

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr

Kommmitmensch | 22

Führen durch Kommunikation

Seminare Wissen für die Praxis | 24

Reportage Sonderfahrplan zur Weltmeisterschaft | 16



Liebe Leserin, lieber Leser,

selten hat eine Aktion eines Bundesverkehrsministers wohl so viel Zustimmung ausgelöst wie vor Kurzem die „Aktion Abbiegeassistent“. Viele haben sich zu Wort gemeldet, kommentiert und unterstützt. Wir auch. Schade ist eigentlich nur, dass diese breite Unterstützung erst jetzt zustande kommt. Es tut gut zu lesen, dass Presse und Öffentlichkeit sehr fair berichten und auf ungerechtfertigte Schuldzuweisungen verzichten. Diese Unfälle sind traurig genug.

Was mich bei diesem Thema wundert: Ich werde immer noch gefragt, warum sich die BG Verkehr so stark engagiert. Die Antwort ist ganz einfach: Zu den Betroffenen gehören immer auch unsere Versicherten. Sie sind es, die beim Rechtsabbiegen nur hoffen können, immer alles im Blick zu behalten. Und sie müssen mit den auch für sie traumatischen Folgen eines Abbiegeunfalls leben. In unserer Berufsgenossenschaft haben wir Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgebildet, die in diesen Fällen helfen. Diese sogenannten Traumatotsen sind erste Ansprechpartner, sie unterstützen und beraten und vermitteln die Betroffenen bei Bedarf unbürokratisch innerhalb einer Woche an spezialisierte Psychotherapeuten. Erst in der letzten Ausgabe unseres Magazins haben wir darüber berichtet.

Die Aktion von Minister Scheuer kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass es bei den Abbiegeassistenten noch viel zu tun gibt. Derzeit reicht die Bandbreite der technischen Lösungen noch von einfachen Warngeräten bis hin zu hochkomplexen Radarsystemen. Was wir brauchen, sind klare technische Mindeststandards und eine möglichst rasche Verständigung auf europäischer Ebene. Bis dahin freuen wir uns über alle Unternehmer, die nicht abwarten, sondern sich engagieren – indem sie zum Beispiel an Schulen den toten Winkel demonstrieren oder regional an der Entschärfung von Unfallschwerpunkten mitwirken.

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

**Die „Aktion
Abbiegeassistent“ bringt
die Sicherheit weiter voran.**

Impressum

Herausgeber:

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

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka, Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:

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

Gestaltung/Herstellung:

mdsCreative GmbH
Alte Jakobstraße 105, 10969 Berlin

Druckerei und Verlag:

apm alpha print medien AG
Kleyerstraße 3, 64295 Darmstadt

Leserbriefe:

Sie haben Fragen, Anregungen,
Lob oder Kritik? Schicken Sie
einfach eine E-Mail an:
redaktion@sicherheitsprofi.de

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



10



08



14

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Unfall bei Lkw-Reparatur
Analyse mit komm*mit*mensch 08

Die letzte Meile der Zukunft
Rückblick auf die Branchenkonferenz 10

Emotionen
Neue Schwerpunktaktion des DVR 13

Betriebssichere Fahrzeuge
Infos zu den Prüfungen 14

Reportage: Sonderfahrplan
Elite Traffic Hamburg fährt Sportler bei der Rollstuhlbasketball-WM 16

Kampagne komm*mit*mensch
Führen durch Kommunikation 22

Seminarprogramm 2019
Die neuen Angebote der BG Verkehr zur Aus- und Fortbildung 24

Gut versichert

Rechtstipp
und Kurzmeldungen 26

Selbstverwaltung
Wie arbeitet ein Rentenausschuss? 27

Weißer Hautkrebs
Sonnenschutz muss sein 28

Digitaler Lohnnachweis
Endspurt für die Umstellung 29

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02

BG Verkehr für sicherere Busse

Die furchtbaren Bilder des ausgebrannten Busses, in dem im Juli 2017 auf der Autobahn 18 Menschen ums Leben kamen, haben viele noch im Kopf. Den Insassen wurde zum Verhängnis, dass sich nach dem Aufprall im Innenraum des Busses schlagartig Feuer und Rauch ausbreiteten. Leider kein Einzelfall: Auch bei ähnlichen Unfällen in der Vergangenheit war die Zeit für eine Selbstrettung der Fahrgäste oft zu kurz. Die im Innenraum verbauten Materialien schneiden in puncto Brandsicherheit im Vergleich mit Zügen, Schiffen oder Flugzeugen sehr schlecht ab.

Die BG Verkehr fordert deshalb strengere Vorschriften. „Die Materialien, die in Bussen verbaut werden, haben bereits strenge Sicherheitstests bestanden. Sie sollten zukünftig auch im Innenraum von Bussen genutzt werden“, so Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention bei der BG Verkehr.

© Picture Alliance/Revierfoto/dpa



Wir fördern Verkehrssicherheit

Die Straße ist nicht nur Verkehrsraum, sondern für viele Versicherte der BG Verkehr auch Arbeitsplatz. Welche Gefährdungen das mit sich bringt und was der Arbeitgeber tut, um diese zu verhindern, muss sich in der Gefährdungsbeurteilung widerspiegeln.

Die BG Verkehr unterstützt Mitgliedsunternehmen dabei, geeignete Maßnahmen umzusetzen. Zum Beispiel mit Fahrsicherheitstrainings: Zuschüsse hierfür werden nach dem „Windhundverfahren“ gewährt, also nach dem zeitlichen Eingang der Anmeldungen. Außerdem gibt es für Unternehmen mit mehr als 250 Mitarbeitern die Möglichkeit, auf Basis eines selbst erstellten Konzeptes eine individuelle Förderung zu bekommen. Alle Maßnahmen, die helfen, die in der Gefährdungsbeurteilung aufgeführten Risiken zu minimieren, können in unterschiedlicher Höhe bis zu einem Maximalbetrag von 30.000 Euro gefördert werden.

Interessierte Mitgliedsbetriebe reichen dazu ihr Konzept bei der BG Verkehr ein. Der Förderbetrag ist abhängig von der Beurteilung des Konzeptes und der Mitarbeiterzahl. Diese wird ermittelt aus der Lohnsummenmeldung des Jahres vor Antragstellung.

Einzelheiten zu der Abwicklung, den förderfähigen Maßnahmen und der Auszahlung für Maßnahmen finden Sie im Internet. Bewerbungsschluss ist der 15. Oktober.

+ Einzelheiten unter:
www.bg-verkehr.de | Webcode 17426987

© Picture Alliance/Rainer Jensen

tipp, tipp, tot

Einen Anruf beantworten, eine E-Mail lesen oder eine SMS tippen – jede Sekunde der Ablenkung ist lebensgefährlich. Die neuen Autobahnplakate warnen mit dem Slogan „tipp, tipp, tot“ davor, während der Fahrt das Handy zu nutzen. Mehr als 700 Plakataflächen entlang deutscher Autobahnen und Rastplätze werden mit den vom Bundesverkehrsministerium und Deutschen Verkehrssicherheitsrat in Auftrag gegebenen Motiven bestückt. Die Berufsgenossenschaften unterstützen die Plakataktion.

+ www.runtervomgas.de



© www.runtervomgas.de

BG Verkehr auf der IAA Nutzfahrzeuge



Wie können Unfälle beim Rechtsabbiegen verhindert werden und wie stellen Lkw-Fahrer die Spiegel ihres Fahrzeuges richtig ein? Zu diesen Fragen beraten die Experten der BG Verkehr bei der IAA Nutzfahrzeuge. Die Fachmesse öffnet vom 20. bis zum 27. September in Hannover ihre Tore. Am Stand der BG Verkehr erfahren Besucher ferner, wie Fahrer sich mit Mobilitäts- und Dehnungsübungen fit halten können. Traumatologen informieren über Hilfsangebote nach einem schweren Unfall.

Neues Angebot für kleine Betriebe

Auch Unternehmen mit wenigen Beschäftigten müssen gemäß Arbeitssicherheitsgesetz nachweisen, dass sie ihre Mitarbeiter vor Gefahren bei der Arbeit schützen. Der arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Dienst der BG Verkehr (ASD) bietet dafür eine kostengünstige Lösung an. Nach dem Beitritt zum ASD können die Unternehmer sofort den für sie zuständigen Betriebsarzt und die Fachkraft für Arbeitssicherheit anfordern, die Leistungen sind mit dem Beitrag abgegolten. Bisher war das Angebot auf Betriebe mit maximal 30 Beschäftigten begrenzt. Durch eine Satzungsänderung können nun Unternehmen mit bis zu 50 Beschäftigten ebenfalls den ASD in Anspruch nehmen. „Das bedeutet, die Betriebe, die gewachsen sind, fallen nicht raus“, kommentiert Lars Müller, Leiter des ASD. „Die Nachfrage nach unseren Leistungen steigt seit Jahren und wir sind froh, dass wir mit der Anpassung der Satzung mittelgroßen Unternehmen ein kostengünstiges Beratungspaket rund um Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz anbieten können.“

www.asd-bg-verkehr.de



Aktuelle

Unfallmeldungen

Arbeit im Gefahrenbereich

Zwei erfahrene Kollegen überprüften die Bremsen einer Zugmaschine mit Drei-Achs-Anhänger. Der Prüfstand lief und trieb die Räder der A-Achse an. Der Mechatroniker manövrierte sich auf einem Rollbrett liegend zwischen Zugfahrzeug und Anhänger. Die Antriebsrolle erfasste die Arbeits-hose des Mannes, sein rechter Fuß und das Bein wurden sofort eingezogen. Er erlitt zahlreiche Knochenbrüche, die in einer Spezialklinik behandelt wurden.

Ins Schleudern geraten



Ein neu eingestellter Fahrer übernahm seinen Lkw und machte sich auf den Weg zum ersten Kunden. Auf dem Rückweg geriet er auf der Autobahn ohne erkennbaren Grund auf den Seitenstreifen und schleuderte in einen Graben. Das Fahrzeug wurde bei dem Unfall stark beschädigt, der angeschnallte Fahrer kam mit leichten Verletzungen davon. Der Fahrer hatte den Spurverlassenswarner abgeschaltet.

Ohne Schutzausrüstung

Ein Mitarbeiter versuchte mehrere Minuten lang, verkeilte Absetzbehälter durch Schläge mit einem schweren Schlosserhammer zu lösen. Direkt im Anschluss merkte er, dass er nicht mehr richtig hören konnte und einen hohen Pfeifton wahrnahm. Seinen Gehörschutz hatte er bei der Arbeit nicht verwendet.

Orange wirkt besser

Als Warnfarbe ist Orangerot besser als Gelb. Im Gegensatz zu Gelb kommt der orangerote Farbton nämlich in der Natur nur sehr selten vor. Der Mensch erkennt diesen „Fremdkörper“ dadurch schneller. Das zahlt sich vor allem bei starker Sonneneinstrahlung in natürlicher Umgebung aus. Die beste Warnkleidung nutzt aber nichts, wenn sie falsch getragen und verdeckt wird. Pullover oder Regenjacken sollten grundsätzlich nicht über, sondern unter der Warnkleidung getragen werden.





© gettyimages/Baloncici

Stress an der Laderampe

Engpässe an Laderampen und damit verbundene Wartezeiten wirken sich negativ auf die Transportabläufe aus. Lkw-Fahrer und Rampenbetreiber nehmen die Entwicklung der Wartezeiten an Laderampen aber unterschiedlich wahr. Das zeigt eine Befragung des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG). Während fast die Hälfte der befragten Fahrer angab, dass sich die Wartezeiten in den letzten fünf Jahren verlängert haben, meinten dies nur rund 16 Prozent der befragten Rampenbetreiber. Grund für die langen Warte- und Standzeiten an Laderampen sind oft Informationsdefizite und unklare Leistungsverpflichtungen, so das BAG. So gaben 65 Prozent aller befragten Fahrer und rund 32 Prozent aller befragten Rampenbetreiber an, nicht immer zu wissen, ob die Zuständigkeit für die Fahrzeugentladung vertraglich geregelt sei oder nicht. Rund 50 Prozent aller befragten Fahrer wissen im Vorfeld nie oder nur selten, ob sie ihr Fahrzeug selbst entladen müssen. Bei ausländischen Fahrern ist dieser Anteil mit rund 65 Prozent besonders hoch.

➕ Den vollständigen Bericht „Abläufe an der Laderampe verbessern“ gibt es im Internet: www.bag.bund.de

Wanzen im Gepäck

Wer den Verdacht hat, sich auf einer Reise Bettwanzen eingefangen zu haben, kann nun am Flughafen Frankfurt das Gepäck nach der Ankunft überprüfen lassen und so verhindern, dass die winzigen Blutsauger in die eigenen vier Wände gelangen. Dafür stehen Spürhunde des „Bed Bugs Team“ bereit, die speziell für das Aufspüren von Bettwanzen ausgebildet sind. Der Service kostet pauschal 106 Euro und muss bis zu drei Tage vor der Rückkehr per E-Mail angefordert werden. Bei einem positiven Befund kann ein am Flughafen ansässiger Kammerjäger angefordert werden.



© gettyimages/Image Source

UVV „Laserstrahlung“ außer Kraft

Auf Beschluss der Vertreterversammlung der BG Verkehr hat das Bundesministerium für Arbeit und Soziales die Außerkraftsetzung der Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Laserstrahlung“ (DGUV Vorschrift 12) zum 1. August 2018 genehmigt. Die UVV ist entbehrlich geworden, weil zwischenzeitlich die novellierte „Verordnung zum Schutz der Beschäftigten vor Gefährdungen durch künstliche optische Strahlung“ in Kraft getreten ist und die „Technische Regel zur Arbeitsschutzverordnung zu künstlicher optischer Strahlung“ veröffentlicht wurde.

© ASFINAG



Bunter Belag gegen Geisterfahrer

Mit einer optischen Täuschung will die österreichische Verkehrsgesellschaft Asfinag künftig Falschfahrer stoppen. An vier Autobahnauffahrten im Raum Graz soll das mittels 3-D-Markierungen auf dem Asphalt gelingen. Wer in Fahrtrichtung fährt, nimmt die Applikation nur als bunten Belag wahr. In falscher Fahrtrichtung erscheint derselbe Belag aber wie eine hohe Barriere. Die optische Illusion soll dazu führen, dass die Fahrzeugführer, noch bevor sie zum Geisterfahrer werden, bremsen und umdrehen. Der Test soll ein Jahr lang laufen.

Hautschäden werden sichtbar

Zu geringer Sonnenschutz und die häufige Nutzung von Solarien erhöhen das Risiko, an schwarzem Hautkrebs zu erkranken. Mithilfe einer App kann man nun sehen, wie stark die eigene Haut im Lauf der Jahre geschädigt wird. „Die Sunface App zeigt die mittel- und langfristige Realität am eigenen Gesicht“, so Titus Brinker, Assistenzarzt an der Hautklinik Essen, der die App entwickelt hat. Nutzer können ein Selfie schießen, den Hauttyp und eine von drei Verhaltensweisen auswählen: Sonnenschutz, kein Sonnenschutz oder wöchentlicher Solariumsbesuch. Anschließend zeigt die App, wie das Gesicht in fünf oder 25 Jahren aussehen kann. Gleichzeitig wird berechnet, wie stark sich – je nach Verhalten – die Wahrscheinlichkeit erhöht, Hautkrebs zu bekommen.



© itunes.apple.com

Die App gibt es kostenlos für iPhones und Android-Smartphones.

Bewegung wirkt

Büroangestellte sitzen im Schnitt elf Stunden pro Tag. Das kann zu Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems, Übergewicht und Muskel-Skelett-Beschwerden führen. Haben Beschäftigte die Möglichkeit, sich im Büro zum Beispiel auf einem Deskbike zu bewegen, wirkt sich das dagegen positiv auf die Gesundheit und Stimmung aus. Das zeigt eine Studie, die das Institut für Arbeitsschutz und die Deutsche Sporthochschule gemeinsam mit der Deutschen Telekom AG durchgeführt haben. Allerdings hängen die positiven Effekte der Geräte von der Trainingshäufigkeit ab.

+ www.dguv.de/ifa | Webcode d1181565

© Christoph Papsch/BG Verkehr



Parken in zweiter Reihe bald teurer?

Parken oder Halten in zweiter Reihe könnte bald stärker sanktioniert werden, wenn dadurch andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden. Die Verkehrsminister der Länder haben die Bundesregierung aufgefordert, Bußgelder für Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem besonderen Gefährdungspotenzial zu erhöhen. Dies betrifft etwa Raser, Drängler und Falschparker. Bislang liegt die Strafe bei 20 Euro. Allerdings könnten Paket- und Lieferdienste durch die schärferen Sanktionen Probleme bekommen, weil sie oft keine andere Möglichkeit haben, als in zweiter Reihe zu halten.

Zuschüsse für Umweltschutz

Das Bundesverkehrsministerium stellt jährlich zehn Millionen Euro zur Verfügung, um die Anschaffung energieeffizienter und CO₂-armer Lkw zu unterstützen. Förderfähig ist die Anschaffung von Lkw und Sattelzugmaschinen mit Erdgasantrieb (CNG), Flüssigantrieb (LNG) oder bestimmten Elektroantrieben. Die Fahrzeuge müssen für den Güterverkehr bestimmt sein und ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 7,5 Tonnen haben. Die Höhe des Zuschusses ist abhängig von der Antriebsart. Pro Lkw und Sattelzugmaschine beträgt dieser pauschal 8.000 Euro für CNG, 12.000 Euro für LNG und E-Antriebe für Fahrzeuge bis zwölf Tonnen und 40.000 Euro für E-Antriebe für Fahrzeuge ab zwölf Tonnen.

+ www.bmvi.de/UmweltfreundlicheLkw



© gettyimages/BIGTAU

Aktualisierte Satzung

Am 9. Mai 2018 hat die Vertreterversammlung der BG Verkehr den dritten Nachtrag zur Satzung vom 12. Januar 2016 beschlossen. Die vom Bundesversicherungsamt genehmigte Fassung trat am 19. Juli 2018 in Kraft. Die Satzung enthält Anpassungen an die Regelungen zum Mindest- und Höchstjahresarbeitsverdienst (§§ 37, 48 sowie 53) und eine Änderung in den Voraussetzungen für den Anschluss von Unternehmen an den Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienst (§ 43). Darüber hinaus enthält die Satzung verschiedene redaktionelle Anpassungen.

Die neue aktuelle Fassung der Satzung finden Sie auf der Homepage der BG Verkehr.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode 18302108

Unfallanalyse mit komm **mit** mensch

Bei Reparaturen von Lkw-Pannen muss es oft schnell gehen. Dann können sich Fehler häufen, wie eine exemplarische Unfallanalyse zeigt.

Nachdem der Berufskraftfahrer Hartmut Pliener* frühmorgens sein Kühlfahrzeug bei einem Zentrallager beladen hat, hört er vor dem Einsteigen ein Zischen: Der linke Luftfederbalg an der Vorderachse ist undicht. Pliener ruft in der Werkstatt der Kühlspektion an und schildert dem Mitarbeiter Lutz Dropcke* das Problem. Die Kollegen verständigen sich darauf, sich auf einem Parkplatz beim Lager zu treffen. Erst eine Stunde später kommt Dropcke mit einem Werkstattwagen dort an. Einen neuen Luftfederbalg hat er zum Austausch gleich mitgebracht.

Verkettung von Gefährdungen

Zur Vorbereitung eines sicheren Arbeitsbereichs müsste man das Führerhaus des Kühlfahrzeugs ausräumen und es mit der hydraulischen Hubeinrichtung per Hand in die vordere Endstellung kippen. Weil ihm das zu lange dauert, wählt Dropcke einen anderen Weg: Er betätigt mit der Fernbedienung das elektronisch gesteuerte Luftfederungssystem des Kühlfahrzeugs (Abb. 1). Der Lkw-Kompressor beaufschlagt daraufhin mit Druckluft die Luftfederbälge, die zwischen den Balgträgern an den Achskörpern und den Halterungen am Fahrzeugrahmen eingespannt sind. Trotz der Undichtigkeit lässt sich auch der defekte Federbalg bis zur maximalen Hubhöhe ausfahren. Der Fahrzeugrahmen und somit auch das Führerhaus werden angeho-

ben. Zwischen dem linken Vorderreifen und dem Radlauf des Führerhauses entsteht eine breite Lücke ...

Dropcke will den Luftfederbalg tauschen, der den Fahrzeugrahmen auf dem Achskörper abstützt. Als Provisorium für die Abstützung positioniert er einen Unterstellheber unter der Aufhängung des Stabilisators, der mit dem Achskörper verbunden ist. Er fährt den Kolben des Hebers aus, bis er an der Unterkante der Öse des Stabilisators anliegt. Der Mechaniker beugt sich in die Lücke zwischen dem linken Vorderreifen und dem Radlauf (Abb. 2). Er lässt die Druckluft aus dem defekten Federbalg entweichen. Jetzt stützt nur noch der Unterstellheber unter dem Stabilisator bei der Aufhängung den Fahrzeugrahmen im Bereich der linken Vorderachse (Abb. 3). Mit einem Maulschlüssel löst Dropcke die Schraubverbindungen zwischen der Balgplatte und der Halterung am Rahmen.

In dieser Situation passiert der Unfall: Beim Lösen der Schraubverbindungen mit dem Maulschlüssel entstehen Schwingungen. Der Fahrzeugrahmen leitet sie über Aufhängung und Stabilisator auf den Unterstellheber weiter. Der Heber fängt an zu schwan-ken und kippt schließlich um. Der Rahmen senkt sich mit dem Führerhaus ab und der Radlauf quetscht Dropckes Oberkörper auf



Abb. 1: Das Luftfederungssystem wird von außen mit der Fernbedienung gesteuert.

den linken Vorderreifen. Er erleidet lebensgefährliche Verletzungen der Lunge. Pliener kann den Kollegen nicht befreien und ruft verzweifelt Hilfe. Die Bergung des Schwerverletzten ist nur durch einen Rettungseinsatz der Feuerwehr möglich.

Analyse des Unfalls

Bei der Analyse der Unfallursachen hilft ein Blick in Kapitel 5.9.4 der DGUV Regel 109-009 „Fahrzeug-Instandhaltung“, denn dort heißt es: „Bei Arbeiten am Druckluftsystem von luftgederten Fahrzeugen sind Maßnahmen gegen unbeabsichtigtes Absinken des Aufbaus infolge Entweichens der Luft aus dem Federsystem zu treffen.“ Daraus ergeben sich unter anderem folgende Fragen: War der Unterstellheber als Arbeitsmittel geeignet und ausreichend, um dieses Schutzziel zu erreichen? Hat der Lkw-Hersteller die Unterkante der Öse des Stabilisators bei der Aufhängung als Aufnahmepunkte zum Abstützen des Fahrzeugrahmens vorgesehen?



Abb. 2: Der Oberkörper des Opfers befand sich beim Reparaturversuch unter dem Führerhaus.

Um Zeit zu sparen, missachtete das Unfallopfer elementare Sicherheitsregeln und erlitt lebensgefährliche Verletzungen.

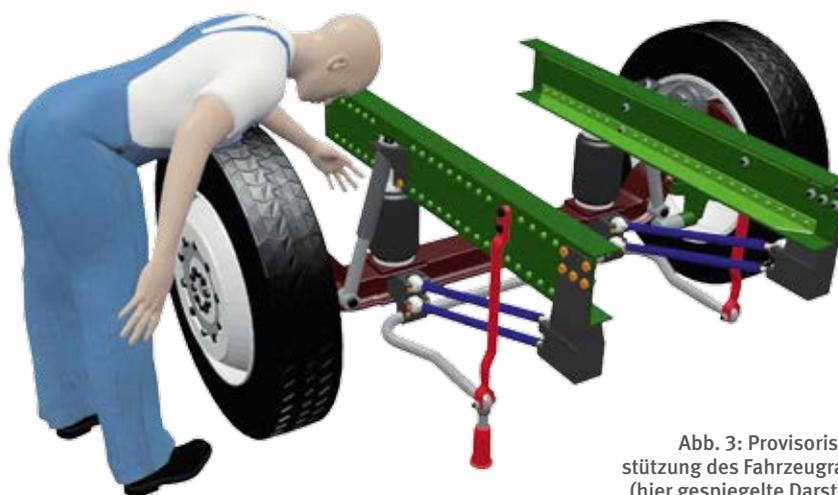


Abb. 3: Provisorische Abstützung des Fahrzeugrahmens (hier gespiegelte Darstellung).

Wohl kaum – vielmehr gibt der Hersteller in der Betriebsanleitung für den Lkw einen wichtigen Sicherheitshinweis: „Bei Ausfall eines Luftfederbalges die anderen Bälge der gleichen Achse auch entlüften [...], langsam in die nächste Service-Werkstatt fahren. Beschädigte Luftfederbälge nur in einer Service-Werkstatt reparieren lassen.“

Analyse mit kommitmensch

An dieser Stelle wollen wir die Präventionskampagne kommitmensch der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen einbinden. Diese Kampagne will Menschen dafür gewinnen, Sicherheit und Gesundheit als zentrale Werte bei ihren Entscheidungen und Aktivitäten zu berücksichtigen. Sie orientiert sich an sechs Handlungsfeldern, die uns durch entsprechende Fragestellungen eine weitergehende Analyse des geschilderten Unfalls ermöglichen:

- ▶ **Sicherheit und Gesundheit:** Waren die Sicherheitshinweise aus der Betriebs-

anleitung des Herstellers zur Reparatur eines defekten Luftfederbalgs in der Spedition bekannt? Wurden daraus folgende Maßnahmen festgelegt, die zur Vorbereitung einer Reparatur in der Service-Werkstatt notwendig sind?

- ▶ **Führung:** Hat die Speditionsleitung die Mitarbeiter angewiesen, bei der Reparatur von Luftfederbälgen die Service-Werkstatt zu beauftragen, und dabei ausreichend zum Ausdruck gebracht, dass jede Form gefährlicher „Abkürzungen“ nicht von der Geschäftsleitung gewünscht ist?
- ▶ **Kommunikation:** Hat die Speditionsleitung die Maßnahmen mit dem Werkstattmeister durchgesprochen?
- ▶ **Beteiligung:** Hat die Speditionsleitung in der Gefährdungsbeurteilung beim Thema Reparatur von Lkw-Pannen die Erfahrungen der Werkstattmitarbeiter berücksichtigt?
- ▶ **Fehlerkultur:** Hätte der Mitarbeiter

der Speditionsleitung melden können, dass der Wechsel des Luftfederbalgs auf dem Parkplatz nicht gefahrlos möglich ist?

- ▶ **Betriebsklima:** Gilt es im Betrieb als „uncool“, sich an Vorgaben zu halten, und wird erwartet, dass die Mitarbeiter „mal eben schnell“ etwas improvisieren?

Diese Fragen lassen sich selbstverständlich den Handlungsfeldern entsprechend für alle Tätigkeiten, Arbeitsmittel, Arbeitsbedingungen und Qualifikationen der Beschäftigten im Unternehmen variieren und ergänzen: Unternehmer haben also die Chance, mit den Methoden der Kampagne kommitmensch die Effektivität des Arbeitsschutzes systematisch zu steigern.

* Name von der Redaktion geändert.

Bild und Text:
Dipl.-Ing. Thomas Künzer
Aufsichtsperson der BG Verkehr

 www.kommitmensch.de

Die letzte Meile der Zukunft

Zusteller werden auch in Zukunft unerlässlich sein. Aber ihre Arbeit verändert sich, wie eine Branchenkonferenz der BG Verkehr zeigte.



Die BG Verkehr bietet mit ihren Branchenkonferenzen eine Plattform zum Austausch über aktuelle Themen und Entwicklungen einer Branche. Am 14. Juni lud sie zur ersten Branchenkonferenz für die Kurier-, Express- und Postdienste (KEP) ein. Die Veranstaltung zum Thema „Auslieferung auf der letzten Meile im Wandel – Chancen für den Arbeitsschutz“ stieß auf großes Interesse.

Die KEP-Branche durchläuft einen tiefgreifenden Veränderungsprozess, der viele Bereiche umfasst – Technik, Organisation der Zustellung und letztendlich auch die Marktverhältnisse. Doch bei allen Veränderungen: Die letzte Meile braucht weiterhin den Menschen. Er kann am besten auf die spezifischen Bedingungen bei der Übergabe von Brief- und Paketlieferungen an den Kunden und auf dessen Bedürfnisse eingehen. Welche Rolle aber werden die Zusteller in der Zukunft einnehmen? Welche Chancen und Risiken sind mit den Veränderungen verbunden? Dies diskutierten die Teilnehmer der Branchenkonferenz.

Vor allem die rasante Zunahme der Paketsendungen und die Vielfalt der Sendungsarten sind Treiber für Veränderungen. Gleichzeitig haben es die Unternehmen mit geänderten Ansprüchen ihrer Kunden zu tun, die Zeit und Ort der Lieferung zunehmend selbst bestimmen wollen. Die Unternehmen antworten auf diese Nachfrage mit neuen Angeboten: Zustellung zu Wunschzeiten, Kofferraumzustellung, Paketboxen. Eine immer wichtigere Rolle spielen auch ökologische Fragen, Aspekte der Nachhaltigkeit und die Kostensituation in einem stark vom Wettbewerb gekennzeichneten Umfeld.

Die Branche treibt die Innovationen mit Nachdruck voran.

Die Branche treibt die Innovationen mit Nachdruck voran. Großes Potenzial besonders in der städtischen Zustellung bieten Lastenfahrräder, ob mit Elektromotor oder

Brennstoffzellenantrieb. Damit Beschäftigte dieses Hilfsmittel gefahrlos nutzen können, sind allerdings einige Bedingungen zu beachten. Auch die Transportkapazität ist beim Lastenrad naturgemäß begrenzt, sodass weitere Strategien für die letzte Meile notwendig sind. Zustellfahrzeuge auf Elektrobasis wie der Streetscooter oder teilautonom fahrende Fahrzeuge, die zum Beispiel im Nahbereich dem Zusteller „folgen“, können Alternativen sein. So ermöglichen Letztere, dass Zusteller weniger häufig aus- oder einsteigen müssen. Ein positiver Nebeneffekt wäre, dass es dadurch weniger Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle gäbe.

Nicht immer sind die möglichen Auswirkungen der Innovationen eindeutig. So können Zustellungen zu verkehrsärmeren Zeiten der Belastung entgegenwirken, die Zusteller angesichts der zunehmenden Verkehrsdichte in den Städten empfinden. Geplante Zustellungen auf Kundenwunsch oder eine Abendzustellung zwischen 18 und 21 Uhr verbessern die Möglichkeit, den Kunden anzutreffen. Gleichzeitig erschwert die da-

Hermes hat im vergangenen Herbst in Hamburg einen Lieferroboter getestet.

Technische Neuerungen bieten Chancen, um Belastungen zu reduzieren.

mit verbundene größere Flexibilität es den Beschäftigten aber, Familie und Beruf zu vereinbaren. Der Einsatz von Exoskeletten kann bestimmte Hebe- und Tragevorgänge erleichtern, den Arbeitsalltag aber auch im wahren Sinne des Wortes durch die zusätzlich am Körper getragene Last „erschweren“. So werden viele der technischen Neuerungen Einfluss auf die Arbeitsbedingungen nehmen. Im besten Fall bieten sie Chancen, um Belastungen, Gefährdungen und Unfälle zu reduzieren. Im schlechtesten Fall generieren sie neue Risiken.



Der Roboter folgt der Zustellerin auf ihrer Tour und entlastet sie vom Gewicht der Sendungen.

© Picture Alliance/Swen Pförtner

Die Rolle des Zustellers wird sich verändern

Pakete werden immer schwerer – wie kann man die Zusteller entlasten?

Radetzki: Zustellung ist ein körperlich anspruchsvoller Job. Neben den Gewichten müssen die Zusteller häufig auch einige Höhenmeter erklimmen. Aus diesem Grund versuchen wir die Zusteller mit gängigen Betriebsmitteln, wie beispielsweise Sack-Karren auszustatten. Zudem forschen wir auch an neuen Unterstützungsmitteln aus der Robotik. Zum einen testen wir aktuell verschiedene Exoskelette, die über der Kleidung getragen werden und die Bewegungen des Zustellers unterstützen. Insbesondere werden hier die unteren Rückenmuskeln beim Heben und Tragen entlastet. Auch Begleitroboter, wie der PostBOT, dienen dazu, die Belastung beim Transport von Sendungen zu reduzieren; körperlich anstrengendes Schieben und Ziehen entfällt vollständig.

Kundenwünsche ändern sich, der Kostendruck steigt. Welche Innovationen können da helfen?

Radetzki: Es werden intelligente Tourenplanungsalgorithmen mit höherer Flexibilität notwendig, die die Kundenwünsche besser berücksichtigen – zum Beispiel Instant-, Same-Day-, Wunschzustellung, Re-Routing. Gleichzeitig müssen sie die Auslastung und Fahreigenschaften insbesondere von Elektrofahrzeugen berücksichtigen. Was wir brauchen, ist ein intelligenter Mix verschiedener Fahrzeugtypen, also zum Beispiel E-Transportern und E-Lastenfahrern. Und wir brauchen Robotiklösungen für die „letzte Meile“ in Kombination mit Mikrodepots und anderen Ablagestellen, die neue und effizientere Zustellkonzepte ermöglichen.

Und welche Rolle spielt dabei die Digitalisierung?

Radetzki: Die Digitalisierung ist eine wesentliche Voraussetzung, um

die verschiedenen Anforderungen und Wünsche der Kunden, Städte und Zusteller zusammenzubringen. Hierzu müssen die einzelnen Bausteine einer intelligenten Zustellung digital angeschlossen und vernetzt werden. Beispielsweise müssen Kundenpräferenzen genauso digital erfasst werden wie die für die Zustellung relevanten Informationen. Das umfasst Datenanalysen und Vorhersagen, Verkehrs- und Adressdaten, Paketinformationen, Fahrzeugdaten etc. Nur mit dieser breiten Datenbasis lässt sich Zustellung neu denken und neu erfinden. Auch der digitale Anschluss der Zustellfahrzeuge und Robotiklösungen sind hierfür essenziell.

Wie wird sich die Rolle des Zustellers verändern?

Radetzki: Zusteller werden in Zukunft immer mehr von Algorithmen sehr präzise zu den jeweiligen Adressen gelotst werden. Die Rolle des Zustellers wird sich zudem von der „letzten Meile“ auf den „letzten Meter“ verändern. Der Kontaktpunkt zum Kunden rückt in den Fokus, vor allem im Umgang mit dem Unerwarteten. Hier wird der Zusteller seine menschlichen Fähigkeiten – eine neue Situation schnell zu erfassen und darauf adäquat zu reagieren – ausspielen, beispielsweise wenn eine neue Baustelle den Zugang zum Haus und Kunden verändert, der Kunde spezielle Rückfragen hat oder eine Lebensmittellieferung hinter die Haustür geliefert werden soll.



Dr. Uwe Radetzki

Vice President Robotics and Innovation bei Deutsche Post DHL



Auf der Branchenkonferenz stellte die Firma Rytle ein Lastenfahrzeug mit Anfahrhilfe und spezieller Rahmenkonstruktion vor.

Was bedeutet das?

- ▶ **Mikrodepots:** kleine Lager wie zum Beispiel Container, in denen Zustelldienste kurzfristig Pakete ablegen, bevor sie von Zustellern per Lastenfahrzeug oder zu Fuß zum Kunden gebracht werden; in Berlin wird seit Kurzem so ein auch Mikrohub genannter Umschlagplatz von fünf Lieferdiensten gemeinsam genutzt
- ▶ **Tourenplanungsalgorithmen:** intelligente Software zur schnellen Berechnung möglichst optimaler Zustelltouren
- ▶ **Same-day delivery:** Auslieferung am selben Tag der Bestellung
- ▶ **Instant delivery:** Sofortzustellung
- ▶ **Exoskelett:** ein am Körper getragener „Roboteranzug“, der die Bewegungen des Trägers unterstützt und beim Heben schwerer Lasten hilft
- ▶ **Re-Routing:** während der Zustellung angepasste, dynamische Streckenführung
- ▶ **Last-Mile-Roboting:** Roboterunterstützung in der Logistik vom Depot bis zur Übergabe der Sendungen
- ▶ **Crowdworking:** die Auslagerung von Teilaufgaben an eine nicht dem Unternehmen angehörige Gruppe, die sich häufig digital vernetzt

© Fabian Haas

Veränderungen wird es nicht nur durch technische Innovationen geben. Angesprochen wurden auf der Konferenz auch Marktveränderungen. Marktanteile zwischen bestehenden Anbietern und den neu auf den Markt eintretenden verschieben sich. Mehr Kleinunternehmen oder Crowdworking können weitere Trends darstellen. Auch hier sind die Richtung und die damit verbundene Möglichkeit der Einflussnahme offen.

Einig waren sich die Teilnehmer der Konferenz aber, dass die Veränderungen als Chancen genutzt werden sollten. Wichtig ist es, im Gespräch zu bleiben und gemeinsam an Lösungsvorschlägen zu arbeiten, sei es über runde Tische oder andere Austauschplattformen. Die Branchenkonferenz KEP hat hier einen ersten wichtigen Schritt zum Austausch geboten, den es nun zu verstetigen gilt. Dabei sollten sowohl große Unternehmen wie auch die mittelständischen und kleinen Unternehmen der Branche eingebunden werden. (rb)

Elektromobilität wird sich in breiter Form durchsetzen

Mit Mikrodepots, Paketrobotern und Drohnen gibt es neue Lösungen für die Zustellung auf der letzten Meile. Wo liegen ihre Vorteile, wo stoßen sie an Grenzen?

Vastag: Paketroboter und Drohnen eignen sich vor allem für spezielle Anwendungsbereiche. Ihre Vorteile sind gegeben, allerdings meist verbunden mit hohen Kosten. Noch sind sie nicht wirtschaftlich einsetzbar. Mikrodepots stellen schon eine allgemeinere Lösung dar, die ein breites Anwendungsfeld ermöglicht.

Wo sehen Sie vielversprechende Ansätze für die Zustellung der Zukunft?

Vastag: DHL hat beispielsweise mit dem Einsatz des Streetscooter demonstriert, dass Elektromobilität in der Zustellung möglich und sinnvoll ist. Ich rechne damit, dass mittel- bis langfristig ausschließlich E-Lkw in der (Paket-)Zustellung in der Stadt eingesetzt werden.

Elektromobilität wird sich in breiter Form durchsetzen. Vielversprechend ist meines Erachtens auch die geräuscharme Nachtlogistik, das heißt die Zustellung nach 20 Uhr oder vor 8 Uhr. Durch eine Verschiebung der Zustellung in verkehrssärmere Zeiten lassen sich Effizienzgewinne von 20 bis 40 Prozent der Zeit und circa 20 Prozent weniger Emissionen realisieren. Der Einsatz von E-Lkw wird die Emissionen noch weiter reduzieren.

Wo liegt in der städtischen Logistik das größte Potenzial?

Vastag: Zunächst brauchen wir bessere bzw. schnellere Datennetze. Sie sind das erforderliche Fundament für innovative Geschäftsmodelle. Schließlich wird das autonome Fahren uns zu völlig anderen Mobilitätsangeboten führen.

Auf dem Markt wirken immer mehr Kleinunternehmen mit. Welche Chancen und Risiken sehen Sie in dieser Entwicklung?

Vastag: Chancen liegen sicherlich in dem Aufkommen neuer Geschäftsideen und Dienstleistungen, die stärker an den Kundenbedürfnissen orientiert sind. Hier sind beispielsweise spezielle Lieferdienste für Lebensmittel zu nennen. Aber ein Risiko sehe ich in den Arbeitsbedingungen der Menschen bzw. im Aufweichen des Mindestlohnes.

Ein Blick in die Zukunft: Wie sieht die Paketlieferung in zehn Jahren aus?

Vastag: Die wird sicherlich überwiegend automatisiert ablaufen. Eine Lieferung innerhalb von zwei Stunden an fast jeden Ort in Deutschland mit garantierter Zustellung ist nicht unrealistisch.



Prof. Dr. Alex Vastag

Leiter Verkehrslogistik am Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik



Einfühlen statt ausrasten

Mit Humor, Geduld und einer gewissen Distanz zu den Dingen des Alltags bleibt man auch in stressigen Situationen souverän.

Der neue Themenschwerpunkt des Deutschen Verkehrssicherheitsrats konzentriert sich auf Emotionen. Wie immer gibt es zur Aktion ein attraktives Gewinnspiel.

Wer im Straßenverkehr seine Emotionen nicht unter Kontrolle hat, gefährdet sich und andere. Problematisch wird es vor allem, wenn sich jemand angegriffen fühlt und deswegen völlig unangemessen reagiert. Wenn zum Beispiel auf der Autobahn ein Fahrzeug dicht auffährt, kann der andere Fahrer entweder den Fahrstreifen wechseln oder selbst schneller werden. In so einer Situation entwickelt sich leicht ein Machtkampf. Da die Menschen in den unterschiedlichen Fahrzeugen nicht einfach miteinander reden können, schaukeln sich die Gefühle hoch: Man bleibt vielleicht länger auf der linken Spur, als es nötig wäre. Das wiederum reizt die dicht auffahrende Person möglicherweise zu einer Verstärkung ihres Verhaltens. Aus dem anfänglichen Ärger wird leicht Wut: Man ist nicht mehr in der Lage, sich selbst zurückzunehmen, denn jetzt geht es um die Frage der Macht. Wer

ist stärker, mein Gegenüber oder ich? Ein Mensch, der wütend ist, fühlt sich gleichzeitig hilflos. Dagegen will er sich wehren und so wird aus der Wut schließlich Aggression. Wer aggressiv ist, verliert die Kontrolle über sein Handeln – das kann im Straßenverkehr lebensgefährlich werden.

Profis am Steuer haben ihre Emotionen im Griff.

Wer fährt, hat die Verantwortung

Wenn alle Verkehrsteilnehmer gelassen und souverän handeln würden, gäbe es viel seltener schlimme Unfälle. Leicht gesagt, schwerer getan. Ruhe bewahren, sich nicht provozieren lassen, trotz Stress die Selbstbeherrschung wahren – das gelingt selbst

sehr ausgeglichenen Menschen nicht jeden Tag gleich gut. Muss es ja auch nicht. Aber egal wie temperamentvoll jemand ist, den souveränen Umgang mit stressigen Situationen kann man üben! Zum Beispiel, indem man die Perspektive wechselt und versucht zu verstehen, warum sich jemand auf eine bestimmte Art und Weise verhält. Wer sich in die Lage anderer hineinversetzen und Verständnis entwickeln kann, dem fällt es auch leichter, im Straßenverkehr Rücksicht zu nehmen. (dp)

+ Gewinnspiele bis zum Februar 2019: Leserinnen und Leser der „Emotionen“-Printmedien und Besucher der Onlineseite können an einem Gewinnspiel teilnehmen. Mitmachen lohnt sich. Zu gewinnen gibt es eine Reise, ein Pedelec und moderne Kommunikationsgeräte, wie Tablets und Smartphones.

www.risiko-check-emotionen.de/gewinnspiel

Prüfung von Fahrzeugen

Betriebssicherheit = Arbeitssicherheit + Verkehrssicherheit.

Das ist eine einfache Formel, die aber häufig Fragen offenlässt. Hier finden Sie die Antworten.

Welche Pflichten hat der Unternehmer?

Der Arbeitgeber darf seinen Beschäftigten nur sichere und geeignete Fahrzeuge zur Verfügung stellen. In der Gefährdungsbeurteilung legt er fest, welche Maßnahmen zur Aufrechterhaltung dieses Zustandes erforderlich sind. Er ist also dafür verantwortlich, dass die Fahrzeuge regelmäßig geprüft und instandgehalten werden.

Reicht für Fahrzeuge, die gewerblich genutzt werden, die Hauptuntersuchung nach StVZO?

Nein. Sowohl die Betriebssicherheitsverordnung als auch die DGUV Vorschrift 70 „Fahrzeuge“ verlangen betriebssichere Fahrzeuge. Betriebssicher meint sowohl den verkehrs- als auch den arbeitssicheren Zustand von Fahrzeugen, Anbauten (zum Beispiel Hubladebühnen) und Aufbauten, wie von Abfallsammelfahrzeugen etc. Die Hauptuntersuchung dient der Feststellung des verkehrssicheren Zustands. Deshalb ist eine ergänzende Prüfung auf den arbeitssicheren Zustand erforderlich.

Was wird bei der „UVV-Prüfung“ kontrolliert?

Im Rahmen einer Prüfung auf arbeitssicheren Zustand wird zum Beispiel kontrolliert, ob sich Aufstiege zu höher gelegenen Arbeitsplätzen oder Hydraulikleitungen an Fahrzeugaufbauten noch in ordnungsgemäßem Zustand befinden und ob die Bordwände und -türen sich leicht und sicher öffnen, schließen und feststellen lassen.

Wie oft muss ein Fahrzeug auf Betriebssicherheit geprüft werden?

Darauf gibt es zwei Antworten: erstens mindestens einmal jährlich und zweitens immer bei Bedarf, etwa bei übermäßigem Einsatz des Fahrzeuges oder nach einem Unfall.

Wer darf überprüfen, ob ein Fahrzeug arbeitssicher ist?

Die sogenannte „UVV-Prüfung“ kann nur eine Person durchführen, die dafür befähigt ist (siehe Infokasten).

Kann eine Inspektion des Herstellers die Prüfung auf Betriebssicherheit ersetzen?

Ja, bei Pkw und Krafträdern gilt eine Sachkundigenprüfung auch als durchgeführt, wenn eine vom Hersteller vorgeschriebene und ordnungsgemäß durchgeführte Inspektion ein mängelfreies Ergebnis ausweist, das auch die Prüfung auf arbeitssicheren Zustand bescheinigt. Wichtig: Auf die Erweiterung des Prüfumfanges muss die Werkstatt zuvor hingewiesen werden.

**Regelmäßige
Kontrollen helfen,
Unfälle durch unentdeckte
Mängel zu vermeiden.**

Wie wird die Prüfung auf arbeitssicheren Zustand dokumentiert?

Der Arbeitgeber muss nachweisen können, dass die „UVV-Prüfung“ durchgeführt wurde. Art der Prüfung, Prüfumfang und Ergebnis werden, zum Beispiel in einem Prüfnachweis, dokumentiert und mindestens bis zur nächsten Prüfung aufbewahrt. Eine Kopie des Prüfnachweises muss im Fahrzeug mitgeführt werden.

Was gilt für Neufahrzeuge?

Bei einem in Serie produzierten Fahrzeug ist vor der erstmaligen Verwendung in der Regel keine Prüfung auf Betriebssicherheit erforderlich. Auch dann nicht, wenn vom Fahrzeughersteller vorgesehenes Zubehör vor



Viele Werkstätten und Prüforganisationen bieten neben der Hauptuntersuchung auch die „UVV-Prüfung“ an.

der Auslieferung eingebaut wurde, also zum Beispiel Lasttrenngitter, nach Katalog erhältliche Einrichtungen zur Ladungssicherung, Navigationssysteme oder Freisprecheinrichtungen und Halterungen für das Smartphone.

Müssen individuelle Ein- oder Aufbauten extra geprüft werden?

Oft wird ein in Serie produziertes Fahrzeug oder Fahrgestell vor der ersten Verwendung individuell um Ein- oder Aufbauten ergänzt. Das können zum Beispiel eine Kommunikati-

onseinrichtung im Taxi sein, Regale im Transporter, der Lkw-Ladekran oder maschinelle Einrichtungen wie Kippaufbauten. In solchen Fällen ist eine Prüfung auf Arbeitssicherheit erforderlich, da die Sicherheit von den Montagebedingungen abhängt. Die Festlegung trifft letztlich der Arbeitgeber in der Gefährdungsbeurteilung, eventuell auf Grundlage fachkundiger Beratung. Dabei kommt der Aussage des Händlers bzw. Herstellers (technische Dokumentation, Bedienungsanleitung) hohe Bedeutung zu.

Gelten die Vorschriften auch für Mietfahrzeuge?

Grundsätzlich unterliegt auch ein nur kurzfristig gemietetes Fahrzeug für gewerbliche Zwecke den Anforderungen der Betriebssicherheitsverordnung und der DGUV Vorschrift 70 „Fahrzeuge“.

Wer ist für die Durchführung der Prüfung von Mietfahrzeugen verantwortlich?

Maßgeblich sind hierbei die Gesamtumstände des Einzelfalles. Allgemein gilt: Bei langfristig vermieteten Fahrzeugen verliert der Vermieter seine Haltereigenschaft an den Mieter, wenn das Fahrzeug völlig seinem Einflussbereich entzogen ist. Wird das Fahrzeug auf längere Zeit, zum Beispiel drei Monate, zur ausschließlichen Nutzung des Mieters vermietet, so wird dieser alleiniger Halter, auch wenn der Vermieter weiter die fixen Kosten trägt. Kann der Vermieter trotz des Mietverhältnisses jederzeit über das Fahrzeug verfügen, behält er die Haltereigenschaft. Bei kurzfristig vermieteten Fahrzeugen gilt, dass der Vermieter auch Halter bleibt. Demzufolge ist er für die Durchführung von Prüfungen verantwortlich.

Wie kann sich der Mieter eines Fahrzeugs absichern?

Wollen Sie ein Fahrzeug mieten bzw. leasen, stellen Sie im Vertrag sicher, dass die Fahrzeuge bis Mietende alle notwendigen Prüfungen besitzen, und kontrollieren Sie das bei der Übernahme des Fahrzeugs vom Vermieter.

Gelten Dienstwagen als Arbeitsmittel?

Ja, denn der Arbeitgeber stellt dem Beschäftigten ein Fahrzeug zur Benutzung während der Arbeit zur Verfügung, ohne dass es auf den Beschäftigten zugelassen ist. Die Pflichten des Fahrzeughalters muss deswegen der Arbeitgeber erfüllen. Somit ist er auch für ein betriebssicheres Fahrzeug nach DGUV Vorschrift 70 „Fahrzeuge“ verantwortlich.

Und wenn ich weitere Fragen habe?

Wenden Sie sich an Ihre Aufsichtsperson bei der BG Verkehr, wir beraten Sie gerne.

Hans Heßner

Referent für Straßenverkehr bei der BG Verkehr

 www.bg-verkehr.de | Webcode 16847752

WO STEHT WAS?

Sowohl die Betriebssicherheitsordnung (BetrSichV, dort § 3 Absatz 6 in Verbindung mit § 14) als auch die DGUV Vorschrift 70 „Fahrzeuge“ verlangen **betriebssichere** Fahrzeuge. Dies umfasst den verkehrssicheren und arbeitssicheren Zustand.

In der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) wird in § 29 die regelmäßige Hauptuntersuchung von Fahrzeugen gefordert, um festzustellen, dass sie **verkehrssicher** sind.

Die Technischen Regeln für Betriebssicherheit „Befähigte Personen“ (TRBS 1203) konkretisieren, welche Fachkenntnisse eine zur Prüfung befähigte Person braucht (Ausbildung, Berufserfahrung etc.).

Der DGUV Grundsatz 314-003 „Prüfung von Fahrzeugen durch befähigte Personen/Sachkundige“ erläutert das Thema ausführlich.

Sonderfahrplan zur WM

Mitte August fand in Hamburg die Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball statt. Unser Mitgliedsunternehmen Elite Traffic fuhr die Sportler zu den Spielen.





Die iranische Herrenmannschaft macht vor dem Training ein Gruppenfoto mit Busfahrer Ahmad Baratzaneh.

Die brasilianischen Sportlerinnen sind früh zum Treffpunkt vor dem Hotel gekommen. Gut gelaunt warten sie auf den Bus, der sie zu ihrem ersten Spiel fahren wird.



Nein, der da vorne ist Iran“, ruft André Krüger laut. Während die Sportler begleitet von fetziger Musik fröhlich singend zu dem roten Hybridbus rollen, winkt Krüger auf der Straße bereits den nächsten Bus in die Parkbucht vor dem Hotel. Das ungeduldige Hupen eines Pkw ignoriert er. Derweil fragt sein Assistent Wadim Kajl ins Handy: „Wo bist du gerade? Wir haben eine Änderung.“ Kajl gibt die neuen Zeiten durch und berät sich anschließend mit Hans-Jürgen Bäumer. Der Koordinator für die Belegung der Hallen hat sich ehrenamtlich ganz dem Rollstuhlsport verschrieben: Außerhalb der Weltmeisterschaft pfeift er als Schiedsrichter bei der Bundesliga und bietet im Jugendstrafvollzug Basketballtrainings an. Bäumer schreibt auf den farbig ausgedruckten Tagesplan mit Kugelschreiber neue Zeiten, die er anschließend per WhatsApp an die Teamleiter der Mannschaften weitergibt. „Unsere Gruppe heißt übrigens Pünktlichkeit“, sagt er mit einem feinen Lächeln.

Rückblick: erster Besuch bei Elite Traffic

„Wir sind bereit.“ Diesen Eindruck vermittelten Betriebsleiter Sebastian Reimers und der Disponent André Krüger beim ersten Besuch im April. Ihr Auftrag: Sie sollen 16 Herren- und zwölf Damenteams, das sind 336 Spielerinnen und Spieler aus 19 Nationen, pünktlich zu den 94 Weltmeisterschaftsspielen, zum Training oder zu besonderen Veranstaltungen

und wieder zurück ins Hotel transportieren. Es ist die bisher größte Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball. Man rechnet mit Zehntausenden von Zuschauern. Die Sportler wohnen im Zentrum Hamburgs („wenig Platz zum Parken“) und trainieren und spielen im Stadtteil Wilhelmsburg („im Berufsverkehr ist auf den Zufahrtswegen einiges los“). Pro Bus fährt immer nur eine Mannschaft mit, die Belegung wechselt. Persönliche Betreuer begleiten die Spieler. Die Busfahrer bedienen Rampe oder Lift für die Rollstühle und unterstützen bei Bedarf beim Ein- und Aussteigen.

Elite Traffic fährt 28 Mannschaften aus 19 Nationen zu den 94 Weltmeisterschaftsspielen.

Die Flotte von Elite Traffic Hamburg verfügt über vier eigene Niederflurfahrzeuge und wird mit Bussen und Personal von Partnerunternehmen aufgestockt. 22 Busse und 28 Fahrer sind vorgesehen, um den Betrieb zwischen sieben Uhr morgens und ein Uhr nachts abzudecken. Während der Weltmeisterschaft gilt bei Elite Traffic eine Urlaubssperre, der Werkstattdienst hat Notbereitschaft. „Falls es eng wird, können wir uns auch selbst ans Steuer setzen“, ergänzt Reimers, ist aber zuversichtlich, dass es so weit



Der Tagesplan für die Fahrer ändert sich ständig.



Hans-Jürgen Bäumler (li.) und Wadim Kajl vergleichen die Zeiten.

nicht kommen wird. „Allerdings warten wir immer noch auf den definitiven Terminplan vom Auftraggeber“, sagt er mit einem Anflug von Besorgnis in der Stimme.

Die Spannung steigt

„Jeden Tag gibt es neue Änderungen!“ Eine Woche vor dem Anpfiff sitzen Krüger und Reimers leicht genervt am Konferenzstisch und berichten, dass der Fahrplan immer noch nicht steht, obwohl die Zeit mehr als knapp ist. Drei Tage hat der Disponent mit seiner Kollegin gebraucht, um die Touren für jeden Bus exakt zu planen und im System zu hinterlegen. Gerade heute waren erneut fünf Stunden fällig, um zusätzliche Daten einzugeben. Und die Busse der Partnerunternehmen stehen schon alle auf dem Hof? Betriebsleiter

Die Werkstatt hat Notbereitschaft, für alle Fahrer gilt eine Urlaubssperre.

Reimers lacht kurz ob so viel Unwissenheit. Die kommen natürlich erst kurz vor dem Einsatz. Im Moment ist Hochsaison, da wird jeder Fahrer gebraucht. Die Gastfahrer wohnen im selben Hotel wie die Sportler, dort können sie sich in den Pausen verpflegen und ausruhen. Ach ja, alle Fahrzeuge werden natürlich noch mit dem ZA-DONK-Logo der Weltmeisterschaft geschmückt. Eine Flagge im Bus soll anzeigen, für welche Mannschaft er gerade fährt. Die



Der Disponent André Krüger ist ständig im Einsatz. Er ist für die Gesamtplanung verantwortlich und während der Weltmeisterschaft als Problemlöser vor Ort. Als „Mädchen für alles“ unterstützt er beim Einsteigen und setzt sich bei Bedarf auch selbst ans Steuer.



Elke Frerichs fährt seit zwei Jahren Bus und liebt ihren Job.



Die deutschen Basketballerinnen gelten bei Insidern als starke Mannschaft mit Chancen auf eine Medaille.

Schulungen für alle Fahrer müssen auch noch eingeplant werden. Die Kollegen von außerhalb – vier kommen sogar vom Stammsitz aus Schweden – müssen rechtzeitig die Strecke kennenlernen. Am ersten Spieltag ist der erste Schultag nach den Hamburger Sommerferien, man rechnet mit lebhaftem Verkehr. Auf der B 75 gibt es eine Baustelle, die zu Verzögerungen führen wird. Außerdem finden ausgerechnet am ersten Sonntag der Weltmeisterschaft die Cyclastics statt, das ultimative Radsportereignis in Hamburg. Wie sich die Straßensperrungen auf die Fahrstrecke auswirken, wissen Krüger und Reimers noch nicht. „Müssen wir mit der Polizei klären. Wir haben für die Strecke, die eigentlich in weniger als 30 Minuten zu schaffen ist, immer eine Stunde kalkuliert“, bekräftigt André Krüger, „das muss reichen“.

Die Stimmung ist glänzend, viele Sportler lachen und singen auf dem Weg zum Bus.

Wer braucht schon einen Plan?

Es wird ernst. Ab heute, zwei Tage vor der offiziellen Eröffnung der Weltmeisterschaft am 16. August, fahren die Busse. „Wir sind maximal flexibel“, hatte Disponent Krüger im April gesagt. Das stellt er bereits am ersten Tag des Einsatzes unter Beweis. Sein Job besteht jetzt darin, Lösungen für unerwartete Situationen zu finden. An denen herrscht kein Mangel: Die Mannschaften sollen vom Flughafen abgeholt und zum Hotel gebracht werden – aber nicht alle landen wie vorgesehen in Hamburg. Die ersten

Teams haben Termine fürs Training, manche wollen aber früher, später oder gar nicht zur Sporthalle. Dann ändert sich der gesamte Spielplan und damit auch der Busfahrplan ein weiteres Mal, weil die Japaner ihre Spiele live im Fernsehen übertragen wollen. Bei einem internationalen Wettkampf dieser Größenordnung gibt es immer wieder Überraschungen. Die Profis von Elite Traffic nehmen die Herausforderung sportlich, aber die Anspannung ist spürbar.

Anpiff

Sieben Uhr morgens, die ersten Sportler kommen aus dem Hotel. Im Schatten ist es noch kühl, aber für mittags sind bei wolkenlosem Himmel knapp 30 Grad vorhergesagt. Die Stimmung im Organisationsteam ist trotz der kurzen Nacht glänzend. Jeder will, dass diese besondere Veranstaltung ein Erfolg wird. André Krüger unterhält sich kurz mit dem Fahrer Ahmad Baratzaneh. Der spricht nicht nur fließend Deutsch und Russisch, sondern auch Farsi wie seine Muttersprache und übernimmt deswegen die Herrenmannschaft aus dem Iran. Die Spieler sind von diesem besonderen Service begeistert, im Bus wird gesungen und rhythmisch geklatscht. „Man tut, was man kann“, sagt Krüger mit einem Augenzwinkern.

Auf der roten Bank vor dem Hotel sitzt Wadim Kajl mit Hans-Jürgen Bäume zusammen. Um 9:00 Uhr spielen die Damen aus China gegen Argentinien, in der zweiten Halle sollten eigentlich um 9:30 Uhr die Damenmannschaften aus den Niederlanden und Spanien aufeinandertreffen. Aber die zweite Halle kann noch nicht benutzt werden, weil der neue Boden nicht abgenommen wurde. Das Spiel wird in Halle eins verlegt und fängt später an. „Okay“, nickt Kajl



und trägt die neuen Zeiten ein. Normalerweise ist er bei Elite Traffic als Busfahrer beschäftigt, aber jetzt assistiert er bei der Disposition, als würde er das jeden Tag machen. Bäumers Handy klingelt schon wieder. Auch deutsche Fernsehsender wollen jetzt live übertragen. Dazu müssen die Anfangszeiten der Spiele geändert werden. Dass die Herren aus Spanien, die eigentlich das Damenteam unterstützen wollten, gerade die Abfahrtszeit des Busses verschlafen haben, ist in diesem Zusammenhang eine Lappalie.

Die Weltmeisterschaft ist eröffnet

Am Nachmittag geht es dann richtig zur Sache: Um 16 Uhr findet in der großen Halle die offizielle Eröffnungsfeier statt, an der alle Mannschaften teilnehmen. Einige sind schon vor Ort, der Rest wird vom Training oder im Hotel abgeholt. Dort wird es um 14:15 Uhr auf dem kleinen Vorplatz vor der Eingangstür allmählich voller. Mehrere Mannschaften sind startklar, ein Bus nach dem anderen rollt vor. Elke Frerichs, die einzige Fahrerin an diesem Tag, rangiert rückwärts präzise an die niedrige Bordsteinkante, sodass die kanadischen Damen dank „Kneeling“ (Absenken des Busses) bequem einsteigen können. Gelassen manövriert sie anschließend durch die Hamburger Innenstadt und weicht ortskundig auf eine Nebenstrecke aus, um den Berufsverkehr zu vermeiden. „Jeder Fahrer entscheidet selbst, welche Strecke er nimmt“, erläutert sie, „und hier ist um diese Zeit weniger los.“

Um 15:30 Uhr sollen alle Mannschaften vor Ort sein, damit sie pünktlich in alphabetischer Reihenfolge in die Halle einrollen können. Aber daraus wird nichts. „Ist Algerien überhaupt schon losgefahren?“, fragt Bäumeer ins Handy. Kurze Zeit später kommen ganz entspannt die noch fehlenden Damen an. Sie haben die vereinbarte Abfahrtszeit am Hotel nicht ganz wörtlich genommen – als hätten sie schon gewusst, dass die Zeit reichen wird. Denn die Sportler warten noch rund eine Stunde, bis sie von dem begeisterten Publikum in der Halle gefeiert werden. Hans-Jürgen Bäumeer verabschiedet sich mit den Worten: „Jetzt verschieben sich natürlich auch die Spiele und Trainings von heute Abend. Ich muss den neuen Plan mit Elite Traffic besprechen.“

Text: Dorothee Pehlke
Fotos: Gerald Hänel



Die Eröffnung der Rollstuhlbasketball-Weltmeisterschaft in Hamburg: Sportler und Zuschauer freuen sich auf zehn spannende Tage.



Direkte Kommunikation: Alexander Rapp und Chef Christopher Schuldes (r.) klären ein praktisches Detail.

© Grubenglueck/BG Verkehr

Führen durch Kommunikation

Die Kampagne **kommmit**mensch wirbt für gute Kommunikation – was damit gemeint ist, zeigen wir am Beispiel der Spedition Schuldes.

Sie waren uns schon vor Jahren aufgefallen, die gelben Lkw mit dem Smiley der Spedition Schuldes. Liegt das am vielfältigen Leistungsspektrum? Oder am guten Fahrstil der jungen Fahrer, die im eigenen Ausbildungszentrum gelernt haben? In der Spedition Schuldes lächeln aber auch die Menschen. Der Grund dafür ist nicht direkt greifbar, mehr ein „Spirit“, der im Unternehmen herrscht, die entspannte Atmosphäre, der Umgangston vielleicht, die Kommunikation auf Augenhöhe – oder alles zusammen ...

Miteinander reden

Ein Aufenthaltsraum mit einem runden Tisch, eine Kaffeemaschine, die der „Juniorchef“ Christopher Schuldes eigenhändig bedient, und Zeit für ein Gespräch ermöglichen diese Kommunikation auf Augenhöhe. Gespräche sind ihm wichtig. Überhaupt der Kontakt zu den Mitarbeitern. Nur wenn man miteinander redet, weiß man, wo es eventuell Probleme gibt oder Unterstützung gebraucht wird. „Probleme und Unstimmigkeiten, egal ob im Berufs- oder Privatleben, können sich negativ auf das Arbeitsverhalten und die Sicherheit auswirken. Wir versuchen deshalb, bei der Lösung von Problemen zu unterstützen, oder motivieren die Mitarbeiter, sie zu lösen“, erklärt Christopher Schuldes. „Ein im Bedarfsfall spontan angebotener freier Tag kann da zum Beispiel schon viel bewirken.“

Zeitgemäß kommunizieren

Kommunikation ist der Schlüssel zu vielem, das betont auch die Kampagne **kommmit**mensch. Kommunikation umfasst nahezu alle Bereiche des Arbeitslebens. Die persönliche Begrüßung der einzelnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Frage nach dem Befinden, ein Schwatz, auch über persönliche Dinge – Wertschätzung wird durch Aufmerksamkeit deutlich. Eigentlich ganz einfach.

Die Unterweisungen und eine gute Aus- und Fortbildung sind Christopher Schuldes ebenfalls wichtig. Die Spedition hat ein eigenes Aus- und Weiterbildungszentrum. Dort stehen nicht nur Lenk- und Ruhezeiten auf dem Plan, sondern auch Themen wie „Fahrer als Imageträger des Unternehmens“. Dazu erläutert Schuldes: „Unsere Fahrer können nur dann das Unternehmen positiv repräsentieren, wenn sie sich hier bei uns wohlfühlen und die Unternehmensziele auch als ihre eigenen Ziele angenommen haben.“

Damit die Kommunikation mit dem Kunden reibungslos läuft, müssen zum Beispiel nicht immer die Fahrer ran. Wenn ein Lkw im Stau steht und sich der Liefertermin verzögert, führt das schnell zu Ärger beim Kunden – und zu Stress beim Fahrer. Es entlastet enorm, wenn jemand aus der Dispo beim Kunden anruft und erklärt, warum es zu der Verzögerung gekommen ist und wann unter den neuen Bedingungen mit der Lieferung zu rechnen ist.

Bedürfnisse erkennen

In seiner Funktion als Assistent der Geschäftsführung hat Schuldes nicht nur die betriebswirtschaftlichen Zahlen im Blick, sondern auch die simple Frage: Was kann ich tun, damit sich meine Mitarbeiter wohlfühlen? „Das sind nicht immer spektakuläre Dinge“, sagt er, „und es muss auch nicht viel kosten.“ An zwei Beispielen wird deutlich, was er damit meint. Rückenschmerzen sind auch für Berufskraftfahrer ein Thema. Die Ursachen dafür sind vielfältig. Eine gute Matratze kann manchmal Abhilfe schaffen, also warum nicht die Standardmatratze im Fahrzeug, dort wo es sinnvoll ist, durch ein Spezialmodell mit bestimmten Unterstützungsfunktionen ersetzen?

Offene Kommunikation schafft Vertrauen und fördert die gute Zusammenarbeit im Betrieb.

Wenn Currywurst oder Schnitzel mit Pommes zu oft den Gemüseintopf oder Salatteller verdrängen, kann Übergewicht im Berufskraftfahreralltag schnell zum Problem werden. Aber auch wenn jemand aus medizinischen Gründen eine bestimmte Ernährungsweise einhalten muss, wäre es sinnvoll, am Wochenende Vorräte zu besorgen und im Lauf der Woche davon zu zehren. Aber wie frisch halten? Ein größerer Kühlschrank im Fahrzeug hilft dem Mitarbeiter, sich gesünder zu ernähren. Kleinigkeiten? Sicherlich, aber im Einzelfall eine große Unterstützung und ein eindeutiger Hinweis, dass die Mitarbeiter dem Chef wichtig sind.

komm mit mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.



Wie geht es Ihnen heute?

Um noch genauer zu wissen, wie die Stimmung im Betrieb ist, hat die Spedition Schuldes auch den sogenannten Happyguard erprobt. In eine Tabelle, die mit Smileys unterlegt ist, gibt jeder Mitarbeiter zu Beginn und am Ende des Arbeitstages anonym eine Bewertung zu den Attributen Gesundheit, Zufriedenheit und Motivation ein. Die Führungsverantwortlichen sehen, wie die Stimmung im Betrieb ist, und können auf Veränderungen reagieren. „Der Happyguard ist ein guter Gradmesser, er bietet einen schnellen Überblick, wie es im Unternehmen gerade aussieht. Aber natürlich ersetzt er nicht die direkte Kommunikation“, betont Christopher Schuldes. Ein kurzes Gespräch vor der Abfahrt oder beim Zurückkommen, ein paar Worte bei einer Tasse Kaffee oder auch das gemeinsame Engagement bei der Feuerwehr zeigen, dass man an einem Strang zieht und gemeinsam etwas erreichen will und kann.

Dafür steht auch die Kampagne komm mit mensch: Sicherheit und Gesundheit sind Werte für alle Menschen und alle Unternehmen und Institutionen – und Maßnahmen in diesem Bereich tragen zum Unternehmenserfolg bei. (rb)

www.kommmitmensch.de

Wissen für die Praxis

Die Seminare der BG Verkehr erfreuen sich jedes Jahr großer Beliebtheit. Informieren Sie sich also am besten frühzeitig über das breite Angebot.

Kultur der Prävention – das Motto ist durch die Kampagne **kommit**mensch derzeit in aller Munde: Wie kann es gelingen, Sicherheit und Gesundheit als wesentliche Werte zu verinnerlichen und ganz selbstverständlich im täglichen betrieblichen Handeln zu berücksichtigen?

Das Thema berührt verschiedene Unternehmensbereiche und hat viele Facetten. Diese finden Sie auch in unseren Seminaren wieder. Die Dozentinnen und Dozenten sind erfahrene Aufsichtspersonen der BG Verkehr oder externe und interne Fachleute. Sie vermitteln Ihnen einen guten Überblick über aktuelle rechtliche, technische und wissenschaftliche Entwicklungen im Arbeitsschutz. Dabei setzen sie moderne Methoden der Erwachsenenbildung ein.

Sie selbst haben in den Seminaren die Möglichkeit, konkrete Fragestellungen aus der Praxis zu bearbeiten und sich mit anderen Akteuren des Arbeitsschutzes über wirkungsvolle Prävention auszutauschen.

Wie melden Sie sich an?

Unser Seminarangebot für 2019 ist ab Anfang Oktober 2018 online. Im Internet finden Sie alle Termine, Informationen zu den Inhalten und zur Anmeldung. Ebenfalls Anfang Oktober erscheint die Druckversion des Seminarprogramms.

Bitte prüfen Sie bei der Auswahl, ob Sie zur genannten Zielgruppe gehören und wählen Sie aus den Seminarterminen Ihrer Region aus. Die bundesweiten Seminare stehen allen Interessierten aus Mitgliedsbetrieben offen; melden Sie sich auch dafür über Ihre Region an. Die BG Verkehr übernimmt die Kosten für das Seminar, Unterbringung, Verpflegung, Seminarunterlagen und die Reisekosten nach den geltenden Bestimmungen.

 www.bg-verkehr.de/seminare

Eine kleine Auswahl unseres Seminarangebotes

Ausbildung von Erstbetreuern nach psychisch traumatisierenden Ereignissen

Ein schwerer Unfall beim Beladen, ein Überfall auf einer Tour, eine fatale Kollision im Straßenverkehr: Psychisch traumatisierende Ereignisse können vielfältig sein. Viele Unternehmen setzen deshalb Erstbetreuer ein, die Kolleginnen und Kollegen vor Ort zur Seite stehen. Auf diese anspruchsvolle Aufgabe bereitet sie dieses praxisorientierte Seminar der BG Verkehr vor. Erstbetreuer erfahren hier mehr darüber, welche Anlässe ihre Hilfe notwendig machen können, wie typische Reaktionen auf eine Extremsituation aussehen und welche weiteren Folgen sie haben können. Situationen, in denen Einfühlungsvermögen und soziale Kompetenz gefordert sind, werden geübt.

Zielgruppe: Personen, die von ihrem Betrieb im Rahmen des Notfallmanagements als interne Erstbetreuer eingesetzt werden sollen.

Seminar für Fuhrparkleiter

Welchen Anforderungen müssen Fahrzeuge gerecht werden, damit sie sicher eingesetzt werden können? Wie wird Ladung so verstaut, dass sie nicht rutscht und wie wird eine gefahrlose Be- und Entladung sichergestellt? Welche Sozialvorschriften müssen beachtet werden? Das sind nur einige der Fragen, vor denen Fuhrparkleiter täglich stehen. Damit sie ihrer Verantwortung gerecht werden können, werden diese und andere Themen im Seminar der BG Verkehr aufgegriffen. Behandelt werden viele unterschiedliche Aspekte des Arbeits- und Gesundheitsschutzes. Die Teilnehmer beschäftigen sich auch mit wirtschaftlichen Gesichtspunkten sowie der Auswahl der Fahrer und ihre Schulung, mit Disposition und Verkehrssicherheit. Die Gefährdungsbeurteilung als Grundlage für die Planung wird gemeinsam besprochen.

Zielgruppe: Verantwortliche für Fahrpersonal und Fahrzeuge.

Sicherheitsbeauftragte in Kurier-, Express- und Postdienstunternehmen

Sicherheitsbeauftragte spielen eine wichtige Rolle im Betrieb. Das Seminar der BG Verkehr bereitet sie auf ihre Aufgaben vor. Die Teilnehmer lernen andere Akteure im Arbeitsschutz kennen. Sie erhalten einen Überblick über Arbeitsschutzvorschriften und erfahren, wie eine Gefährdungsbeurteilung aufgebaut ist. Weitere Themen sind Sicherheitsfragen rund um die Transportfahrzeuge, die Arbeit im Depot und die Zustelltour.

Zielgruppe: Mitarbeiter, die nach § 22 Sozialgesetzbuch VII als Sicherheitsbeauftragte tätig werden sollen und andere Beschäftigte aus Kurier-, Express- und Postdienstunternehmen.

Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen

Schlecht gesicherte Ladung birgt ein hohes Gefahrenpotenzial und kann auch zu erheblichen wirtschaftlichen Verlusten führen. Ladungssicherung ist deshalb ein zentrales Thema in allen Logistikbetrieben. In diesem Seminar wird gezeigt, welche Unfälle durch unzureichend gesicherte Ladung verursacht werden können. Die Teilnehmer erhalten Grundlagenwissen zu gesetzlichen Regelungen, zu Fragen der Verantwortung und Haftung sowie zu physikalischen Aspekten: Welche Kräfte wirken auf die Ladung und wie wirken sich die verschiedenen Zurrmethoden aus?

Zielgruppe: Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Sicherheitsbeauftragte und Beschäftigte aus Unternehmen des Straßentransportes, die mit Ladungssicherungsaufgaben betraut sind.

Ihre Frage:

Ist man eigentlich bei allen Tätigkeiten im Betrieb unfallversichert?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Nein. Zwar sind Beschäftigte während ihrer Arbeit gesetzlich unfallversichert. Der Versicherungsschutz im Betrieb besteht allerdings nicht „rund um die Uhr“. Versichert sind nur solche Tätigkeiten, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Arbeit stehen. Sogenannte eigenwirtschaftliche, das heißt private Verrichtungen wie zum Beispiel Essen, Trinken oder Rauchen können den Unfallversicherungsschutz unterbrechen. Persönliche Tätigkeiten wie auch die



hierfür notwendigen Wege sind nicht versichert. Auch das Aufsuchen der Toilette weist grundsätzlich keinen inneren Zusammenhang zur Arbeit auf.

Über einen Unfall im Toilettenraum hatte kürzlich das Sozialgericht Heilbronn zu entscheiden. Ein Mechaniker war beim Händewaschen auf dem nassen, seifigen Boden ausgerutscht. Dabei schlug er mit dem Kopf gegen das Waschbecken und musste mit einer

Nackenprellung und Gehirnerschütterung vier Tage ins Krankenhaus. Obwohl das Missgeschick während der Arbeit geschah, verweigerte die zuständige Berufsgenossenschaft die Anerkennung als Arbeitsunfall. Das Sozialgericht schloss sich dem an. Nach Auffassung der Richter ist der Aufenthalt auf der Toilette grundsätzlich nicht unfallversichert. Versichert sei lediglich der Weg zu und von der Toilette.

(Urteil vom 27.12.2017, Az. S 13 U 1826/17)

© gettyimages / DenBoma

© BG Universitätsklinikum Bergmannsheil



Erste Unfallklinik der Welt

Die erste Unfallklinik der Welt gab es 1890 in Bochum. Im „Bergmannsheil“ wurden Bergleute betreut, die sich bei ihrer Arbeit unter Tage verletzt hatten. Bochum galt damals als die größte Kohlestadt des Kontinents und Zentrum des Ruhrbergbaus. Entsprechend groß war der Bedarf an medizinischer Betreuung der Kumpel. Als eines der ersten Krankenhäuser überhaupt hatte das Bergmannsheil ein „Röntgen-Cabinet“. Heute ist das Berufsgenossenschaftliche Universitätsklinikum Bergmannsheil eine Klinik der Maximalversorgung. Hier werden jährlich rund 90.000 Patienten ambulant und stationär versorgt.

Gut beraten

Die Aufsichtspersonen der gesetzlichen Unfallversicherung beraten und beaufsichtigen Unternehmen in Fragen der Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit. In Deutschland sind 2.289 Aufsichtspersonen bei den Unfallversicherungsträgern beschäftigt. Für die BG Verkehr sind 123 Aufsichtspersonen im Einsatz. Sie führten 12.755 Betriebsbesichtigungen durch, berieten 21.280-mal vor Ort und 25.798-mal telefonisch. Im Jahr 2016 haben die Aufsichtspersonen der BG Verkehr 624 Unfälle untersucht und 909 Ermittlungen in Berufskrankheitenverfahren vor Ort durchgeführt. Zudem leiteten sie 234 Lehrgänge oder Seminare mit insgesamt 4.272 Teilnehmern.



© BG Verkehr

Wir machen es uns nicht leicht

Bei der BG Verkehr gibt es 14 Rentenausschüsse der Selbstverwaltung. Die gewählten Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter erfüllen eine wichtige Aufgabe.



© BG Verkehr

Hans-Peter Mehlau (links) arbeitet bei der Lufthansa Technik und war lange Jahre Gesamtbetriebsratsvorsitzender. Er ist seit 19 Jahren Mitglied des Vorstandes der BG Verkehr und seit 2017 Vorsitzender des Präventionsausschusses. Zusammen mit dem Arbeitgebervertreter Heinz Nobel (rechts im Bild) gehört er seit 1999 dem Rentenausschuss I der Bezirksverwaltung Hamburg an.

Die BG Verkehr berichtet regelmäßig über Beschlüsse der Selbstverwaltung in Vertreterversammlung und Vorstand. Eher im Stillen arbeiten die Rentenausschüsse der Selbstverwaltung. Sie tagen regelmäßig und ihre Arbeit ist herausfordernd. Hier werden alle Fälle vorgetragen, in denen es um wichtige Entscheidungen geht: erstmalige Rentenleistungen und Pflegebedürftigkeit, laufende Beihilfen, Abfindungen und Gesamtvergütungen. Ohne die Unterschrift des Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreters verlässt kein Leistungsbescheid die BG Verkehr.

Die Ausschüsse arbeiten in den Bezirksverwaltungen, insgesamt sind es zwölf. Dazu kommen ein maritimer Rentenausschuss in Hamburg und ein Rentenausschuss der Sparte Post, Postbank, Telekom in Tübingen. Informationsveranstaltungen zu aktuellen Rechtsfragen und Entwicklungen in Medizin und Rehabilitation sorgen dafür, dass die Ausschussmitglieder für ihre Aufgabe gut gerüstet sind.

Über seine Erfahrungen im Rentenausschuss in Hamburg sprachen wir mit Hans-Peter Mehlau.

Herr Mehlau, wie würden Sie ihre Rolle im Rentenausschuss beschreiben?
Nun, der Rentenausschuss ist ein Kontroll-

und Entscheidungsorgan innerhalb der Selbstverwaltung und so verstehe ich auch meine Aufgabe und Rolle.

Worauf kommt es bei dieser Aufgabe besonders an?

Ich halte es für wichtig, einen emotionslosen Blick auf den Fall zu werfen, um am Ende eine Entscheidung treffen zu können. Nicht aus dem Bauch heraus für den Versicherten, sondern eine, die der oft komplexen Sachlage gerecht wird. Das ist nicht immer einfach, denn hinter jedem Fall steht auch ein Mensch.

Kommen Sie immer zu einer Entscheidung?

Ja, eigentlich immer, manchmal aber erst nach Diskussionen zwischen mir und Herrn Nobel oder mit der Verwaltung. Im Zweifel,

indem wir uns die Akte intensiv vornehmen, uns das Gutachten ansehen und die Fakten noch einmal durchgehen. Wir machen es uns nicht leicht. Ich finde es aber am Ende auch nicht wirklich hilfreich, die Entscheidungen anderen zu übergeben, weil man sich nicht entscheiden kann, auch wenn diese Möglichkeit laut Satzung besteht.

Kommen Ihnen Ihre Erfahrungen im Präventionsausschuss und im Vorstand zugute?

Wichtig und nah an der Praxis der jeweiligen Branche arbeiten bei der BG Verkehr vor allem die Präventionsfachausschüsse. Damit sich die Unfallzahlen rückläufig entwickeln, klären wir dort, wie die Präventionsarbeit gestaltet werden kann und muss. Dazu gehört auch die Unfallanalyse, aber weniger der einzelne Fall, der im Rentenausschuss relevant ist. (uk)



Risikofaktor: Weißer Hautkrebs

UV-Licht ist die Hauptursache für die Entstehung vieler Hautkrebsarten. Bekannt ist das schon seit langem. Trotzdem bekommen jedes Jahr viele Erwachsene einen Sonnenbrand.

Anfangs sieht der weiße Hautkrebs aus wie ein harmloser roter Fleck oder ein kleiner Pickel. Später wird daraus eine raue oder schuppige Stelle, die nicht abheilt, eventuell auch blutet. Wird die Gefahr früh erkannt, sind die Heilungsaussichten sehr gut. Man unterscheidet zwei Formen des „weißen Hautkrebses“: das Plattenepithelkarzinom (PEK), das auch Tochtergeschwülste (Metastasen) bildet, und das Basalzellkarzinom (Basaliom), das so gut wie nie metastasiert, sondern nur lokal destruktiv wächst.

Die UV-Belastung ist in der Mittagszeit zwischen 11 und 15 Uhr am stärksten.

Wird das Basaliom nicht rechtzeitig bemerkt und behandelt, wächst es. Langsam wird aus der harmlosen kleinen Stelle eine großflächige Wucherung. Manchmal wächst der Tumor auch tief in das Gewebe hinein, bis in die Knochen. Auch das kann man noch operieren. Aber das Risiko ist ungleich höher und die Narben bleiben.

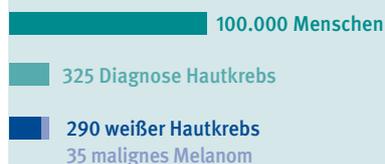
Die Haut vergisst nichts

Seit 2015 können bestimmte Formen des hellen Hautkrebses, die durch Sonneneinstrahlung

Sonnenschutz bei Arbeit und Freizeit

- ▶ In den Mittagsstunden in Gebäuden oder im Schatten aufhalten
- ▶ Konsequent die Haut mit langärmeliger Kleidung und langen Hosen schützen
- ▶ Kopfbedeckung mit breiter Stirnblende und Krempe tragen
- ▶ Sonnenschutzcreme mit hohem Lichtschutzfaktor (mindestens 30) an den Körperstellen verwenden, die nicht von Kleidung bedeckt sind, und mehrmals täglich großzügig auftragen

Statistik



verursacht wurden, als Berufskrankheit anerkannt werden. Besonders Menschen, die viel im Freien arbeiten, sind häufig betroffen. Allerdings ist es oft schwer nachweisbar, ob die Erkrankung durch die Berufstätigkeit oder in der Freizeit entstanden ist. In der Regel hat der Hautkrebs eine lange Vorgeschichte. Deswegen sind auch Menschen betroffen, die aktuell sehr auf Sonnenschutz achten, aber früher nicht aufgepasst haben. Für diese Krebsart ist es typisch, dass sie langsam über Jahre und Jahrzehnte wächst. Daher erkranken Menschen über 60 Jahre besonders oft.

Meistens sind die „Sonnenterrassen“ betroffen, das sind vor allem die Nase, Ohren und Unterlippe, der Nacken oder die Glatze, aber auch die Hände. Menschen mit heller Haut und hellen Haaren sind stärker gefährdet und müssen besonders auf Sonnenschutz achten. Und auch die Augen leiden unter der UV-Strahlung, deshalb sollte man frühzeitig eine gute Sonnenbrille (UV Schutz 400) aufsetzen! (dp)

+ Weitere Informationen:
DGUV Information 203-085
„Arbeiten unter der Sonne“
<http://publikationen.dguv.de>

Endspurt für den Lohnnachweis digital

Am 1. Januar 2019 ist es so weit: Unternehmer können den Lohnnachweis dann nur noch über zertifizierte Lohnabrechnungsprogramme und die Ausfüllhilfe SVnet einreichen.

Der Gesetzgeber integrierte 2017 den Lohnnachweis der Berufsgenossenschaften in das DEÜV-Meldeverfahren. Um das neue Verfahren einzuführen, begann vor zwei Jahren eine Testphase. Während dieser Zeit mussten Unternehmer den Lohnnachweis doppelt einreichen: auf herkömmlichem Weg und über den neuen digitalen Lohnnachweis. Inzwischen ist die Testphase abgeschlossen. Die Lohnabrechnungsprogramme und die Ausfüllhilfe SVnet arbeiten fehlerfrei.

Worauf es jetzt ankommt

Unternehmen, die noch nicht am neuen Verfahren teilgenommen haben oder bei denen die Lohnsummen aus beiden Verfahren abweichen, werden seit einigen Monaten von der BG Verkehr kontaktiert, um über die Umstellung zu informieren oder Fehler zu beheben. Diese Qualitätskontrolle ist noch im vollen Gange.

„Bis zum Ende des Jahres ist nicht mehr viel Zeit“, warnt Ralf Schäfer, der als Projektleiter den Übergang vom alten zum neuen Meldeverfahren begleitet. Er rät: „Testen Sie, ob der neue digitale Lohnnachweis bei Ihnen läuft.“

Dann geraten Sie vor dem Jahreswechsel nicht unter Zeitdruck. Sie können Fehlerquellen beseitigen und die Lohnsummen richtig schlüsseln.“ Seine Tipps aus den Gesprächen mit Unternehmern und Steuerberatern:

- ▶ Verwechseln Sie den digitalen Lohnnachweis nicht mit dem Lohnnachweis über das Extranet *BGdirekt* der BG Verkehr. *BGdirekt* ist kein Bestandteil des neuen Verfahrens, wird aber als Serviceportal fortgeführt und ausgebaut.
- ▶ Die UV-Jahresmeldung (eine sogenannte 92'er Meldung) ist ausschließlich für den Prüfdienst der Rentenversicherung bestimmt und ersetzt den bisherigen Datenbaustein Unfallversicherung (DBUV) in den Entgeltmeldungen. Die Berufsgenossenschaft erhält diese Meldung nicht. Nähere Informationen zur UV-Jahresmeldung erhalten Sie bei der Deutschen Rentenversicherung.
- ▶ Eine gute Beschreibung des neuen Verfahrens mit allen wichtigen Terminen erhalten Sie auf den Seiten der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Die dort angebotene Hilfe zum Erstellen des Lohnnachweises wird von vielen Unternehmern als sehr hilfreich empfunden.
www.dguv.de/de/Versicherung/uv-meldeverfahren
- ▶ Informationen finden Sie auch auf der Homepage der BG Verkehr. Ein kurzer Erklärfilm zeigt, wie das neue Verfahren funktioniert.
www.bg-verkehr.de
Webcode: 16488979
- ▶ Haben Sie Fragen oder benötigen Sie Hilfe beim Einreichen des neuen digitalen Lohnnachweises? Dann rufen Sie uns gern an, wir haben bei der BG Verkehr eine Hotline eingerichtet:
Hotline der BG Verkehr: 040 3980-1218
- ▶ Informationen zu den Meldepflichten gegenüber den einzelnen Zweigen der Sozialversicherung beantwortet ein neues Informationsportal:
www.informationsportal.de

(uk)



Der Arbeitsweg

Ein Weg, den Sie vermutlich öfter gehen oder fahren als alle anderen. Ein Weg, den Sie so gut kennen wie Ihre Westentasche. Formell beginnt er, wenn Sie die Außentür Ihres Wohnhauses hinter sich schließen, und er endet an der Außenpforte Ihres Betriebes. Sie ahnen es – der Arbeitsweg. Er birgt viele Gefahren, da er meist im gefährlichsten Lebensbereich stattfindet, den wir bei uns kennen, dem Straßenverkehr. Vielleicht gerade deshalb, weil wir glauben, ihn quasi im Schlaf zu beherrschen. Und das tun in der Tat viele Beschäftigte, die sich fünf Minuten nach dem Weckerklingeln bereits am Steuer ihres Autos beziehungsweise am Lenkrad ihres Motorrads, Fahrrades oder Pedelects befinden. Morgens noch nicht fit, abends

vielleicht erschöpft und mit den Gedanken bereits am Fahrtziel, fehlt es oft an der nötigen Konzentration. Vielleicht fehlt es aber auch an der nötigen Ausstattung, wie einem Fahrradhelm oder adäquater Motorradbekleidung. Auf jeden Fall ist es sinnvoll, den Arbeitsweg mit in die Gefährdungsbeurteilung aufzunehmen, denn ganz ohne Einflussmöglichkeiten ist das Unternehmen nicht. Und Beschäftigte, die den Weg zur Arbeitsstätte nicht geschafft haben, fehlen – meist im wahrsten Sinne des Wortes – schmerzlich. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat übrigens ein nützliches Instrument online zur Verfügung gestellt: GUROM. Vielleicht passt es auch für Ihren Betrieb. Probieren Sie es zumindest mal aus.



© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention



Von Kindern lernen

Menschen sind dafür geboren, sich zu bewegen. Sobald Kinder das Laufen gelernt haben, nutzen sie diese wunderbare Fähigkeit überglücklich aus. Erwachsene dagegen sitzen stundenlang, sei es im Beruf oder in der Freizeit. Regelmäßige Bewegung ist eine wichtige Voraussetzung für körperliche Gesundheit, wirkt vorbeugend gegen Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Übergewicht.

Menschen, die oft Sport treiben oder einfache Aktivitäten in den Alltag integrieren, fühlen sich zufriedener und ausgeglichener. Viele Unternehmer wissen das, sie unterstützen den Besuch im Fitnessstudio, bieten Sportkurse oder Gesundheitstage an. Führungsverantwortliche sollten dabei mit gutem Beispiel vorangehen, wobei „gehen“ durchaus wörtlich gemeint ist: Schon Treppensteigen hat einen positiven Effekt!

Unser Webtip:

Satzung der BG Verkehr

Wer sich ganz genau über die Aufgaben der BG Verkehr und die Rechte und Pflichten der Mitgliedsunternehmen informieren will, schaut am besten in die Satzung. Sie setzt die Bestimmungen für die Unfallversicherung aus dem Sozialgesetzbuch um. Die Satzung wird von der Vertreterversammlung, dem höchsten Gremium der Selbstverwaltung, beschlossen. Die aktuelle Fassung und Nachträge dazu stehen im Bereich „Die BG Verkehr – Aufgaben und Satzung“ zum kostenlosen Download bereit.

 www.bg-verkehr.de
Webcode 16544248

So erreichen Sie die BG Verkehr

Hauptverwaltung

Hamburg

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

Dienststelle Schiffssicherheit

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

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

Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi



Die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© Ralf Höhne/BG Verkehr

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

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

Außenstelle Duisburg

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

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

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



Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint am **1. Dezember 2018**

© Thinkstock/istock/goir/furtaev

Hinweis für Abonnenten:

Für den Versand des SicherheitsProfi verwenden und speichern wir Ihre Adressdaten. Diese werden ausschließlich und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Datenschutz für den Versand des Magazins genutzt. Unsere Datenschutzhinweise zur Verarbeitung personenbezogener Daten finden Sie auf unserer Website.

+ www.bg-verkehr.de
Webcode 18709008



**Anmeldung unter:
www.bg-verkehr.de**

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

**Ein Klick
und Sie wissen mehr**