

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr



Zusammenarbeit | 12

Führen auf Distanz

Unfallbericht Verpuffung im Beifahrerraum | 08

Hubschrauber Messflüge an Windrädern | 10



Die Digitalisierung verändert unsere Arbeitswelt.

Liebe Leserin, lieber Leser,

viele von Ihnen haben inzwischen den Beitragsbescheid unserer Berufsgenossenschaft erhalten und dabei feststellen können, dass wir Ihren Beitrag für 2018 leicht senken konnten. Den Bericht dazu finden Sie in dieser Ausgabe auf den Seiten

26 und 27. Die Mitglieder des Vorstandes haben ihre Entscheidung nicht lange diskutiert. Die gute Entwicklung der Lohnsummen und ein relativ ausgeglichener Haushalt machten es ihnen leicht, die positive Haushaltsentwicklung an die Mitgliedsunternehmen weiterzugeben.

Beim Durchblättern dieses „SicherheitsProfi“ werden Sie feststellen, dass wir in dieser Ausgabe einen Schwerpunkt auf die Verkehrssicherheit setzen, der vor allem durch aktuelle Termine und Gespräche entstanden ist. Wir berichten über unseren Parlamentarischen Abend, in dessen Rahmen wir über Aspekte der Arbeits- und Verkehrssicherheit mit Bundestagsabgeordneten diskutieren konnten, und über ein Fachgespräch zur Verkehrssicherheit, bei dem Forschungsergebnisse im Umfeld der Verkehrswirtschaft vorgestellt wurden. Die dort geführten Gespräche, aber auch der Beitrag zum Thema „Führen auf Distanz“ haben mir noch einmal sehr bewusst gemacht, wie sehr sich die Arbeitswelt in den von uns versicherten Branchen verändert und weiterentwickelt. Automatisierungsprozesse führen dazu, dass sich neue Formen der Erwerbstätigkeit im Bereich der Sharing Economy entwickeln, wie zum Beispiel Uber oder Airbnb. Die Zahl der Soloselbstständigen nimmt zu. Immer mehr Arbeitsplätze werden ausgelagert ins Homeoffice. Für uns als Berufsgenossenschaft ist es wichtig, diese neuen Beschäftigungsformen in den Blick zu nehmen und dabei besonders auf die Menschen zu achten, die in diesen neuen Erwerbsformen tätig sind. Sichere und gesunde Arbeitsplätze und eine gute Absicherung bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten sind in unserer Gesellschaft ein hohes Gut. Wir dürfen und werden es nicht aus den Augen verlieren.

Ihre

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Impressum

Herausgeber:

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

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka, Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:

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

Gestaltung/Herstellung:

mDsCreative GmbH
Alte Jakobstraße 105, 10969 Berlin

Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

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.



12

© mdsCreative/Beate Aulnering



10

© picture-alliance/Jens Büttner



11

© gettyimages/Markus Bernhard

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Verpuffung im Beifahrerraum
Ein Unfallbericht 08

Messflüge an Windrädern
Einwirkung auf Hubschrauber untersucht 10

Kampagne kommmitmensch
Sicherheit im Straßenverkehr 11

Führen auf Distanz
Neue Formen der Zusammenarbeit 12

Biomonitoring wird fortgesetzt
Fume- and Smell-Events 15

Reportage
Freie Fahrt für frische Milch – Lebensmitteltransporte bei der Firma Lettl 16

Papier oder PC?
Dokumentationspflichten im Arbeitsschutz 22

Hitzealarm
Tipps für unterwegs 24

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 25

Beitragsfuß abgesenkt
Die Beiträge an die BG Verkehr sinken leicht 26

100 Prozent für Arbeits- und Verkehrssicherheit
Parlamentarischer Abend der BG Verkehr 28

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02

Mit dem Flugtaxi in die Stadt



© gettyimages/Olena Ostapenko

In drei Minuten mit dem Lufttaxi vom Hamburger Flughafen in die Innenstadt: Dieses Szenario könnte bereits 2025 Realität werden, meinen einige Experten. Für die Entwicklung und Erprobung von Drohnen und Lufttaxis will der Bund nun Fördermittel zur Verfügung stellen. 15 Millionen Euro hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer dafür in den nächsten vier Jahren in Aussicht gestellt. Dorothee Bär, Staatsministerin für Digitalisierung, hält trotz großer Konkurrenz aus China und den USA eine deutsche Weltmarktführerschaft bei der Entwicklung von Flugtaxis für möglich. „Wir haben hier sehr starke Unternehmen wie Airbus, Lilium und Volocopter“, äußerte sich Bär gegenüber der „Rheinischen Post“.

BER einen Schritt weiter

© Adobe Stock/ Andreas Grühl



Am neuen Hauptstadtflughafen geht es voran. Die Entrauchungssteuerung im Terminal 1 wurde nun vom TÜV final geprüft und ohne Mängel freigegeben, teilt die Flughafengesellschaft mit. Die Entrauchungssteuerung soll das Zusammenspiel zwischen maschineller Entrauchung und den Nachströmelementen für Frischluft sichern. Im Brandfall sorgen mehr als 120 Entrauchungsanlagen für eine rauchfreie Schicht von 2,50 Metern für mindestens 15 Minuten, so die Flughafengesellschaft.



© Adobe Stock/lazylama

Brexit: Versicherungsschutz bleibt bestehen

Weil das britische Parlament dem mit der EU ausgehandelten Austrittsabkommen noch nicht zugestimmt hat, wurde die Austrittsfrist bis zum 31. Oktober verlängert. Wie wirken sich die möglichen Szenarien aus, wenn Versicherte der BG Verkehr bei einer Auslandstätigkeit im Vereinigten Königreich einen Arbeitsunfall erleiden?

Keine Änderungen ergeben sich, wenn das Vereinigte Königreich dem Austrittsabkommen bis zum 31. Oktober noch zustimmt, wenn eine Verlängerung der Austrittsfrist vereinbart würde oder das Land vom Brexit zurücktreten würde.

Aber auch bei einem unregelmäßigen Austritt bleibt der Versicherungsschutz bestehen (Ausstrahlung, § 4 Absatz 1 SGB VII). Ändern würden sich die Art der Leistungsbeschaffung, der Umfang der Leistungen und die Kostenerstattung. Alle bisher verwendeten Anspruchsbescheinigungen zum Erhalt von Sachleistungsaushilfe für die besonderen Leistungen bei Arbeitsunfall und Berufskrankheiten (E 123 bzw. DA 1) verlieren bei einem No-Deal-Brexit ihre Gültigkeit. Bei einem Arbeitsunfall oder einer Berufskrankheit in Anspruch genommene Leistungen werden dann auf dem Wege der Kostenerstattung nach § 97 Nummer 2 SGB VII abgewickelt. Negative Auswirkungen auf die Mitgliedsbetriebe der BG Verkehr sind also bei keinem der Szenarien zu erwarten.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 19912288
www.dguv.de | Webcode: d1181934



© gettyimages/anyaberkut

Jeden Tag 336.000 Passagiere

Von den 24 größten Verkehrsflughäfen in Deutschland traten im Jahr 2018 rund 122,6 Millionen Passagiere eine Flugreise an. Wie das Statistische Bundesamt mitteilt war dies ein neuer Höchstwert, der einen Zuwachs um 4,2 Prozent im Vergleich zu 2017 bedeutet. Pro Kalendertag starteten 2018 durchschnittlich knapp 336.000 Passagiere eine Flugreise. Der Flugverkehr mit dem Ausland, auf den etwa vier Fünftel aller Fluggäste entfallen, hat sich mit einer Steigerung von 5,5 Prozent auf 99,0 Millionen Passagiere stärker erhöht als der gesamte Flugverkehr. Die Zahl der Passagiere mit einem Ziel im Inland nahm mit 23,5 Millionen dagegen leicht ab (-0,8 Prozent).

Aktuelle

Unfallmeldungen

Ladebrücke rutscht weg

Ein Mitarbeiter des Catering trug in jeder Hand einen Standardbehälter aus der Bordküche. Als er leicht nach vorne gebeugt die Kabine verließ, um auf das Hubfahrzeug umzusteigen, geriet er ins Stolpern. Bei dieser heftigen Bewegung rutschte das Überladeblech weg und der Mann stürzte zu Boden. Er zog sich schwere Kopfverletzungen zu und war monatelang nicht arbeitsfähig. Der Abstand zwischen Überladeblech und Kabine war deutlich größer gewesen als vorgeschrieben.

Von Deichsel getroffen



Beim Entladen eines Flugzeuges schlug die Zugdeichsel eines voll beladenen Containers gegen das linke Knie und den linken Oberschenkel des Mitarbeiters. Der Versicherte merkte zunächst nichts, hatte aber am Folgetag starke Schmerzen und konnte nicht auftreten. Der Arzt stellte einen Reizerguss im Knie fest.

Sturz auf der Treppe

Die Mitarbeiterin hatte einige Unterlagen von ihrem Schreibtisch in einem Karton zusammengepackt, um ihren Umzug in ein anderes Büro ein Stockwerk tiefer möglichst rasch zu beenden. Auf dem Weg nach unten stolperte sie im Treppenhaus und fiel mehrere Stufen hinab. Da sie den Karton mit beiden Händen hielt, konnte sie den Sturz nicht abfangen. Neben schweren Prellungen und einer Platzwunde am Kopf erlitt sie einen komplexen Knöchelbruch.

Arbeitsmedizin in der Luftfahrt

Vom 29. bis 31. August bietet die BG Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Köln das Seminar „Arbeitsmedizin in der Luftfahrt“ an. Schwerpunkte bilden Arbeitshilfen zur Durchführung arbeitsmedizinischer Vorsorgeuntersuchungen bei fliegendem Personal sowie luftfahrttypische Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten. Weitere Themen sind Schlafmedizin, circadiane Rhythmik und Jetlag sowie die Anforderungen an das Sehorgan und Untersuchungsmethoden. Das Angebot richtet sich an Fachärzte für Arbeitsmedizin, Ärzte mit der Zusatzbezeichnung „Betriebsmedizin“ sowie Flugmedizinische Sachverständige (AME) Klasse I.

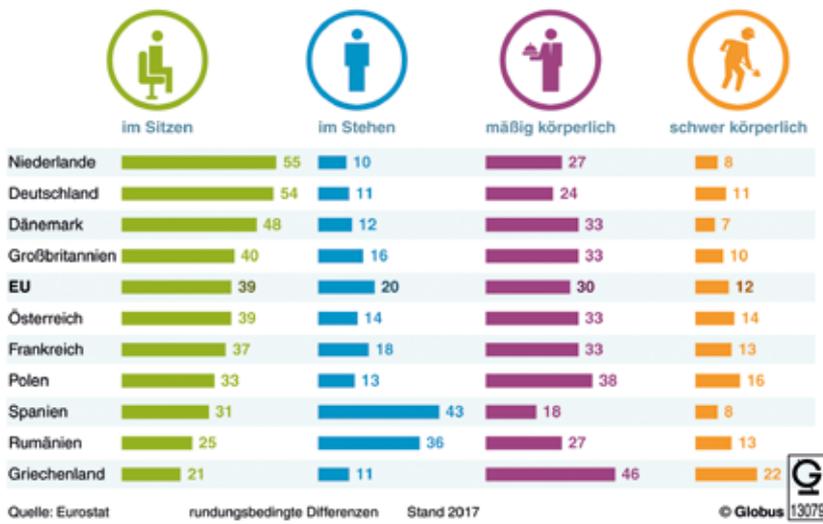
+ Weitere Informationen und Anmeldung:
www.bg-verkehr.de | Webcode: 19847066

Unfallbilanz 2018

15 Unglücke mit Todesopfern haben sich 2018 in der gewerblichen Zivilluftfahrt ereignet. Bei dem Absturz einer Boeing 737 in Indonesien kamen 189 Menschen ums Leben. Bei weiteren Unglücken in Russland, Nepal, Kuba und im Iran starben jeweils mehr als 50 Personen. Insgesamt kamen nach Angaben des Aviation Safety Network 556 Fluggäste und Crewmitglieder ums Leben. Nicht eingeflossen in diese Bilanz sind Unglücke mit Militärmaschinen oder kleineren Flugzeugen mit weniger als 14 Passagiersitzen an Bord. Im Jahr 2017, dem sichersten in der Geschichte der Luftfahrt, starben bei zehn Unfällen 44 Menschen.

Sitzen oder schleppen?

Von je 100 Beschäftigten in diesen EU-Ländern arbeiten so viele ...



Büroangestellte, Lkw- oder Taxifahrer, Call-Center-Mitarbeiter: Die meisten Berufstätigen in der EU arbeiten im Sitzen – in Deutschland und den Niederlanden sind es besonders viele.



© BG Verkehr

BG Verkehr berät zu Gehörschutz

Was macht man, wenn alle Lärminderungsmaßnahmen ausgeschöpft sind, es aber immer noch zu laut am Arbeitsplatz ist? Klar – Gehörschutz benutzen. Aber welchen? Oft gibt es nur „die eine“ Sorte, vom Einkauf beschafft und im Spender an die Wand gehängt. Die Anforderungen an einen geeigneten Gehörschutz gehen aber weit darüber hinaus. Ist die Dämmung zu niedrig oder zu hoch? Kann ich Warnsignale noch hören? Sitzt der Gehörschutz nicht richtig oder drückt? Muss ich erst mal 30 verschiedene Gehörschützer beschaffen? Bringen Sie Licht ins Dunkel! Die Aufsichtspersonen der BG Verkehr sind jetzt mit einem Gehörschutzkoffer ausgestattet. Sie beraten zum Thema und bieten Ihnen die Gelegenheit, verschiedene Gehörschützer auszuprobieren.

+ Kontakt: www.bg-verkehr.de/die-bg-verkehr/standorte

Unterweisungen werden Pflicht

Seit dem 21. April 2019 dürfen persönliche Schutzausrüstungen (PSA) vom Hersteller nur noch in Verkehr gebracht werden, wenn sie der Verordnung (EU) 2016/425 (PSA-Verordnung) entsprechen. In dieser Verordnung werden Produkte wie Gehörschutz und Rettungswesten neu als PSA der Kategorie III eingestuft. Bisher waren sie in der niedrigeren Kategorie II angesiedelt. Für die Benutzer dieser PSA werden damit Unterweisungen mit Übungen zur Pflicht.

Vergrämung hilft gegen Vögel

1.764 Vogelschläge wurden dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) 2017 gemeldet. Wie die Behörde in ihrem Sicherheitsbericht mitteilt, entsprach dies etwa einem Viertel aller 2017 erfassten Ereignismeldungen. Positiv ist nach Angaben des LBA, dass nur etwa sieben Prozent der Vogelschläge zu einem Schaden am Flugzeug führten. 35 Prozent der Vogelschläge ereigneten sich beim Start, 34 Prozent bei der Landung. Flughäfen sollten daher viel Wert auf ein geeignetes Biotopmanagement und gezielte Maßnahmen zur Vergrämung der Tiere legen, so das LBA. So könne zum Beispiel durch die Entfernung von Sträuchern mit Beeren das Nahrungsangebot für Vögel verringert werden.



© Adobe Stock/ dieter76



© gettyimages/Vladimir Popovic

Mehr Unfälle?

Tretroller sind jetzt für den Straßenverkehr zugelassen. Experten rechnen mit mehr Unfällen. „Die Zulassung führt dazu, dass der Straßenverkehr noch komplexer wird und sich noch mehr Verkehrsteilnehmer die Verkehrswege teilen müssen“, sagt Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr. „Wenn künftig auch Elektrokleinstfahrzeuge auf dem Radweg fahren, erfordert dies außerdem von Lkw-Fahrern noch mehr Aufmerksamkeit beim Rechtsabbiegen“, so Ruff.

Tag der Verkehrssicherheit

Am dritten Samstag im Juni finden auch in diesem Jahr wieder deutschlandweit zahlreiche Veranstaltungen im Rahmen des Tages der Verkehrssicherheit statt. Initiator ist der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR). Aktuelle Informationen über die für den 15. Juni geplanten Veranstaltungen gibt es auf der Website zur Aktion.

+ www.tag-der-verkehrssicherheit.de



Warum verhalten wir uns so?

Rund 80 bis 95 Prozent aller Unfälle werden durch menschliches Verhalten verursacht. Warum hält man sich oft nicht an Vorschriften? Was treibt Menschen an? Wie kann man Einfluss nehmen auf das Verhalten? Die Broschüre der BG Verkehr beschäftigt sich mit der Psychologie der Arbeitssicherheit.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 17172034



Fahrzeuge mit Hochvoltssystemen

Der Flyer der BG Verkehr „Pannen- und Unfallhilfe an Fahrzeugen mit Hochvoltssystemen“ beschreibt, wie eine gefahrungsfreie Pannenhilfe bei Hybrid- oder Elektrofahrzeugen gewährleistet werden kann. Interessant ist der Flyer vor allem für Unternehmen, die diese Leistung an entsprechenden Pkw und Nutzfahrzeugen durchführen.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 11608740

Onlinespiel für Fahrprofis

Immer wieder kommt es zu Unfällen, weil abgestellte Fahrzeuge nicht richtig gesichert werden. Wichtig ist, dass die Fahrer wissen, in welcher Reihenfolge die einzelnen Schritte vom Anhalten bis zum Aussteigen erfolgen müssen, damit ihr Fahrzeug vor dem Wegrollen geschützt ist. Machen Sie es richtig? Mit einem neuen Onlinebilderlegespiel auf der Website der BG Verkehr können Sie testen, ob Sie die notwendigen Schritte kennen.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 16258247



Neu erschienen

Büroarbeitsplätze: Branchenregel in englischer Sprache

Hinweise in englischer Sprache zu Themen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes in Büros gibt die neue Publikation der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung „Office businesses sector“. Behandelt werden in der Branchenregel Fragen rund um die Ergonomie von Büroarbeitsplätzen, wie etwa Beleuchtung, Klima und Lärmschutz. Sie berücksichtigt dabei verschiedene Arbeitsbereiche in Bürobetrieben und umfasst auch den Technikbereich, den Empfang und mobil arbeitende Mitarbeiter.

+ <https://publikationen.dguv.de>



Diese Medien helfen beim Arbeits- und Gesundheitsschutz in den Betrieben.

Beschäftigte einbeziehen

Mit der richtigen Kommunikation können Unterweisungen einen Mehrwert für den betrieblichen Alltag bedeuten. Die neue Praxishilfe Kommunikation „Gemeinsam besser kommunizieren: Gesprächsformate für eine gute Kultur“ der Kampagne **kommit** mensch enthält Tipps und richtet sich vor allem an kleinere und mittlere Betriebe. Behandelt werden Anlässe und Möglichkeiten zum Austausch über Sicherheit und Gesundheit, verschiedene Gesprächsformate und Tipps für die erfolgreiche Umsetzung.

+ www.kommitmensch.de/toolbox/broschueren



Film soll Unfällen vorbeugen

Smartphone gecheckt statt auf den Straßenverkehr geachtet, unterwegs mit einem unsicheren Fahrrad, müde am Steuer wegen zu viel Stress: Auf die damit verbundenen Gefahren macht ein neuer, rund zehnminütiger Film aufmerksam. „Ich weiß ja, wie es sicher geht“ thematisiert Wege-, Dienstwege- und Arbeitsunfälle im Straßenverkehr. Er wurde vom Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit und vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat herausgegeben.

+ www.youtube.com

Verpuffung im Beifahrerraum

Desinfektionsmittel gehören für Monteure zur Grundausstattung. In großen Mengen bergen sie aber ein Gefahrenpotenzial, wie ein Unfallbeispiel zeigt.

Die Fahrt mit dem Pritschenwagen ist für Torben Haensch* Routine. Auch an einem Nachmittag Anfang 2018 nutzt der Monteur das Fahrzeug, um von einem seiner Einsätze zurückzufahren. Sein Kollege Stefan Meyerink* sitzt am Steuer, Haensch nimmt auf dem Beifahrersitz Platz. Plötzlich werden die beiden von einem hellen Licht im Fußraum der Beifahrerseite geblendet. Kurz darauf entwickelt sich starker Rauch in der Kabine – Haenschs Hose hat Feuer gefangen. Meyerink reagiert geistesgegenwärtig, stoppt den Wagen sofort und erstickt den Brand mit seiner Jacke. Haensch gelingt es noch, seine Hose selbstständig auszuziehen. Dann wird er mit Verbrennungen dritten Grades am Unterschenkel ins Krankenhaus gebracht. Acht Prozent der Körperoberfläche sind betroffen, fünfmal musste Haensch bisher operiert werden. Mehr als drei Monate ist der Monteur in Behandlung und arbeitsunfähig. Weitere Operationen sind notwendig.

Was ist schiefgelaufen?

Der Fall gab den Brandermittlern der Feuerwehr zunächst ebenso Rätsel auf wie der Kriminalpolizei, die hinzugezogen wurde. Weder Haensch noch Meyerink hatten in irgendeiner Form mit Feuer im Wagen hantiert oder gar im Fahrzeug geraucht. An den Resten der Arbeitskleidung (Arbeitshose, lange Unterhose, Arbeitsschuhe und Socken) waren zudem keinerlei Rückstände brennbarer Substanzen zu entdecken: Weil solche Substanzen restlos verpuffen können, lässt sich oft nicht mehr herausfinden, welcher brennbare Stoff für einen Brand ursächlich war.

Mit Akribie konnten die Ermittler den wahrscheinlichen Unfallhergang aber schließlich doch rekonstruieren: In der Beifahrertür des Pritschenwagens befand sich

Flaschen mit Desinfektionsmittel können eine unerwartete Gefahrenquelle sein.

Die Beifahrertür war der mutmaßliche Ausgangspunkt des Brandes.

© BG Verkehr/Robert Nowak; * Name von der Redaktion geändert.

eine Ein-Liter-Flasche mit dem flüssigen Desinfektionsmittel, die noch zu einem Viertel gefüllt war. Eine weitere, kleinere Flasche befand sich zudem im Handschuhfach des Pritschenwagens. Wirkstoff des Desinfektionsmittels ist der entzündliche Stoff Propanol. Obwohl beide Flaschen fest verschlossen waren, konnte nach Ansicht des Landeskriminalamtes NRW ein gasförmiges Gemisch (Aerosol) mit dem Propanol aus der Flasche in der Beifahrertür entweichen. Das Aerosol findet seinen Weg auch durch kleinste Öffnungen. Im Beifahrerraum breitete sich das explosionsfähige Luft-Gas-Gemisch aus, das durch einen Zündfunken in Brand gesetzt wurde. Dieser wurde nach Ansicht der Kriminalpolizei durch einen der elektrischen Zugangsschlüssel ausgelöst, den Haensch an einem Schlüsselbund an der rechten Seitentasche seiner Hose trug.

Aber auch ein Zündfunke, der einfach durch elektrostatische Aufladung entsteht, hätte das Luft-Gas-Gemisch entzünden können. Dass Haensch eine Hose mit hohem Kunststoffanteil trug, ließ die Kleidung besonders schnell Feuer fangen.

Gefahrenquellen minimieren

Im offiziellen Unfallbericht heißt es eindeutig: „Es ist kein Verstoß feststellbar.“ Umso mehr zeigt der Fall auf, dass immer auch mit scheinbar unwahrscheinlichen Gefahrenquellen zu rechnen ist. Im Innenraum eines Fahrzeugs sollte deshalb auf offenes Feuer und Glut verzichtet werden, wie sie etwa beim Rauchen einer Zigarette entsteht. Auch Behälter mit brennbaren Stoffen sollten möglichst nicht in der Fahrgastzelle verwahrt werden. Stattdessen bietet es sich an, etwa Spraydosen an einem anderen Ort im Fahrzeug

Brandunfälle verhindern

- ▶ Offene Flammen oder Glut, wie sie etwa beim Rauchen entsteht, in der Fahrgastzelle vermeiden.
- ▶ Spraydosen nach Möglichkeit außerhalb der Fahrgastzelle aufbewahren.
- ▶ Möglichst auf Lösungsmittel oder andere brennbare Stoffe verzichten, die leichtflüchtig sind und im Gemisch mit Sauerstoff explosibel sein können (etwa Desinfektionsmittel oder Ottokraftstoff).
- ▶ Bei Mitteln mit brennbaren Bestandteilen vorzugsweise Gebinde auf Gelbasis verwenden.
- ▶ Wenn sich die Verwendung brennbarer Stoffe nicht vermeiden lässt, nur kleine Mengen mitführen.

Wo es möglich ist, sollten besser Desinfektionsmittel auf Gelbasis eingesetzt werden.



Das im Bodenraum entstandene Luft-Gas-Gemisch geriet durch einen Zündfunken des elektrischen Zugangsschlüssels am Schlüsselbund des Mitarbeiters in Brand.

Die Schuhe zeigen, welchen Schaden das Feuer in kurzer Zeit anrichtete.



zu lagern. In manchen Fällen ist es für einen reibungslosen Arbeitsablauf aber notwendig, dass Flaschen mit Lösungsmittel auch im Fahrzeug schnell griffbereit sind. So haben Torben Haensch und Stefan Meyerink als Monteure ständig mit Werkstücken zu tun, an denen sich Mikroorganismen befinden könnten. Sie sind deshalb auf Desinfektionsmittel angewiesen. Ihr Arbeitgeber fand nach dem Unfall aber eine Lösung, die auch für andere Betriebe eine gute Orientierung bietet. Bei dem Mitgliedsunternehmen dürfen pro Insasse ab sofort nur noch 0,1 Liter Desinfektionsmittel in jedem Fahrzeug mitgeführt werden. Außerdem wurden die Mittel in flüssiger Form durch Gebinde auf Gelbasis ersetzt. Dadurch verringert sich die Möglichkeit, dass ein gasförmiges Gemisch in ausreichender Menge in den Innenraum des Fahrzeugs entweichen kann und es zu einer gefährlichen Verpuffung kommt. (pha)

Messflüge an Windrädern

Können die Wirbelschleppen an Windkraftanlagen einem Hubschrauber im Arbeitseinsatz gefährlich werden? Die BG Verkehr startet eine Untersuchung.

Erfaufene Piloten kennen das Problem: In der Nähe von Windkraftanlagen bilden sich Luftwirbel. Je nach Wetterlage hat das spürbare Folgen. Die Maschine fliegt unruhig, „schüttelt“ sich und der Pilot muss deutlich gegensteuern, um die Position zu halten. Bei Arbeitsflügen, um zum Beispiel Stromleitungen oder Pipelines zu kontrollieren, müssen die Hubschrauber dicht an die Felder für Windkraftanlagen heranfliegen. Aber anders als für die Großflugzeuge in der Flächenfliegerei gibt es für Windkraftanlagen bisher keine definierten Abstandsgrenzen oder Daten über die Intensität der Luftwirbel. „Auf unseren Seminaren berichten die Teilnehmer oft von Schwierigkeiten beim Flug in unmittelbarer Nähe von Windkraftanlagen“, sagt Stephan Elfert. Der Diplomingenieur ist als Aufsichtsperson und Fachreferent der BG Verkehr im Einsatz und in der Helikopterszene gut vernetzt. „Wir wollten nicht abwarten, bis es zu einem Unfall kommt“, setzt er fort, „sondern die Risiken realistisch bewerten.“

Messflüge sollen Klarheit bringen

Die ersten Messflüge fanden im Herbst 2018 statt. Unter Federführung der BG Verkehr



Die Sensoren an der Maschine zeichnen unter anderem die Stärke der Vibrationen auf.

bildete sich ein Team, bestehend aus dem Sicherheitsingenieur Andreas Kühn des Netz-anbieters 50Hz Transmission, Prof. Frank Janser vom Fachbereich Luft- und Raumfahrt-technik der Fachhochschule Aachen und dem Flugunternehmen DHD Heliservice. Mitarbeiter der FH Aachen haben mehrfach untersucht, welche Konsequenzen die Wirbelschleppen großer Maschinen für den Flugverkehr haben. Prof. Janser ist ein ausgewiesener Fachmann für Aerodynamik und Strömungsmechanik.

Er wird unter anderem beim Bau neuer Flugplätze als Experte hinzugezogen, denn wenn kleinere Maschinen in die Wirbelschleppes eines Großflugzeuges geraten, kann das dramatische Folgen haben. Ein Beispiel dafür ist der Absturz eines Airbus A300 kurz nach dem Start in New York. Die Maschine war in die Wirbelschleppes der vorausfliegenden Boeing 747 geraten und in ein Wohngebiet gestürzt.

Rechtzeitig reagieren

In Jansers Fachbereich werden derzeit die Messprotokolle ausgewertet. Für die Messflüge hatten die Techniker eine mittelgroße Maschine mit Sensoren ausgestattet, die unter anderem aufzeichnen, wie stark die Beschleunigung und Vibrationen in der Nähe der Rotoren sind und welche Steuerkräfte der Pilot braucht, um die Maschine auf Kurs zu halten. Und wie geht es weiter? „Wir werten die riesigen Datenmengen zügig aus und prüfen, ob wir daraus bereits erste Sicherheitsempfehlungen zur Vermeidung von Unfällen in der Nähe von Windkraftanlagen formulieren können“, antwortet Stephan Elfert. Der „SicherheitsProfi“ wird berichten.

(dp)



Die BG Verkehr untersucht, wie riskant Arbeitsflüge in der Nähe von Windrädern sind.



Unterwegs im Straßenverkehr

© gettyimages / Markus Bernhard

Kann der Unternehmer auch Einfluss auf Sicherheitsfragen nehmen, wenn die Arbeit im Straßenverkehr oder auf Arbeitswegen stattfindet?

Auf dem Betriebsgelände nehmen Unternehmen ganz selbstverständlich Einfluss auf das Unfallgeschehen. Es werden Schutzvorrichtungen angebracht, mit guter Beleuchtung und dem richtigen Bodenbelag wird Sturzunfällen vorgebeugt und Führungskräfte überprüfen im direkten Kontakt, ob Schutzausrüstungen benutzt werden. Aber kann man Einfluss nehmen, wenn Mitarbeiter auf Dienstwegen oder auf dem Weg von und zur Arbeit am Straßenverkehr teilnehmen?

Kein Unternehmer kann eine Straße sicherer gestalten oder dafür sorgen, dass andere Verkehrsteilnehmer aufmerksamer sind, dass die Beleuchtung ausreichend ist, ja er kann noch nicht einmal kontrollieren, ob seine Mitarbeiter den Gurt anlegen. Anregungen, wie er trotzdem Einfluss nehmen kann, bietet die Kampagne **komm mit mensch**.

Sicherheit und Gesundheit

Zu innerbetrieblich relevanten Sicherheitsthemen gibt es in den Unternehmen Vereinbarungen und Vorgaben; viele Unternehmen machen deutlich, wie wichtig ihnen Sicherheit ist. Sie sorgen dafür, dass Maschinen und Arbeitsmittel sicher sind,

erstellen Betriebsanweisungen und unterweisen ihre Beschäftigten. Dies sollte selbstverständlich auch für die Verkehrssicherheit gelten.

Bei dienstlich genutzten Fahrzeugen ist es zum Beispiel möglich, Einfluss auf die Fahrzeugausstattungen zu nehmen: Durch den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen kann die Unfallwahrscheinlichkeit deutlich gesenkt werden. Machen Sie sich dies beim Fahrzeugeinkauf bewusst, investieren Sie in Sicherheitssysteme. Sie zeigen damit, wie wichtig Ihnen Ihre Mitarbeiter und deren Sicherheit sind.

Führung

Führungsverantwortliche sind Vorbilder. Wer zum Beispiel selbst ruhig und gelassen unterwegs ist, sich an die Geschwindigkeitsregeln hält, Telefonate im Auto nur über die Freisprecheinrichtung annimmt und Sicherheitssysteme nutzt, wirkt glaubwürdig. Wer hingegen als Vorgesetzter drängelt, es mit der Geschwindigkeit nicht so genau nimmt und vom Auto aus Kritikgespräche mit den Mitarbeitern führt, wird es schwer haben, seine Mitarbeiter davon zu überzeugen, wie wichtig sicherheitsgerechtes Verhalten ist.

Fehlerkultur

Beinaheunfälle oder Defekte am Fahrzeug sind oft die Vorboten größerer Unfallereignisse. Mit der täglichen Abfahrtkontrolle wird festgestellt, ob Fahrzeuge einsatzfähig sind oder ob etwas in Ordnung gebracht werden muss. Dies gilt für Fahrzeuge auf dem Vorfeld und im innerbetrieblichen Verkehr genauso wie für Fahrzeuge, die am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen. Eine Checkliste erleichtert den Mitarbeitern die Meldung und Ihnen die Dokumentation. Einen Vorschlag für einen Abfahrtcheck finden Sie als Kopiervorlage zum Beispiel in den Fahrerbüchern der BG Verkehr.

Ihnen als Praktiker fallen sicher noch viele weitere Möglichkeiten ein, wie die Sicherheit und der Gesundheitsschutz über die Handlungsfelder der Kampagne zum Leben erweckt werden können und so eine Kultur der Prävention in Ihrem Unternehmen entsteht. (rb)

komm **mit** mensch

 kommmitmensch.de



Führen auf Distanz gelingt
gut, wenn man Vertrauen
in die Kompetenz und
Leistungsbereitschaft der
Mitarbeiter hat.

Führen auf Distanz

Das Führen von Mitarbeitern ist besonders herausfordernd, wenn man mit dem Arbeitsteam keinen unmittelbaren Kontakt hat.

Distance Leading, Digital Leadership, virtuelles Führen, Führen auf Distanz – all das sind Begriffe für den gleichen Sachverhalt: Mitarbeiter und Führungskräfte arbeiten an einem anderen Ort und manchmal auch zu unterschiedlichen Arbeitszeiten. Solche Konstellationen einer räumlichen und zeitlichen Distanz der Zusammenarbeit gibt es viele: beim Arbeiten im Homeoffice, im Außendienst, an unterschiedlichen Standorten eines Betriebs oder auch im Falle von Lkw- oder Busfahrern, die selbstständig ihren Arbeitsalltag bewältigen, ohne permanenten Kontakt mit der Zentrale. Selbst Führungsverantwortliche vor Ort – Kapitäne auf Schiffen oder in Flugzeugen – müssen mit der Reederei oder ihrer Basis Kontakt halten und Anweisungen entgegennehmen.

Gemeinsam ist allen Formen dieser Arbeitsgemeinschaften, dass Mitarbeiter flexibel die vereinbarte Arbeitsleistung erbringen und die Führungskraft keinen unmittelbaren Kontakt zu ihren Mitarbeitern oder dem Team hat. Sie kann fest angestellte Beschäftigte, freie Mitarbeiter oder virtuelle Teams nur indirekt steuern, um ihrer Führungsverantwortung nachzukommen.

Auch bei Führen auf Distanz ist es das klassische Führungsrepertoire, welches den Erfolg oder Misserfolg der Führungsarbeit bestimmt. Die Führungsaufgaben unterscheiden sich nicht, wohl aber die Art und Weise, wie diese in der Praxis umgesetzt werden. Wenn Führungskräfte ihre Mitarbeiter nicht mehr täglich sehen, müssen sie anders anweisen, delegieren, kommunizieren, die Leistungserbringung kontrollieren



und steuern. Ist der unmittelbare Kontakt nicht gegeben, müssen Arbeitsaufträge klarer und unmissverständlicher kommuniziert werden. Schwierigkeiten bekommt die Führungskraft nicht beiläufig mit. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter müssen sich selbst behelfen oder aktiv auf ihren Chef zugehen und erhalten dann erst zeitverzögert eine Antwort auf ihre Fragen oder Hilfestellung bei Problemen.

Sensibilität erfordert

Kommunikation, Information und Rückmeldung über das Leistungs- und Arbeitsverhalten erfolgen selten(er) direkt, sondern über Telefon, E-Mail-Austausch, Funk oder im Falle virtueller Teams mittels Telefon und Videokonferenzen. Diese Art des Informationsaustausches birgt die Gefahr, dass emotionale Befindlichkeiten oder kulturelle Missverständnisse nicht erkannt werden, da Mimik, Gestik oder paraverbale Hinweise untergehen oder missverständlich sind. Die Führungskraft muss aus der Distanz wahrnehmen, wenn Mitarbeiter Schwierigkeiten oder Probleme mit der Aufgabenerfüllung haben, sich zurückziehen, überfordert oder psychisch belastet sind oder sich Konflikte im Team entwickeln. Das erfordert Sensibilität und Fingerspitzengefühl, einen guten Draht zu den Mitarbeitern und bei multikulturellen Teams interkulturelle Kompetenz.

Ein wesentlicher Bestandteil von Führung sind die Sicherung der Leistungserbringung und das rechtzeitige Eingreifen bei Verzug oder schlechter Qualität der zu erbringenden Arbeitsleistung. Dies ist bei Führung auf Distanz schwieriger zu kontrollieren als vor Ort.

Für erfolgreiches virtuelles Führen ist es wichtig, sich mit der Führungsrolle auseinanderzusetzen und diese gegebenenfalls neu zu definieren: Führungskräfte, die auf Distanz führen, sind nicht mehr länger der „Aufpasser vor Ort“, sondern der Moderator eines Arbeitsprozesses, bei dem sie ihre Mitarbeiter begleiten. Eine wesentliche Voraussetzung hierbei ist Vertrauen: Vertrauen darauf, dass Mitarbeiter im Homeoffice sich nicht mit Computerspielen vergnügen, anstatt zu arbeiten, oder Mitarbeiter im Außendienst um 13 Uhr nicht auf dem Tennisplatz anzutreffen sind. Hier ist das Misstrauen, insbesondere was das Arbeiten im Homeoffice betrifft, in Deutschland noch

sehr groß. Meist ist übrigens das Gegenteil der Fall: Die Tendenz zur Selbstaussbeutung und mangelnden Abgrenzung von Arbeit und Freizeit ist bei autonom arbeitenden Mitarbeitern besonders oft gegeben.

Führungskräfte sind nicht mehr länger der „Aufpasser vor Ort“, sondern der Moderator eines Arbeitsprozesses.

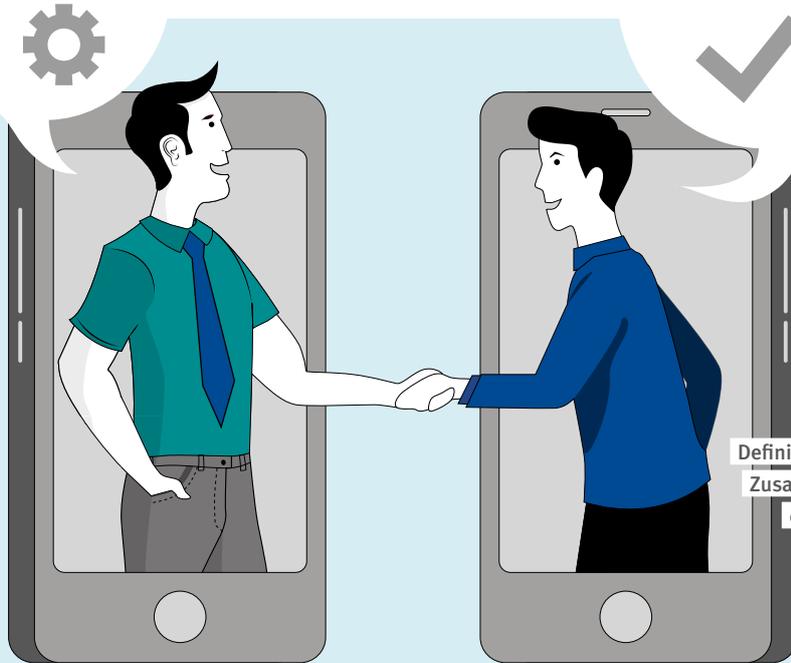
Verbunden mit dem grundsätzlichen Vertrauen in die Leistungsbereitschaft von Mitarbeitern ist ein gesundes Umdenken in Sachen Kontrolle der Beschäftigten. Mitarbeiter – jedenfalls die allermeisten davon – müssen nicht ständig überwacht werden. Das Motto lautet: motivieren statt kontrollieren. Untersuchungen bestätigen: Je mehr Freiheitsgrade eine Führungskraft einem Mitarbeiter bei seiner Arbeitsausführung zugesteht, desto weniger wird dieser das in ihn gesetzte Vertrauen enttäuschen. Offenheit, Bereitschaft, auf Mitarbeiter zuzugehen, sowie Sensibilität für die Bedürfnisse des Mitarbeiters oder



des Teams gehören also dazu, wenn Vorgesetzte aus der Ferne führen.

Eigenverantwortung steigt

Auch Beschäftigte müssen umdenken: Sie sind nun selbst verantwortlich dafür, wie sie ihre Arbeit einteilen und zu dem gewünschten Ergebnis kommen. Das erfordert viel Selbstorganisation, Eigenmotivation und ein gutes Zeitmanagement. Kollegen und der Vorgesetzte, die um Rat gefragt werden können, stehen nicht unmittelbar zur Verfügung. Mitarbeiter, die alleine arbeiten, müssen Schwierigkeiten und auftretende Probleme zunächst selbst lösen, emotionale und motivationale Tiefs erst einmal alleine aushalten und auflösen. Größere Schwierigkeiten bei der Arbeitsabwicklung sollten aber frühzeitig dem Vorgesetzten mitgeteilt werden, damit gemeinsam nach Lösungen gesucht werden kann. Dauern motivationale Durchhänger länger an, ist ebenfalls ein Gespräch mit Kollegen oder dem Vorgesetzten ratsam. Direkt ausräumen sollte man Kommunikationsmissverständnisse. Sonst bleiben sie präsent und verursachen unangenehme Gefühle. Und nicht zuletzt ist ein gesundheitsbewusstes Verhalten notwendig, damit es nicht zu einer Selbstaussbeutung kommt und Arbeit und Freizeit in Balance bleiben.



Tipps für Führungskräfte, die Mitarbeiter auf Distanz führen

Beim Führen auf Distanz treten Führungsschwächen deutlicher zutage, als wenn der Chef vor Ort ist. Unklare Anweisungen, eine schwammige Kommunikation oder ungenaue Vorgaben lassen sich nicht unmittelbar korrigieren oder sonst wie kaschieren. Vielmehr machen sie sich mittel- und langfristig mit deutlich unliebsameren Konsequenzen bemerkbar.

- Halten Sie regelmäßig Kontakt zu den Mitarbeitern, die nicht im Unternehmen präsent sind – ob per Telefon, Chat, E-Mail oder Videokonferenz. Planen Sie Jours fixes ein. Je nach Distanz sollte der persönliche Kontakt face-to-face wöchentlich, monatlich oder halbjährlich erfolgen.
- Achten Sie auf Befindlichkeitsbeeinträchtigungen Ihrer Mitarbeiter.
- Kommunikation ist DIE Führungsdisziplin schlechthin. Besprechen Sie mit dem Mitarbeiter alle für seinen Arbeitsbereich wichtigen Belange. Hören Sie zu, was er Ihnen zu sagen hat (auch zwischen den Zeilen). Falls kein Feedback kommt, fordern Sie dieses ein.
- Kommunizieren Sie klar und eindeutig, sodass keine Kommunikationsmissverständnisse entstehen. Bei auftretenden Verstimmungen oder verändertem (Kommunikations-)Verhalten: Klären Sie die Situation.
- Achten Sie darauf, dass auch ein regelmäßiger Austausch mit den Präsenzkollegen stattfindet. Dies ist wichtig, um Kontakt zu halten, Synergien zu nutzen und das soziale Miteinander zu fördern.
- Signalisieren Sie, dass Sie bei auftretenden Schwierigkeiten oder Problemen erreichbar sind.
- Definieren Sie zusammen mit den Mitarbeitern klare Standards für die Zusammenarbeit.
- Klären Sie, wie auftretende Schwierigkeiten bewältigt werden sollen.
- Definieren Sie Standards für persönliche und virtuelle Besprechungen.
- Schaffen Sie die notwendige technische Infrastruktur. Die mobilen Endgeräte sollten geeignet sein, um ortsunabhängig komfortabel und schnell miteinander zu kommunizieren.
- Sorgen Sie für einen guten Arbeitssicherheitsstandard. Achten Sie darauf, dass das Homeoffice ergonomisch eingerichtet ist. Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten müssen eingehalten werden.
- Bei multikulturellen Teams ist es wichtig, dass Sie die individuellen Befindlichkeiten Ihrer Mitarbeiter und Teammitglieder und die jeweiligen Landesgepflogenheiten, -sitten und -gebräuche kennen, um sich anbahnende Konflikte frühzeitig zu erkennen und auszuräumen.
- Konflikte klären Sie am besten im Vieraugengespräch. Suchen Sie den Mitarbeiter möglichst auf (wenn er das möchte). Dies signalisiert Wertschätzung und erleichtert einen Perspektivenwechsel.

Definieren Sie klare Standards für die Zusammenarbeit und achten Sie auf einen regelmäßigen Austausch.

Dr. Fritz Wiessmann

Arbeitspsychologin bei der BG Verkehr

Biomonitoring wird fortgesetzt

Seit 2017 führt die BG Verkehr ein zeitlich begrenztes Biomonitoring durch. Die Liste der beteiligten Kliniken ist im Internet abrufbar.

Fume- and Smell-Events sind seit einigen Jahren bei Flugzeugcrews ein beherrschendes Thema. Um einer Reihe von Gesundheitsbeschwerden auf die Spur zu kommen, für die Betroffene diese Ereignisse verantwortlich machen, hat die BG Verkehr 2017 ein zeitlich begrenztes Biomonitoring initiiert.

Unabhängig von der Behandlung können Besatzungsmitglieder seitdem nach einem Fume- and Smell-Event einen flughafennahen Durchgangsarzt (D-Arzt) zur Abgabe einer Blut- und Urinprobe aufsuchen. Die Proben werden vom Institut für Arbeitsmedizin und Prävention (IPA) der DGUV an der Ruhr-Universität Bochum anonym ausgewertet. Dabei handelt es sich vor allem um Substanzen aus der Gruppe flüchtiger organischer Verbindungen und anderer Stoffe aus der Gruppe der Organophosphate. Über den D-Arzt erhalten die Betroffenen zeitnah die Ergebnisse der Untersuchung.

Standardisiertes Verfahren

Um die anonymisierten Werte im Rahmen einer Studie auswerten und der wissenschaftlichen Diskussion zugänglich machen zu können, wurde das Verfahren von der Probengewinnung über den Versand bis zur Analyse vom IPA standardisiert nach wissenschaftlichen Kriterien vorbereitet. Dazu gehören die Einhaltung bestimmter Zeitabläufe und der Einsatz vorgefertigter Probenahmesets mit Probengefäßen und Desinfektionsmittel für die Haut, damit weder Desinfektionstopfer noch das Material der

Probengefäße die Analytik beeinflussen. Um verwertbare und vergleichbare Ergebnisse zu erhalten, ist die Einhaltung der beschriebenen Prozedur unbedingt erforderlich.

Adressliste der Kliniken aktualisiert

Die Teilnahme an dem Biomonitoring wird unterschiedlich in Anspruch genommen. Wir wünschen uns natürlich eine hohe Beteiligung. Wir wissen aber auch, dass der Aufenthalt in einer Notaufnahme nicht immer angenehm ist und zum Teil längere Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen. Wir haben Kliniken jedoch bewusst gewählt – sie gewährleisten eine 24-Stunden-Erreichbarkeit, sieben Tage die Woche. Das ist wichtig, denn auch der zeitliche Faktor spielt bei der Probenahme eine wichtige Rolle.

Das Biomonitoring wird weiterhin angeboten, bis eine wissenschaftlich fundierte Auswertung möglich ist. Eine aktuelle Liste der beteiligten Durchgangsärzte in Notfallkliniken ist im Internet eingestellt. In einigen Fällen hat die BG Verkehr aufgrund von Beschwerden über lange Wartezeiten reagiert und neue Kliniken für die Teilnahme an dem Verfahren gewinnen können.

Dr. Christoph Caumanns
Betriebsarzt, Stabsstelle Arbeitsmedizin,
Projektleiter der BG Verkehr

www.bg-verkehr.de | Webcode: 16189332

Zum Biomonitoring gehört die Abgabe einer Blutprobe.



© gettyimages/andresr



Freie Fahrt für frische Milch

Lebensmitteltransporte bieten den Fahrern oftmals ein Arbeitsumfeld, von dem andere nur träumen. Vom Unternehmer sind allerdings nicht nur hohe Investitionen in den Fuhrpark und dessen Sauberkeit, sondern auch Erfahrung und Weitsicht bei der Disposition gefordert. Wir durften bei unserem Mitglied Lettl Transporte hinter die Kulissen schauen.



Seit 113 Jahren in ganz Europa unterwegs

Rund 100 moderne Tankauflieger können die Lettles in ihrem oberbayerischen Familienbetrieb heutzutage disponieren. 1906 vom Urgroßvater in Ebersberg östlich von München gegründet, wurde der Firmensitz 1999 ins wenige Kilometer entfernte Wasserburg am Inn verlegt und Platz für die Verwaltung, die Disposition und eine eigene Werkstatt für den gesamten Fuhrpark geschaffen. Der ist mit einem hochmodernen Telematiksystem ausgestattet, das die Echtzeitanalyse jedes Fahrzeuges in allen sicherheitsrelevanten Bereichen ermöglicht – und die Fahrer über ein freiwilliges Punktesystem zu energieeffizienter Fahrweise motiviert.

Für Steffen Meyer sind es geradezu ideale Arbeitsbedingungen, unter denen er fünf Tage die Woche in ganz Europa unterwegs ist. „Kein Sonn- und Feiertagsfahrverbot, kein tagelanges Abhängen auf Rastplätzen und keine aufwändige Ladungssicherung“, schwärmt der 48-Jährige, „und fast täglich ein blitzsauberer Zug.“

Wir treffen ihn in der Warteschlange vor der Lkw-Waage eines großen Molkereibetriebes in Wasserburg am Inn. Hier werden alle Tankzüge vor und nach der Entladung gewogen, zudem wird aus der Differenz zwischen Brutto und Tara das Nettogewicht der abgelieferten Lademenge errechnet. Das ist so einfach wie exakt.

Die Zugmaschinen erhalten alle Assistenzsysteme, die es zu bestellen gibt.

Gut 25 Tonnen Frischmilch hat Steffen Meyer heute in seinem Tankauflieger, je hälftig verteilt auf die vordere und hintere Kammer. Die mittlere und deutlich kleinere ist frei, um das zulässige Gesamtgewicht von 40 Tonnen nicht zu überschreiten. „Selbst bei Polizeikontrollen gehöre ich zu denen, die am schnellsten freigegeben sind“, erzählt Meyer. Denn außer Gewicht respektive Achslast sowie Vollständigkeit der Papiere gibt es bei Lebensmittelanzügen wenig zu kontrollieren – zumindest bei einer technisch perfekt gewarteten Flotte, wie sie die Firma Lettl vorhält. Mit dem Eingangswiegeprotokoll geht es dann zielstrebig zur Entladestation der Molkerei an einer Batterie mächtiger Tankbehälter. Bevor Meyer nun den Druckschlauch an die Pumpanlage am Heck seines Tankzuges anschließen kann, muss er über die Luken auf der Tankoberseite zunächst Proben aus beiden gefüllten Kammern ziehen. Rasch klappt er die Steigleiter am Heck aus und klettert mit zwei frischen Probenbehältern und einer kleinen Schöpfkelle auf den Tank. Dort öffnet er nacheinander beide Luken und entnimmt je eine vorgeschriebene Menge Milch. Explizit ohne Arbeitshandschuhe, mit hochgekremelten Jackenärmeln und vorher desinfizierten Händen, um jegliche Kontaktkontamination auszuschließen.

Meyer und beide Proben werden am Boden bereits von einem Mitarbeiter der Molkerei erwartet, der zudem einen prüfenden Blick auf die Pumpanlage wirft, die in wenigen Minuten 25 Tonnen Frischmilch in die werkseitigen Großtanks umfüllen wird – aber erst nach einer detaillierten Schnellanalyse der gelieferten Milch. Rund fünf Minuten muss Meyer warten. Er nutzt die Zeit, um



Technisch vorneweg

Sicherheit wird bei Lettl groß geschrieben: In der Zugmaschine warnt die neueste Version des Abbiegeassistenten akustisch, wenn sich Personen neben dem Fahrzeug im toten Winkel befinden. Der Tankauflieger ist ebenfalls nach neuesten technischen und hygienischen Gesichtspunkten konfiguriert. Mit dem Ausklappen der Steigleiter am Heck entfaltet sich automatisch auch das Scherengeländer am Laufrost entlang der Luken als Absturzsicherung.





Mit Schokoladenheizung

Speziell Schokolade und Kakaoflüssigmasse müssen auf einer Temperatur von rund 50 °C gehalten werden, da ansonsten Gefahr droht, dass sie fest werden. Die Folgen kann man sich bildlich ausmalen.



Stetig verbessert

Innovation auch beim Milchsammeltransport: Lettli Milchsammler besitzt die erste vollelektrische, akku-betriebene Milchförderpumpe. Ihr großer Vorteil ist, dass der Dieselantrieb des Fahrzeuges während der Pumpaktion vor Ort beim Bauern komplett abgestellt werden kann – zum Wohle der Umwelt und zur Vermeidung von Lärm.

Magnetkontakt entwickelt

Standardmäßig sorgt ein simpler Kippschalter dafür, dass der Tankzug mit ausgeklappter Steigleiter und Scherengeländer nicht anfahren kann. Leider war er schon nach kurzer Zeit fehleranfällig. Deshalb haben die Lettl-Techniker einen dauerhaft fehlerfunktionfreien Magnetkontakt entwickelt, der das Anfahren des Zuges mit ausgeklappter Leiter und Geländer verhindert.

schon einmal die Schlauchverbindungen für den Pumpvorgang herzustellen. „Ich hab’s in all den Jahren noch nicht erlebt, dass wir kontaminierte Ware hatten, die nicht abgepumpt werden durfte. Heute bestimmt auch nicht.“ Er soll mit seiner Einschätzung Recht behalten. Minuten später kommt die offizielle Freigabe für die Entladung der Milch. Damit jetzt in den Tanks kein Unterdruck entsteht, wird über ein spezielles Filtersystem Frischluft zugeführt. Natürlich nur gereinigt. Dank Schauglas sowie diverser Kontrollanzeigen kann Steffen Meyer alles verfolgen. Anschließend wird der Schlauch verstaubt und das leere Fahrzeug gewogen. Auftrag erledigt.

Heißer Wasserdampf sorgt für 100-prozentige Sterilität in Kammern und Pumpanlage.

Einmal gründlich waschen bitte

Gut eine Stunde später treffen wir Steffen Meyer erneut auf dem absturzgesicherten Sicherheitslaufrost oben auf seinem Tankzug an. Diesmal in der Lettl-eigenen Tankreinigungsanlage. Unmittelbar nach jedem Lebensmitteltransport werden nicht nur die Kammern sowie das Pumpensystem des Tankaufliegers gründlichst gereinigt, auch die Zugmaschine und die Außenhülle des Aufliegers bekommen eine intensive Fahrzeugwäsche. „Auch von außen muss alles höchste Sauberkeit ausstrahlen“, erklärt er, wischt dabei noch ein paar Kalkflecken weg und räumt den Dampfstrahler beiseite.

Eigentlich müsste er selbst keine Hand anlegen, drei hauseigene Mitarbeiter stehen sieben Tage die Woche zwischen acht und elf Stunden bereit, um Tankzüge zu reinigen. Übrigens nicht nur Lettl-Fahrzeuge, auch Mitbewerber und Molkereien lassen gerne hier reinigen. Denn die Zahl derart hochmoderner Reinigungsstraßen ist in Deutschland sehr gering. Seitdem selbst große Molkereien dieses gesetzlich streng kontrollierte Prozedere gerne outsourcen, reichen die Kapazitäten kaum aus.

Je nach notwendiger Intensität dauert der Reinigungsvorgang 30 bis 60 Minuten. Zeit für die Fahrer, sich auszuruhen, Kaffee zu trinken oder Essen zu gehen. Gereinigt wird ausschließlich mit Trinkwasser, gesetzlich erlaubten Reinigungs- und Desinfektionsmitteln sowie heißem Dampf, der zu guter Letzt sämtliche eventuell noch verbliebenen Mikroorganismen, Keime, Lebensmittelspuren und Allergene beseitigt. Nach Beendigung der Reinigung werden die Tanksysteme der Fahrzeuge



Porentief rein

Familie Lettels ganz besonderer Stolz ist eine hochmoderne Tankzug-Innenreinigungsanlage mit drei voll ausgestatteten Lebensmittelpuren für alle Arten von Tank- und Silofahrzeugen. Auch nebenan wird gerade ein etwas älterer Lettl-Tankzug gereinigt. Tankzüge, die keine eigenen Sprühköpfe zur Tankreinigung mitführen, können über die an der Decke installierten und in die Tanks absenkbaren Sprühköpfe ebenso porentief gereinigt werden wie moderne Tankauflieger mit eigenen Sprühköpfen.



Auf Achse

Der gebürtige Thüringer Steffen Meyer ist seit 28 Jahren Trucker, seit 15 Jahren fährt er hauptsächlich Tankzüge und seit acht Jahren Lebensmittel für die Firma Lettl. Bevor er sich anschnallt und losfährt, zeigt ein kurzer Blick ins Fahrerhaus: Dort geht es fast so steril zu wie beim Rest seines Tankzuges. Durch die Kabine fliegen kann hier nichts.



Sauber ist zu wenig

Nach dem Reinigungsvorgang mit Hochdrucksprühköpfen, Trinkwasser und zugelassenen Reinigungsmitteln werden alle Kammern des Tankaufliegers sowie die Pumpanlage mit Druck und Wasserdampf auf gut 100 °C erhitzt, um wirklich alle Mikroorganismen abzutöten und eine 100-prozentige Sterilität herzustellen, die anschließend zertifiziert werden kann.

verplombt und die Fahrer erhalten die gewünschten Testzertifikate (ATP, pH-Wert, NTU, Allergene und so weiter).

Auch kosher ist möglich

„Sahne und Schokolade sind die Schlimmsten“, schmunzelt Steffen Meyer und meint damit nicht die Kalorien, sondern Rückstände. Vor allem das darin enthaltene Fett lässt sich nur mit großem Aufwand aus den Tanks, Schlauch- und Pumpensystemen entfernen. Einige Lebensmittelhersteller verlangen sogar Lettl-Tankzüge, in denen seit mindestens drei Fahrten weder Sahne noch Schokolade transportiert wurde. Nachweislich. Oder eine Tankreinigung nach koscheren Regeln, die noch über ENFIT-Standards hinausgehen können. All das ist kein Problem, ja, wenn gewünscht sogar mit einer Bestätigung, dass die Reinigung nur zwischen Sonnenauf- und -untergang durchgeführt wurde.



Als die Tankinnentemperatur 100 °C erreicht hat, ist auch die Reinigung von Steffen Meyers Zug abgeschlossen. Noch eine kurze Kaffeepause im Aufenthaltsraum, während seine Zertifikate und Plomben bereitgestellt werden, dann geht es ins österreichische Linz, Fruchtsaft laden für den Transport nach Hamburg. Kein Konzentrat, denn das wäre nicht rasch verderblich und unterläge Sonntagsfahrverboten. „Ich liebe verderbliche Lebensmittel, dadurch habe ich europaweit freie Fahrt“, resümiert Steffen Meyer, schwingt sich in seinem porentief sauberen Fahrerhaus hinter Lenkrad und fährt glänzend gelaunt vom Hof.

Text und Fotos: Heinz E. Studt

Papier oder PC?

Immer mehr Betriebe dokumentieren Verwaltungsabläufe digital. Selbst Unterschriften kann man durch eine digitale Signatur ersetzen. Die wichtigsten Regeln im Überblick.

Die Unternehmen in Deutschland bekamen in den letzten Jahren vom Gesetzgeber mehr Spielraum, um ihrer Verantwortung für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nachzukommen. Dadurch hat die Pflicht zur Dokumentation eine herausragende Bedeutung erhalten, denn die Durchführung der Maßnahmen muss aussagekräftig belegt werden. Das betrifft neben der Gefährdungsbeurteilung und Unterweisungen zum Beispiel auch die Prüfung von Arbeitsmitteln oder die Übertragung von Pflichten. Die systematische Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes hilft, die Übersicht zu behalten (die BG Verkehr unterstützt bei der Einführung von Arbeitsschutzmanagementsystemen, siehe SicherheitsProfi 4/2017).

Unterweisungen mit Unterschrift

Der Arbeitgeber ist verpflichtet, Unterweisungen zu dokumentieren (🔗 **DGUV Vorschrift 1, § 4 Abs. 1.**) Diese Verpflichtung wird konkretisiert durch die 🔗 **DGUV Regel 100-001**, die im **Abschnitt 2.3** ein Muster für den Nachweis enthält. Darin ist die Unterschrift des Unterwiesenen vorgesehen, obwohl diese nicht zwingend erforderlich ist. Es empfiehlt sich jedoch, die Unterlagen von den Beschäftigten gegenzeichnen zu lassen, um die Verbindlichkeit der Unterweisung (es handelt sich ja auch um eine Anweisung!) zu betonen und vor allen Dingen spätere Beweisprobleme zu vermeiden. Übrigens berührt die Beweisfrage den Unternehmer nicht nur nach einem Arbeitsunfall oder bei einer Kontrolle durch die Berufsgenossenschaft oder die staatlichen Arbeitsschutzbehörden. Die Durchführung von Unterweisungen ist eine sogenannte arbeitsvertragliche Nebenpflicht des Arbeitgebers nach 🔗 **§ 618 Bürgerliches Gesetzbuch**. Der Arbeitnehmer hat grundsätzlich einen Anspruch darauf, mit den Gefährdungen am Arbeitsplatz vertraut gemacht zu werden. Dabei müssen Inhalt und Umfang

der Unterweisung in angemessenem Verhältnis zur Gefährdungssituation und der Qualifikation des Beschäftigten stehen. Auch in dieser Hinsicht schafft eine Unterschrift zusätzliche Klarheit.

Sonderfall Gefahrstoffe

Wer zu Tätigkeiten mit Gefahrstoffen oder biologischen Arbeitsstoffen unterwiesen wird, muss seine Teilnahme durch Unterschrift bestätigen, so schreibt es das Arbeitsschutzgesetz vor. Diese Regelung betrifft viele Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr. Wird ohnehin schon ein großer Teil der Unterweisungen mit Unterschrift nachgewiesen, kann es sinnvoll sein, das Format zu vereinheitlichen und immer eine Unterschrift vorzusehen.

Prüfung von Arbeitsmitteln

Wenn Prüfpflichten für Arbeitsmittel bestehen, muss der Unternehmer dafür sorgen, dass das Ergebnis aufgezeichnet und mindestens bis zur nächsten Prüfung aufbewahrt wird. Zu den erforderlichen Aufzeichnungen gehören der Name und die Unterschrift der zur Prüfung befähigten Person. Die 🔗 **Betriebssicherheitsverordnung § 14 Abs. 7** besagt ausdrücklich, dass bei ausschließlich elektronisch übermittelten Dokumenten eine elektronische Signatur erforderlich ist und dass Aufzeichnungen auch in elektronischer Form aufbewahrt werden können.

Nachweis der Gefährdungsbeurteilung

Das Arbeitsschutzgesetz lässt offen, ob die Gefährdungsbeurteilung in Papierform oder elektronisch abgelegt wird. Aus der Dokumentation muss aber erkennbar sein, dass die Gefährdungsbeurteilung effektiv durchgeführt wurde. Die Unterlagen müssen daher Angaben zum Ergebnis, zu den festgelegten Maßnahmen sowie zur Erfolgskontrolle enthalten. Beispiele zur Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung für die Verwendung von Arbeitsmitteln enthält übrigens die



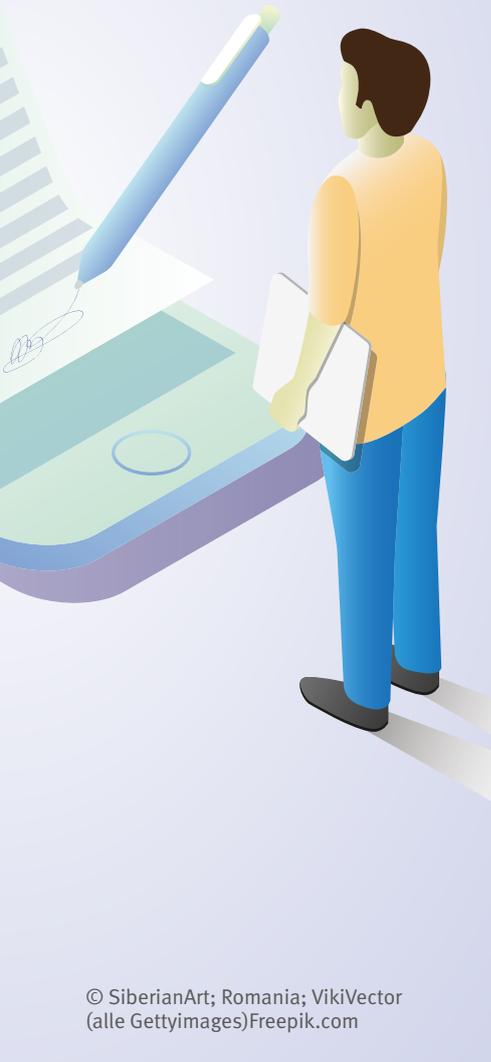
Fordert eine Vorschrift nur eine „elektronische Signatur“, ohne den Zusatz „fortgeschritten“ oder „qualifiziert“, reicht eine eingescannte Unterschrift meist aus.

🔗 **Bekanntmachung zur Betriebssicherheit BekBS 1111**, die im November 2018 beschlossen wurde.

Dokumentation der Pflichtenübertragung

Gemäß den 🔗 **Unfallverhütungsvorschriften** hat der Unternehmer umfangreiche Pflichten zum Schutz der Sicherheit und Gesundheit seiner Beschäftigten. Diese Pflicht kann er schriftlich an zuverlässige und fachkundige Personen, beispielsweise Führungskräfte, delegieren. Eine solche Pflichtenübertragung muss der Beauftragte unterzeichnen (🔗 **§ 13 DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“**).

Eine digitale Unterschrift oder elektronische Signatur ist so etwas wie ein elektronischer Fingerabdruck.



© SiberianArt; Romania; WikiVector
(alle Gettyimages)Freepik.com

Die elektronische Signatur

Elektronische Unterschriften spielen in vielen Lebensbereichen eine wichtige Rolle. Mit der [eIDAS-Verordnung](#) wurden europaweit verbindliche Regelungen für die „Elektronische Identifizierung“ geschaffen (eIDAS ist die Abkürzung für „electronic Identification, Authentication and trust Services“). Die Verordnung unterscheidet zwischen drei verschiedenen Formen von elektronischen Signaturen:

1. Eine einfache elektronische Signatur besteht aus Daten, die anderen Daten beigefügt oder logisch mit ihnen verbunden werden. Der Unterzeichner verwendet sie

wie eine Unterschrift. Als Beispiel dafür wird mitunter das Bild einer eingescannten Unterschrift genannt, das mit einem Dokument verbunden wird. Es gibt keine Verschlüsselung.

2. Eine fortgeschrittene elektronische Signatur ist eindeutig dem Unterzeichner zugeordnet und ermöglicht seine Identifizierung. Sie wird unter Verwendung elektronischer Signaturerstellungsdaten gebildet, über die ausschließlich der Unterzeichner verfügt. Sie ist mit den unterzeichneten Daten so verbunden, dass eine nachträgliche Veränderung der Daten erkannt werden kann.

3. Eine qualifizierte elektronische Signatur ist eine fortgeschrittene elektronische Signatur, die von einer qualifizierten elektronischen Signaturerstellungseinheit erstellt wurde und auf einem qualifizierten Zertifikat für elektronische Signaturen beruht.

Das [Bürgerliche Gesetzbuch](#) gestattet, die gesetzlich vorgeschriebene schriftliche Form einer Unterschrift durch die elektronische Variante zu ersetzen, allerdings muss der Aussteller der Erklärung seinen Namen hinzufügen und das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehen ([§ 126a BGB](#)). Das ist dann eine digitale Unterschrift, die der handschriftlichen Unterschrift gleichgestellt ist.

Martin Küppers
Leiter Kompetenzfeld Arbeitssicherheit
und Regelwerk der BG Verkehr

+ Vorschriften zum Arbeitsschutz:
kompendium.bg-verkehr.de

Nachgefragt bei ...

Konrad Kraft, Referent für
Grundsatz- und Rechtsan-
gelegenheiten der BG Verkehr

Empfehlen Sie, bei der Dokumentation besser bei Papier und Tinte zu bleiben?

Wir empfehlen den Arbeitgebern zu prüfen: Verlangt eine Vorschrift ohne einen ergänzenden Hinweis eine Unterschrift, kann der Arbeitgeber entweder eine qualifizierte elektronische Signatur verwenden oder klassisch auf Papier und Stift zurückgreifen. Das gilt beispielsweise bei der Bestätigung von Unterweisungen für Tätigkeiten mit Gefahrstoffen oder biologischen Arbeitsstoffen.

Und wann genügt einfach eine eingescannte Unterschrift?

Diese einfache Signatur reicht nach unserer Einschätzung, wenn eine Vorschrift wörtlich eine „elektronische Signatur“ zulässt, aber in diesem Zusammenhang nicht eine fortgeschrittene oder qualifizierte Signatur fordert – so zum Beispiel bei Aufzeichnungen von Prüfungen entsprechend § 14 Abs. 7 Betriebsicherheitsverordnung.

Hitzealarm

Im Sommer wird es im Fahrzeug oft unerträglich heiß. Wenn es in der prallen Sonne abgestellt wird, erreichen die Temperaturen im Innenraum schnell mehr als 40° C. Das bleibt nicht ohne Folgen – die Hitze führt zu Unwohlsein, Reizbarkeit und Konzentrationsproblemen. Mit den steigenden Graden sinkt die Leistungsfähigkeit. Zudem erhöhen sich Herzfrequenz und Blutdruck. Besonders gefährdet sind Menschen mit Übergewicht. Hitze ist auch eine mögliche Ursache für den gefährlichen Sekundenschlaf. Alles keine guten Voraussetzungen für eine sichere Fahrweise!

- ▶ Wählen Sie möglichst schattige Abstellplätze und stellen Sie das Fahrzeug so ab, dass die Fahrerkabine von der Sonne abgewandt ist. Es hilft etwas, in Pausen das Armaturenbrett und Lenkrad mit einem hellen Tuch abzudecken.

Bei großer Hitze mit dem Auto unterwegs? Ein paar Tipps helfen Ihnen, konzentriert und sicher zu fahren.

- ▶ Nehmen Sie sich vor der Abfahrt die Zeit, Türen und Fenster weit zu öffnen, um den Hitzestau abzubauen. Das Abkühlen des Fahrzeuginnen können Sie danach beschleunigen, indem Sie die Klimaanlage – so vorhanden – auf Umluftbetrieb laufen lassen. Und auch wenn es paradox erscheint: Durch den größeren Luftaustausch kann das Klima als angenehmer empfunden werden, wenn zum Beispiel bei eingeschalteter Klimaanlage gelegentlich die Fenster kurz geöffnet werden.
- ▶ Achten Sie darauf, dass Sie während der Fahrt Zugluft vermeiden, und richten Sie das Gebläse so aus, dass der Luftstrom nicht unmittelbar auf den Oberkörper trifft. Bei Klimaanlage gilt: Die Differenz zwischen Außen- und Innentemperatur sollte nur ein paar Grad betragen.
- ▶ Wer kurz vor Fahrtende die Kühlfunktion ausschaltet und nur das Gebläse weiterlaufen lässt, empfindet den Unterschied beim Aussteigen als nicht so krass. Das hilft auch, die Bauteile der Klimaanlage zu trocknen, so dass sich Bakterien nicht ansiedeln können.
- ▶ Grundsätzlich gilt: Kalte Luft ist schwerer als warme. Deshalb ist es bei der Luftverteilung im Kühlbetrieb günstiger, die kalte Luft in den Deckenbereich zu lenken. Von dort sinkt sie langsam herab und mischt sich mit der wärmeren Luft. Das direkte Anstrahlen mit Luftdüsen schafft vielleicht kurzfristig Erleichterung, allerdings steigt die Gefahr von Bindehautreizungen und Erkältungen. Deshalb ist es grundsätzlich besser, unbedeckte Körperpartien, wie zum Beispiel das Gesicht, nicht dem direkten Luftstrom auszusetzen. Günstig ist auch eine gleichmäßige Luftführung mit niedrigen Luftgeschwindigkeiten und im Sommer eine nicht zu große Differenz zwischen Außen- und Innentemperatur.

Und ein Tipp:

Trinken Sie genug, indem Sie häufig kleine Flüssigkeitsmengen zu sich nehmen, aber nie mehr als 0,25 Liter auf einmal. Gut geeignet sind leicht gesüßte Kräuter- oder Früchtetees, verdünnte Fruchtsäfte und frisches Wasser. Und trinken Sie die Getränke nicht zu kalt, dann kann der Magen die Flüssigkeit besser aufnehmen.

 www.bg-verkehr.de | Stichwort: Klima im Fahrzeug

Ihre Frage:

Wenn mir im Betrieb etwas passiert, habe ich dann Anspruch auf Schmerzensgeld?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Nein. Verletzt sich ein Mitarbeiter im Betrieb oder auf dem Arbeitsweg oder bekommt er eine Berufskrankheit, erhält er umfangreiche Leistungen aus der gesetzlichen Unfallversicherung. Dazu gehören zum Beispiel Heilbehand-

© gettyimages/Fertnig



lungskosten, Verletztengeld und Rente. Die Zahlung von Schmerzensgeld sieht der Gesetzgeber hier grundsätzlich nicht vor. Das sichert den Betriebsfrieden, der nicht durch Schadenersatzansprüche belastet werden soll,

und gibt dem Unternehmen finanzielle Sicherheit. Solange der Arbeitgeber oder auch Arbeitskollegen den Unfall nicht vorsätzlich herbeigeführt haben, können sie auch nicht auf Schmerzensgeld verklagt werden.

Änderungen bei der Gefährdungsbeurteilung

Nach dem Mutterschutzgesetz müssen jetzt alle Gefährdungsbeurteilungen Ergänzungen zu möglichen Risiken für schwangere und stillende Frauen enthalten. Vorgeschrieben ist das auch, wenn zum Zeitpunkt der Prüfung keine weiblichen Beschäftigten in dem Betrieb arbeiten. Das sieht § 10 Absatz 1 des Gesetzes zum Schutz von Müttern bei der Arbeit, in der Ausbildung und im Studium (Mutterschutzgesetz – MuSchG) vor. Wenn ein Arbeitgeber „eine Gefährdung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig beurteilt oder eine Ermittlung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig durchführt“, handelt er seit dem 1. Januar 2019 ordnungswidrig. Es können bis zu 5.000 Euro Bußgeld fällig werden.

27.308 
Unternehmen

hat die BG Verkehr 2018 neu in ihr Mitgliederverzeichnis aufgenommen, 25.510 Unternehmen wurden daraus gelöscht. Insgesamt waren zum Stichtag 1. Januar 2019 die Beschäftigten von 197.935 Betrieben bei der BG Verkehr versichert.

Mehr Arbeitsunfälle im vergangenen Jahr

In den Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr ereigneten sich 2018 nach den vorläufigen Zahlen 75.129 Arbeits- und 8.065 Wegeunfälle. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg um 2,5 bzw. 1,2 Prozent. Auch branchenübergreifend stieg nach Angaben der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) 2018 die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle in Deutschland um 0,4 Prozent auf insgesamt 876.952. Gleichzeitig meldet der Spitzenverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen einen Rückgang bei den meldepflichtigen Wegeunfällen. Ihre Zahl sank um 1,8 Prozent auf 187.599.

69 Versicherte der BG Verkehr starben 2018 bei einem Arbeitsunfall (2017: 77), 16 bei einem Wegeunfall (2017: 16). Branchenübergreifend erlitten 430 Menschen in Deutschland einen tödlichen Arbeitsunfall, 21 weniger als 2017. Die Zahl der tödlichen Wegeunfälle ist hingegen um 31 auf 311 gestiegen. Der Anstieg der tödlichen Wegeunfälle korreliert mit der angestiegenen Zahl von Verkehrstoten in Deutschland, so die DGUV.

© gettyimages/huettenhoelscher



Beitragsfuß abgesenkt

Während der Sitzung am 11. April 2019 entschieden die Mitglieder des Vorstandes der BG Verkehr, den Beitragsfuß für 2018 leicht von 3,10 auf 3,00 zu reduzieren. Das führt zu leicht sinkenden Beiträgen.



© gettyimages/Meinzahn

Durch den Beitrag an die BG Verkehr sind die Beschäftigten bei Arbeits- und Wegeunfällen und Berufskrankheiten versichert.

Der Beschluss des Vorstandes der BG Verkehr, den Beitragsfuß für 2018 leicht um 3,2 Prozent zu senken, ist vor allem auf den Anstieg der Gesamtentgelte um 6,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Der Anstieg spricht für eine weiterhin gute Konjunkturlage, die Zahl der Mitgliedsunternehmen stieg ebenfalls leicht um ein Prozent.

Neu: Zahlung des Vorschusses in elf Raten
Eine Zahlung der Vorschüsse in sechs Raten

Die Umstellung auf den digitalen Lohnnachweis verlief reibungslos.

war bei der BG Verkehr auch in den vergangenen Jahren schon möglich. Der Vorstand der BG Verkehr hatte 2018 beschlossen, die Ratenzahlung der Beitragsvorschüsse künftig auf elf Raten zu erweitern. Die von den Unternehmen aufzubringenden Vorschüsse werden auf diese Weise gleichmäßig auf das

ganze Jahr gestreckt. Voraussetzung für eine Ratenzahlung ist, dass die Vorschussforderung mindestens 300 Euro beträgt und zu dem Zeitpunkt, an dem der Bescheid erstellt wird, keine Forderungsrückstände bestehen.

Um die neue Ratenzahlung kostengünstig umsetzen zu können, werden den Beitragsbescheiden zukünftig keine Zahlungsträger mehr beigelegt. Zu einer schlanken Verwaltung können Unternehmen auch dadurch beitragen, dass sie ein SEPA-Lastschriftmandat erteilen. Es gilt unbefristet, kann jederzeit widerrufen werden und minimiert den Aufwand auf beiden Seiten erheblich. Auch Säumniszuschläge, die die BG Verkehr bei verspäteten Zahlungen berechnen müsste, werden dadurch vermieden.

Beitragsnachlass für unfallfreie Betriebe
Eine gute Präventionsarbeit reduziert die Zahl der Unfälle. Die BG Verkehr gewährt deshalb einen Nachlass von maximal fünf Prozent auf den Beitrag zur Arbeitnehmerversicherung und 25 Prozent auf den Beitrag für die Unternehmensversicherung, Zusatz-

VERGLEICH UMLAGE 2018 MIT DEM VORJAHR*

	2018	2017	Änderung
Anzahl Unternehmen ¹	195.244	193.230	+ 1,0 %
Gesamtentgelt ²	36,39 Mrd. €	34,11 Mrd. €	+ 6,7 %
Umlageforderung ³	671,95 Mio. €	652,88 Mio. €	+ 2,9 %
Beitragsfuß ³	3,00	3,10	- 3,2 %
Umlageforderung Lastenverteilung ⁴	59,69 Mio.	55,08 Mio. €	+ 8,4 %
Beitragsfuß Lastenverteilung ⁴	2,40	2,40	-
Freibetrag Lastenverteilung ⁴	219.500 €	214.500 €	+ 2,3 %

* Ausgenommen sind Unternehmen der Schifffahrt und der Sparte Post, Postbank, Telekom.

¹ Jeweils am 31.12. des Jahres.
² Umfasst Lohn- und Versicherungssummen.

³ Einschließlich Lastenverteilung nach Neurenten.

⁴ Lastenverteilung nach Entgelten.



versicherung sowie freiwillige Versicherung. Dieser Nachlass ist an bestimmte Voraussetzungen gebunden:

- Sie gehören seit mindestens drei vollen Umlagejahren der BG Verkehr an.
- Es sind keine meldepflichtigen und erstmals entschädigten Arbeitsunfälle angefallen.
- Der Mindestbeitrag von 62 Euro darf nicht unterschritten werden.

Falls Arbeitsunfälle zu berücksichtigen sind, wird der Nachlass reduziert oder es werden Zuschläge erhoben (davon ausgenommen ist die Zusatzversicherung). Es lohnt sich also, den Arbeitsschutz und Präventionsmaßnahmen ernst zu nehmen. Sprechen Sie gern unsere Experten in der Prävention an – vielleicht gibt es auch in Ihrem Unternehmen Bereiche, in denen der Arbeitsschutz noch optimiert werden kann.

Digitaler Lohnnachweis

Die Unternehmen meldeten die Lohnsummen für das Jahr 2018 erstmalig nur noch über zertifizierte Lohnabrechnungsprogramme und mit der Ausfüllhilfe sv.net. Insgesamt

verlief die Verarbeitung der gelieferten Daten nahezu reibungslos. Bei der BG Verkehr gingen nur noch einige wenige Meldungen per Papier oder Fax ein, die händisch verarbeitet wurden. Bei der Anzahl der eingereichten digitalen Lohnnachweise und deren Qualität wurden die Werte aus „analoger“ Zeit erreicht und zum Teil sogar übertroffen. Das neue UV-Meldeverfahren läuft also erfolgreich. Wir bedanken uns bei allen, die zu diesem Erfolg beigetragen haben.

Unternehmen ohne Beschäftigte mussten erstmals nicht am Meldeverfahren teilnehmen. Aufgrund einiger Nachfragen hier noch einmal der Hinweis: Aushilfen und geringfügig Beschäftigte gelten als Beschäftigte und müssen angegeben werden.

Jana Kawe

Mitgliederabteilung der BG Verkehr

+ Informationen zu den aktuellen Beiträgen und zur Beitragsberechnung: www.bg-verkehr.de | Webcode: 16486615

Solidarischer Finanzausgleich

Ein Teil der Rentenlasten wird von den Berufsgenossenschaften und über einen gesonderten Beitragsfuß nur unter Berücksichtigung der Entgelte solidarisch ausgeglichen. Der Beitragsfuß wurde für 2018 unverändert auf 2,40 festgelegt. Bei dem Finanzausgleich handelt es sich um eine Lastenverteilung zwischen den Berufsgenossenschaften zur Entlastung der von Strukturveränderungen besonders betroffenen Branchen. Bis zu einem Lohnsummenfreibetrag von 219.500 Euro besteht für die Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr bei dieser Umlage keine Beitragspflicht. Damit werden kleinere Unternehmen vor dieser zusätzlichen finanziellen Belastung geschützt.

Fälligkeit für Zusatz- und freiwillige Versicherung

Beiträge und Vorschüsse für die Zusatzversicherung und die freiwillige Versicherung sind in einer Summe am **15. Mai 2019** fällig. Bitte denken Sie als Versicherungsnehmer daran, dass dieser Betrag innerhalb von zwei Monaten nach Fälligkeit zu bezahlen ist. Nach Ablauf dieser Frist erlischt die Versicherung.



Michael Donth
(CDU/CSU)



100 Prozent für Arbeits- und Verkehrssicherheit

Für den 20. März hatte die BG Verkehr die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages zu einem Parlamentarischen Abend in Berlin eingeladen.

Nicht nur die Zahl der Zusagen war überraschend hoch, auch die lebhaften Diskussionen zeigten das Interesse der Parlamentarier an den Themen der BG Verkehr. Zu der Veranstaltung hatten die Vorsitzenden des Vorstandes, Klaus Peter Röskes und Wolfgang Steinberg, und die Vorsitzende der Geschäftsführung, Sabine Kudzielka, eingeladen. Aus der Selbstverwaltung nahmen außerdem Detlef Maiwald aus der Binnenschifffahrt und Michael Mineif aus der Luftfahrt teil. Ebenfalls dabei war der Präventionsleiter der BG Verkehr, Dr. Jörg Hedtmann.

Zu den Gästen gehörten die verkehrspolitischen Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, Kirsten Lühmann und der FDP-Bundestagsfraktion, Oliver Luksic. Von der CDU/CSU-Fraktion waren die Mitglieder des Bundestages Michael Donth, Björn Simon, Gero Storjohann

und Florian Oßner anwesend, von der SPD Udo Schiefner und Mathias Stein, von der AfD Wolfgang Wiehle. Ebenfalls dabei war der ehemalige Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer. Er ließ durch seine Redebeiträge erkennen, dass er an Verkehrsthemen weiterhin sehr interessiert ist.

Fünf Kurzvorträge zu aktuellen Themen

Die BG Verkehr sprach vor allem Themen der Prävention an der Schnittstelle zwischen Arbeitssicherheit und Verkehrssicherheit an. Klaus Peter Röskes bekräftigte zu Beginn der Veranstaltung das Eintreten der BG Verkehr für die europaweite Verpflichtung zum Einbau von Abbiegeassistenten und für die permanente Verfügbarkeit von Fahrerassistenzsystemen: „Diese Systeme müssen sich beim Starten automatisch aktivieren und dürfen nicht dauerhaft ausgeschaltet werden. Das hilft auch den Fahrerinnen und Fahrern, die durch die

Fülle an Informationen und die Komplexität der Situation zum Beispiel beim Abbiegevorgang schon genug beansprucht sind.“

Im Anschluss ging Röskes auf einen weiteren Schwerpunkt des Unfallgeschehens im Transportgewerbe ein – die schweren und oft tödlichen Unfälle durch wegrollende Nutz-



Sabine Kudzielka
(BG Verkehr, li.)
im Gespräch mit
Kirsten Lühmann
(SPD)

Begrüßung der Gäste (von li.): Björn Simon (CDU/CSU), Gero Storjohann (CDU/CSU), die Gastgeber Klaus Peter Röskes, Wolfgang Steinberg und Sabine Kudzielka und Wolfgang Wiehle (AfD)



© Fotos: BG Verkehr/Marco Urban

Mathias Stein (SPD) im Gespräch mit Detlef Maiwald (BG Verkehr, re.).

fahrzeuge. Auch hier sei eine europaweit verpflichtende Ausstattung mit sich selbsttätig einlegenden Feststellbremsen voranzubringen. Wolfgang Steinberg ergänzte die Vorträge mit einem Blick auf die Entsorgungswirtschaft und die auch dort notwendige Ausrüstung mit geeigneten Assistenzsystemen, um das Rückwärtsfahren sicherer zu machen.

Aktueller Stand der Biomonitoringstudie

Dr. Jörg Hedtmann informierte die Parlamentarier während seines Vortrags über den derzeitigen Stand einer Biomonitoringstudie, die von der BG Verkehr im Bereich der Luftfahrt bei Crewmitgliedern initiiert wurde. Die BG Verkehr beschäftigt sich seit einigen Jahren intensiv mit der Frage, ob aus den in Verkehrsflugzeugen auftretenden Geruchsereignissen

Sicherheit bei der Arbeit bleibt im Verkehrsrecht oft auf der Strecke.

Gefährdungen für die Gesundheit von Crewmitgliedern erwachsen können. Bisher ist es auch international nicht gelungen, toxische Stoffe in relevanter Größenordnung in den Flugzeugkabinen nachzuweisen. Hedtmann berichtete über den aktuellen Stand technischer Entwicklungen, über Fallzahlen und den derzeitigen Erkenntnisstand der Studie.

Die Parlamentarier folgten interessiert den Kurzvorträgen und bewiesen in den an-

schließenden Diskussionen ihre Sachkenntnis, auch bei technischen Fragestellungen. Intensiv diskutiert wurde auch über die Reduzierung der Brandgefahr in Reisebussen durch eine brandhemmende Innenausstattung.

Berichterstattergespräch angeregt

Über die aktuelle Situation in der Binnenschifffahrt berichtete Detlef Maiwald. Als Partikulier wusste er praxisnah über seinen Arbeitsalltag und die unzulängliche Liegeplatzsituation zu berichten. Die Parlamentarier sahen hier Parallelen zur Situation der Lkw-Fahrer und stellten ein Berichterstattergespräch zur Erörterung des Themas in Aussicht.

(uk)



Fraktionsübergreifendes Gespräch (von li.): Gero Storjohann (CDU/CSU), Udo Schiefner (SPD) und Oliver Luksic (FDP)



Von li.: Michael Mineif (BG Verkehr) mit Dr. Peter Ramsauer (CDU/CSU) und Florian Obner (CDU/CSU)

Verkehrsunfälle

Wer sich zum Ziel setzt, die tödlichen und schweren Arbeitsunfälle zu reduzieren, kommt an der Betrachtung des gefährlichsten Arbeitsplatzes in Deutschland nicht vorbei: des Straßenverkehrs. Für die BG Verkehr, deren Schwerpunktbranchen genau dort tätig sind, ist das eine besondere Herausforderung. Hier gibt es Situationen, die wir mit vergleichbarer Gefährdung in einem Betrieb niemals tolerieren würden, die aber merkwürdigerweise innerhalb der allgemeinen Risikotoleranz liegen. Als erfahrene Präventionsexperten wissen wir aber, dass reine Verbote das untauglichste und daher nur das letzte Mittel sind, um Unfälle zu reduzieren. Ohne technische Maßnahmen, in diesem Fall Fahrzeug-, aber auch Verkehrstechnik, werden wir keinen Erfolg

haben. Der Einbau und die konsequente Nutzung von Fahrerassistenzsystemen sind ein Riesenschritt in die richtige Richtung. Aber auch mit wegweisender Technik an Bord müssen wir noch viel an unserer eigenen Einstellung zum Risiko im Straßenverkehr arbeiten. Wenn Sie eine Aufgabe im Büro zu erledigen haben, die höchste Konzentration verlangt, telefonieren Sie dann nebenbei? Würden Sie in Ihrem Betrieb Arbeiten direkt neben mit hoher Geschwindigkeit rotierenden Maschinen tolerieren? Blaffen Sie auf dem Weg zur Kantine jeden an, der Ihnen nicht schnell genug aus dem Weg geht? Warum also verhalten sich viele Menschen am Steuer eines Fahrzeugs plötzlich anders? Trifft für Sie nicht zu? Herzlichen Glückwunsch, bleiben Sie bitte Vorbild!



© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention

Pflaster drauf!

Sie glauben, Wunden heilen am besten an der frischen Luft? Dieses Gerücht hält sich hartnäckig. Aber eine dicke Schorfkruste ist keineswegs die beste Voraussetzung für eine schnelle Heilung. Im Gegenteil: Unter der vermeintlichen Schutzschicht kann das Wundsekret nicht richtig abfließen und Bakterien vermehren sich. Darum ist es richtig, kleine Wunden zu desinfizieren und mit einem Pflaster abzudecken, sobald sie nicht mehr bluten. Das Pflaster wird natürlich regelmäßig gewechselt. Erst wenn die Wunde nicht mehr nässt, kann man es weglassen. Passiert die Verletzung bei der Arbeit, wird das im Verbandbuch notiert. Komplikationen sind selten, aber möglich. Aus einer eiternden Wunde kann zum Beispiel eine lebensgefährliche Blutvergiftung entstehen. Grundsätzlich gilt: im Zweifelsfall sofort zum Arzt.

Unser Webtip: Animationsfilme

Bewegte Bilder sorgen für Aufmerksamkeit und prägen sich ein. Darum hat die BG Verkehr zu unfallträchtigen Arbeitssituationen und allgemeinen Gesundheitsthemen sogenannte Animationsfilme erstellt. Darin geht es zum Beispiel um die Abstimmung an der Rampe, hochgelegene Arbeitsplätze oder Stress. Die Filme dauern nur wenige Minuten und ähneln einem Zeichentrickfilm. Gut geeignet für Unterweisungen oder Schulungen im Betrieb.

 www.bg-verkehr.de
Webcode: 18199196

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 im Juni 2019

© 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.**