langsames Sprechen oft wirksamer als lautes!

Machen Sie immer wieder Pausen und schweigen Sie zum Beispiel nach einem längeren Telefonat und in den Arbeitspausen für ein paar Minuten.

Die Schleimhäute im Rachenraum dürfen nicht austrocknen, sonst fühlt sich der Hals rau und kratzig an. Denken Sie daran, regelmäßig zu trinken. Nehmen Sie eventuell Halstabletten und achten Sie auf ausreichende Luftfeuchtigkeit im Raum.

📄 Weiterführende Informationen

Zur gesunden Arbeit im Call Center hat die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung eine Branchenregel herausgegeben. Darin findet sich auch ein Kapitel zur Stimme.



DGUV Regel 115-402
Branche Call Center
publikationen.dguv.de
Webcode: p115402

Beim professionellen Sprechen wählt man unbewusst oft einen etwas lauterem und höheren Ton als normalerweise. Fachleute für Stimmtraining raten dazu, immer zur natürlichen Lage zurückzukehren. Die liegt ungefähr da, wo man spontan „Mmh!“ sagt, wenn man an etwas Leckerem zu essen denkt.

Räuspern reizt die Stimmbänder, die in der Folge oft noch mehr Schleim produzieren, um sich zu schützen. Kräftiges Schlucken, leises Summen oder vorsichtiges Husten ist die bessere Wahl.



Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Sehen und gesehen werden

**Wer selbst gut sieht, ist noch lange nicht sichtbar,
und wer nicht mehr gut sieht, weiß das oft gar nicht.**

Schlimm genug, dass es jetzt wieder länger dunkel als hell ist. Noch schlimmer, dass viele Verkehrsteilnehmende, besonders zu Fuß oder auf dem Rad, glauben, dass sie selbst auch prima sichtbar sind, wenn sie herannahende Fahrzeuge erkennen können. Und genauso schlimm, dass viele Menschen hinter dem Steuer ernsthaft davon überzeugt sind, noch genauso adlergleich zu sehen wie vor 30 Jahren. Nur, man wird halt nicht jünger.

Wenn jetzt Dunkelheit, schlechte Sichtbarkeit und eingeschränktes Sehvermögen zusammenkommen, haben die Schutzengel Stress. Da können Sie helfen, indem Sie durch reflektierende Kleidung und eingeschaltete Fahrradbeleuchtung dafür sorgen, dass Sie sicher erkannt werden. Und die gelegentliche augenärztliche Untersuchung hat schon für so manchen Aha-Moment gesorgt. Somit sind die eigene Sichtbarkeit und die gut korrigierte Sehschärfe ein Aspekt der gegenseitigen Rücksichtnahme und der Verantwortung. Die braucht man nicht nur im Straßenverkehr. Sorgen Sie auch bei Ihren Beschäftigten für Erleuchtung und nehmen Sie dieses Thema in die Unterweisung auf.

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:

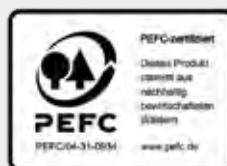
redaktion@sicherheitsprofi.de

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 – a, b, c

Frage 2 – a, c

Frage 3 – a, b

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

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

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



© Thinkstock/istock/goir/furtaev

Adressänderungen und Abbestellungen



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

+ Änderungen bitte per Mail an: redaktion@sicherheitsprofi.de



Nützlich statt nervig!

***Der Newsletter
der BG Verkehr.***

Direkt anmelden!

www.bg-verkehr.de/medien/newsletter

