

SicherheitsProfi

POST | POSTBANK | TELEKOM

Das Magazin der  BG Verkehr

Gesundheit | 12

Warm durch den Winter

Reportage – Heiße Ware Asphalt | 16

Ein Fahrer gibt nicht auf | 28



Liebe Leserin, lieber Leser,

finden Sie nicht auch, dass das Transport- und Verkehrsgewerbe eine der spannendsten Branchen der Welt ist? Mir geht es jedenfalls so. Und immer gibt es interessante Geschichten zu erzählen.

Leider kennen wir als Berufsgenossenschaft auch die traurigen Seiten – Erkrankungen und Unfälle. Umso wichtiger ist es deshalb, trotzdem das Positive wahrzunehmen – wie zum Beispiel die Geschichte von Wladimir Isbrecht, über den wir in dieser Ausgabe berichten. Nach einem schweren Unfall konnte er in seinen Traumjob als Lkw-Fahrer zurückkehren. Sein Kampfgeist ist auch für uns Motivation und Ansporn.

Ansporn auch dafür, Informationen über sicheres Arbeiten jeden Tag aufs Neue in unsere Mitgliedsunternehmen zu tragen, durch unsere Kollegen in der Prävention, aber auch mit diesem Magazin. Der SicherheitsProfi soll Sie über die Beitragsentwicklung und rechtliche Fragen auf dem Laufenden halten, vor allem aber wollen wir Ideen, Anregungen und handfeste Beispiele bringen, wie Sie die Sicherheit in Ihrem Unternehmen verbessern können. Und nebenbei werfen wir immer auch einen Blick in die spannendste Branche der Welt.

Aber sind Sie als Leserin oder Leser der Meinung, dass unser SicherheitsProfi lesenswert ist? Schreiben wir verständlich, zu viel oder zu wenig? Welche Artikel interessieren Sie? Und lesen Sie digital oder nehmen Sie lieber eine gedruckte Ausgabe in die Hand?

Wir brauchen Ihre Rückmeldung, um besser zu werden, deswegen nehmen Sie sich bitte kurz Zeit, an unserer Leserumfrage teilzunehmen! Das geht ganz schnell – mit der portofreien Postkarte auf Seite 9 oder online über unsere Homepage.

Die Weihnachtszeit steht vor der Tür und auch das gehört zur spannendsten und interessantesten Branche der Welt: Sie hat vor Weihnachten viel zu tun. Ich wünsche Ihnen eine sichere und gesunde Vorweihnachtszeit und alles Gute für 2020.

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

**Machen Sie mit bei
unserer Leserbefragung!**

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), Günter
Heider (gh), Ute Krohne (uk)
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.



© Thomas Wamack

12



© Getty Images/DmitriMaruta

14



© BG Verkehr/Heinz E. Studt

28

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz Unfallmeldungen 04

Verkehrsmeldungen Infos und Neuigkeiten 11

Sicher & gesund

Ihre Meinung ist gefragt! Leserbefragung zum SicherheitsProfi 08

Wildunfall Bei Kollisionen richtig reagieren 10

Hautschutz im Winter Nicht eiskalt erwischen lassen 12

Trockeneis Schutzmaßnahmen gegen Gefährdungen 14

Verantwortung übernehmen Unfallvermeidung geht alle an 22

Kommmitmensch Mehr Erfolg durch Organisation 24

Reportage

Heiße Ware Mit Asphalt auf der Autobahn 16

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

Freizeitunfall Wann man die Personalstelle informieren sollte 27

Schwerer Unfall mit dem Lkw Ein Mann kämpft um seinen beruflichen Traum 28

Service

Prävention aktuell Dr. Jörg Hedtmann 30

Erste Hilfe Bewusstlose richtig lagern 30

Kontaktübersicht So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02



Raserei mit fatalen Folgen

Wer viel auf Autobahnen unterwegs ist, kann die dort angebrachten Plakatmotive nicht übersehen. Sie warnen vor den fatalen Folgen unangepasster Geschwindigkeit, vor Ablenkung und vor Alkohol am Steuer. Die Plakate zeigen Menschen, die als Folge eines durch Leichtsinns oder Überschätzung verursachten Unfalls Gliedmaßen verloren haben oder im Rollstuhl sitzen.

Auf mehr als 700 Plakatflächen entlang der deutschen Autobahnen und auf Raststätten sind die berührenden Bilder zu sehen. Initiatoren der Aktion sind das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung unterstützt die Plakatierung finanziell.

www.runtervomgas.de

GSV aufgelöst

Die Gesellschaft für Sicherheitstechnik und Qualitätsmanagement im Verkehrsgewerbe (GSV GmbH) war seit 1999 im Auftrag der BG Verkehr tätig. Unter anderem war die GSV für die Zertifizierung von Moderatoren in Programmen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und den Zahlungsverkehr zwischen BG Verkehr und Mitgliedsunternehmen zuständig, zum Beispiel im Zusammenhang mit Fahrsicherheitstrainings oder Seminaren. Aufgrund von Organisationsentscheidungen der Gesellschaft befindet sich die GSV seit dem 5. Juli 2019 in Liquidation (i. L.). Die BG Verkehr hat bis auf das Zertifizierungsgeschäft die Aufgaben der GSV übernommen. Die bekannten Ansprechpartner bleiben weiterhin im Auftrag der BG Verkehr zuständig. Darüber hinaus ändert sich für die Mitgliedsunternehmen nichts.

© Adobe Stock/ft6781



Gelb ist nicht gleich Gelb

Immer wieder ignorieren Verkehrsteilnehmer die Signale an Bahnübergängen. Das ist besonders für Lkw-Fahrer gefährlich. Sollten sie den Übergang nicht rechtzeitig schaffen, stehen sie im schlimmsten Fall vor einer geschlossenen Schranke, während sich ein Zug nähert.

Die Bedeutung der Lichtzeichenanlagen an Bahnübergängen und in anderen Straßenbereichen unterscheidet sich wesentlich: An einer Ampel bereitet Gelb auf das rote Haltegebot vor. Hier kann noch weitergefahren werden, wenn ein Anhalten nicht mehr gefahrlos möglich wäre. An Bahnübergängen bedeutet jede Form von Signal – also auch das gelbe Lichtzeichen: Es muss angehalten werden. Wer sich nicht daran hält, riskiert ein Bußgeld von mindestens 240 Euro, zwei Punkte und einen Monat Fahrverbot – und sein Leben.

Aktuelle

Unfallmeldungen

Gabel bricht

Ein Zusteller, der als Springer eingesetzt wurde, bremste scharf an einer Kreuzung. Er fuhr am Unfalltag ein Rad mit elektrischem Hilfsmotor. Mängel daran hatte er vor der Abfahrt nicht entdeckt. Beim Abbremsen brach das Gewinderohr kurz oberhalb der Gabel, die umknickte. Der Mann flog vorn über das Rad hinweg. Die Folge war ein Splitterbruch im rechten Oberschenkel. Das Rad wurde zwar einmal jährlich gewartet, war aber zwischen den Prüfindervallen starken Belastungen ausgesetzt.

Überhöhte Geschwindigkeit



Ein Berufskraftfahrer war in einer Winternacht mit zwei voll beladenen Wechselbrücken auf der Rückfahrt. An einer abschüssigen Stelle der Autobahn verlor er die Kontrolle über das Fahrzeug. Die Zugmaschine stürzte um, der Fahrer konnte nur noch tot geborgen werden. Die Polizei geht von überhöhter Geschwindigkeit aus.

Mängel nicht beseitigt

Als ein Fahrer die Lagerhalle verließ, löste sich plötzlich das handbetriebene Rolltor. Der Mann schlug heftig mit der Stirn gegen das Tor und zog sich eine Platzwunde und Prellungen zu. Bei der letzten Prüfung der Rolltore waren erhebliche sicherheitsrelevante Mängel an allen handbetriebenen Toren festgestellt worden. Ein Vermerk über die Abstellung der Mängel sowie die Nachprüfung war nicht vorhanden.

Betriebliche Gesundheitsförderung

Für die betriebliche Gesundheitsförderung sind Leiharbeiter, Minijobber und Beschäftigte mit Projektvertrag schwer zu erreichen. Eine neue Publikation der Initiative Gesundheit und Arbeit (iga) zeigt, wie Unternehmen dennoch etwas für die Gesundheit dieser Beschäftigten tun können. Der iga.Report „Flexible Beschäftigungsformen und aufsuchende Gesundheitsförderung im Betrieb“ enthält zahlreiche Beispiele aus verschiedenen Branchen.



+ www.iga-info.de/veroeffentlichungen/igareporte/igareport-39

Nervige Bürofloskeln

Abkürzungen und Floskeln kommen laut einer Umfrage des Beratungs- und Marktforschungsinstituts YouGov nicht so gut an. Besonders unbeliebt sind die Abkürzungen MfG und LG für freundliche oder liebe Grüße. Auch mehrere englische Floskeln stoßen auf wenig Zustimmung, zum Beispiel „To Do's“, „Briefing“, „Networking“, „Workflow“, „Co-Working-Space“ oder „Gamechanger“ sowie die Abkürzungen asap (as soon as possible) und fyi (for your information).

Versichert auf der Weihnachtsfeier



Bei einer betrieblichen Weihnachtsfeier sind die Beschäftigten gesetzlich unfallversichert. Die Betriebsleitung muss aber mit der Feier einverstanden sein und selbst daran teilnehmen. Auch einzelne Abteilungen oder Teams können eine Weihnachtsfeier veranstalten. Der Versicherungsschutz ist gegeben, wenn die Feier allen Mitarbeitern des Teams offensteht und die Leitung bei der Veranstaltung mitmacht. Wichtig: Wird weitergefeiert, nachdem ein Vorgesetzter die Feier offiziell beendet hat, endet der Versicherungsschutz.

Am häufigsten Kopfverletzungen



Viele Fahrer von E-Scootern unterschätzen die Geräte und die damit verbundenen Gefahren. Die Bandbreite der durch Unfälle hervorgerufenen Verletzungen ist groß, besonders häufig kommt es zu Kopfverletzungen. Nutzern wird deshalb dringend geraten, einen Helm zu tragen. Nach Auffassung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung bräuchten die Scooter zudem dringend einen Blinker. Denn beim E-Scooter-Fahren sollten unbedingt beide Hände am Lenker bleiben, um die Stabilität des Fahrzeugs nicht zu gefährden.

Über Regeln und Risiken bei der Fahrt mit dem E-Scooter informieren zwei neue Flyer, die im Internet zur Verfügung stehen.

+ publikationen.dguv.de | Webcode p017679
www.dvr.de/publikationen/downloads

Schlechtere Reaktion bei Nachtschicht

Wer nachts arbeitet, hat deutlich längere Reaktionszeiten als am Tag. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie über die gesundheitlichen Auswirkungen von Schichtarbeit bei Beschäftigten im Pflegedienst. Durchgeführt hat sie das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung. Beschäftigte in Nachtarbeit, die ihren Schlafzyklus an die Arbeitszeiten anpassen müssen, leiden während der Arbeit häufig unter Schläfrigkeit. Sie sind deshalb einem höheren Unfallrisiko, auch auf dem Nachhauseweg, ausgesetzt.

www.ipa-dguv.de



© Picture Alliance/Paul Zinken

Bundesweiter Kontrolltag

Bei einem Kontrolltag hat die Polizei im September bundesweit Lkw überprüft. Im Mittelpunkt standen der technische Zustand der Fahrzeuge, die Ladungssicherung sowie die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten. Wie die Pressestelle des Landespolizeiamtes Schleswig-Holstein mitteilt, kontrollierten die 5.600 am Einsatz beteiligten Polizisten

insgesamt fast 17.000 Fahrzeuge und stellten dabei rund 10.000 Verstöße fest. Teilweise handelte es sich um Mehrfachverstöße. Am häufigsten waren Geschwindigkeitsüberschreitungen, gefolgt von Nichteinhalten der Lenk- und Ruhezeiten, Verstößen bei der Ladungssicherung und Fahren mit zu geringem Abstand.



© Getty Images/Nils Jacobi

Wenn Tiere zubeißen

Egal ob die Katze beim Spielen oder der Hund bei der Zustellung zubeißt: Verletzungen durch Tiere passieren schnell. Die Folgen beschränken sich im besten Fall auf eine rein oberflächliche und komplikationslos heilende Verletzung der Haut. Nicht selten kommt es aber zu einer Wundinfektion. Das ist besonders nach Katzenbissen der Fall, weil die spitzen Zähne oft tief ins Gewebe eindringen und hochgradig mit Bakterien verunreinigt sind. Manchmal droht dann eine Blutvergiftung. Hunde beißen dagegen fester zu und zerstören dadurch mehr Gewebe. Grundsätzlich ist es nach einem Biss ratsam, einen Arzt auf die Wunde schauen zu lassen.

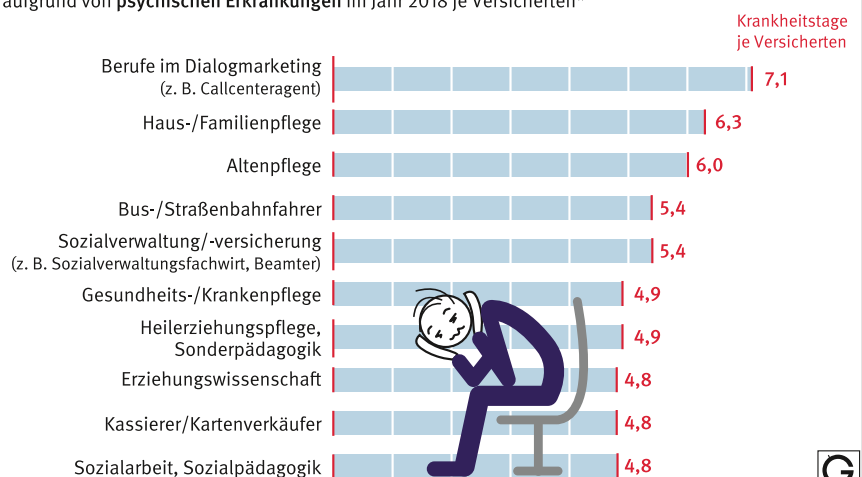
Innovationsprogramm Logistik 2030

Mit einem Innovationsprogramm will Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer Deutschland als Logistikstandort zukunftsfähig machen. In zehn Maßnahmenfeldern hat sein Ministerium dazu Ziele und Umsetzungsschritte formuliert. Sie sollen dazu beitragen, eine intelligente Infrastruktur voranzutreiben, die Verkehrsträger effizienter zu vernetzen und mehr Güter von der Straße auf Schiene und Wasserwege zu verlagern. Die Schwerpunkte liegen auf dem Klimaschutz und der Digitalisierung.

www.bmvi.de

Psychische Belastung am Arbeitsplatz

Berufsgruppen in Deutschland mit den meisten **Arbeitsunfähigkeitstagen** aufgrund von **psychischen Erkrankungen** im Jahr 2018 je Versicherten*



Quelle: Wissenschaftliches Institut der AOK

*AOK-Versicherte

© Globus



© Picture Alliance/Raub, Angelika

Jubiläum für Sicherheitsbeauftragte

Seit einhundert Jahren gibt es Sicherheitsbeauftragte. Am 20. Oktober 1919 beschloss der Verband der Deutschen Berufsgenossenschaften, in allen größeren Betrieben diese neue Ehrenamt einzuführen – damals hieß es noch Unfallvertrauensmann. Hintergrund dieser Neuerung war die hohe Zahl der Arbeitsunfälle in jener Zeit. Das Jahr 1917 hatte mit 7.904 tödlichen Arbeitsunfällen in deutschen Betrieben einen neuen Negativrekord gebracht. Die Beschäftigten sollten deshalb eine „Vertrauensperson“



© Andrea Lehmkuhl

als Ansprechpartner für alle Fragen zur Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit wählen. Auch heute noch sind Unternehmen mit mehr als 20 Beschäftigten verpflichtet, Sicherheitsbeauftragte zu bestellen. Aktuell gibt es davon 670.000 in Deutschland.

Entgegen dem ärztlichen Rat



© Getty Images/LittleBee80

Bei einer Befragung des Instituts für Betriebliche Gesundheitsberatung gaben 76 Prozent an, mindestens einmal im Jahr trotz Krankheit zur Arbeit gekommen zu sein. Nicht selten führt dieses als Präsentismus bezeichnete Verhalten zu unerwünschten Folgen wie einer Verschleppung der Krankheit, Ansteckung der Kollegen und ein höheres Fehler- und Unfallrisiko. Von den 16.000 Befragten gaben 22 Prozent an, sogar entgegen dem ärztlichen Rat zur Arbeit gegangen zu sein. Vor allem Frauen und Beschäftigte unter 40 Jahre neigen dazu und nennen als Gründe angehäufte und dringende Arbeiten und Termine, den Wunsch, den Kollegen nicht zur Last zu fallen, und fehlende Vertretung.

Ein Rausch reicht!

Suchtprävention ist das neue Schwerpunktthema der Aktion „Jugend will sich-er-leben“ (JWSL). Junge Leute sollen damit für die Risiken des Drogenkonsums sensibilisiert werden. Dass es hier einen Bedarf gibt, zeigt eine Auswertung der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, die davon ausgeht, dass bei mindestens 20 Prozent aller Arbeitsunfälle Alkohol oder andere Drogen eine Rolle spielen. Das Präventionsprogramm wird über die Landesverbände der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung allen Berufsschulen in Deutschland angeboten. Für den alljährlichen JWSL-Kreativwettbewerb können sich Berufsschulklassen bis zum 29. Februar 2020 bewerben.



+ www.jwsl.de

© DGVU / Matthias Popp

Neue Medien der BG Verkehr

Regelwerk kompakt – Fahrzeuge

Was ist bei der Auswahl betrieblich genutzter Fahrzeuge wichtig und worauf sollte bei der Be- und Entladung geachtet werden? Welche Vorschriften gelten? Ein neues Faltblatt aus der Serie „Regelwerk kompakt“ beantwortet wichtige Fragen und gibt einen schnellen Überblick über die wesentlichen Regelungen.

+ www.bg-verkehr.de
Webcode: 18170680

Gute Arbeitsbedingungen im Kleinbetrieb

Das Medienset der BG Verkehr „Gute Arbeitsbedingungen im Kleinbetrieb – Kurzcheck im Team“ unterstützt bei der Vorbereitung und Durchführung eines Workshops zu psychischen Belastungen. Das Set besteht aus vier DIN-A1-Plakaten, Klebepunkten sowie einem Infolyer mit Informationen zu den Plakaten und zum Ablauf des Workshops.

+ www.bg-verkehr.de
Webcode: 19204460

Unterweisungsmappe jetzt in fünf Sprachen

Die „Unterweisungsmappe für den Güterkraftverkehr“ ist jetzt auch auf Englisch, Polnisch, Rumänisch und Russisch erhältlich. Die Sammelmappe enthält das Komplettsset von acht Unterweisungskarten zu Themen wie Kuppeln, Rückwärtsfahren, Einweisen, Abfahrtskontrolle, Abstand halten und Spiegel einstellen.

+ www.bg-verkehr.de
Webcode: 19326024

© BG Verkehr

Umfrage zum SicherheitsProfi

Sie finden den SicherheitsProfi langweilig, praxisfern und sowieso überflüssig? Oder doch eher informativ, gut zu lesen und nützlich für Ihre Arbeit?

Jetzt können Sie uns die Meinung sagen: Nutzen Sie einfach die vorfrankierte Postkarte oder machen Sie die Umfrage im Internet.

Wir sind gespannt.

Die Teilnahme ist komplett anonym.



Hier geht's zur Umfrage:
<https://befragungen.dguv.de>
TAN / Lösung: Si-Profi

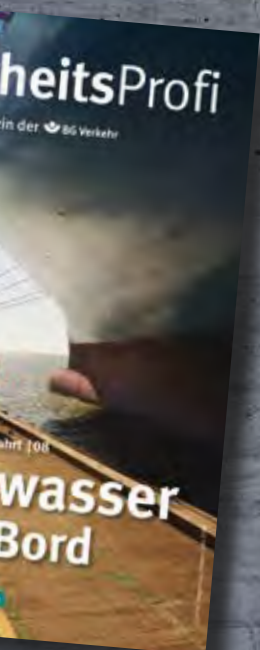




Falls die Postkarte fehlt
und Sie an der Umfrage teilnehmen wollen,
finden Sie dieselben Fragen im Internet.



Hier geht's zur Umfrage:
<https://befragungen.dguv.de>
TAN / Lösung: Si-Profi



Wildtiere kennen keine Verkehrsregeln

Mehr als 200.000 Wildunfälle gibt es pro Jahr. Dabei werden rund 2.700 Menschen verletzt, Hunderte davon schwer, einige tödlich.



Rehe werden am häufigsten angefahren.

© Felix Brückner

Die Wucht, mit der ein Wildschwein bei 60 Stundenkilometern in ein Fahrzeug einschlägt, entspricht einem Gewicht von 3,5 Tonnen. So viel wiegt ein ausgewachsenes Nashorn. Bei einem Rothirsch sind es gleich fünf Tonnen. Das bringt ein ausgewachsener Elefant auf die Waage. Aber wer fährt schon mit 60 Stundenkilometern über die Landstraße? Je schneller man unterwegs ist, desto schlimmer sind die Unfallfolgen!

Tipps zur Vermeidung von Unfällen

Wer die Straße aufmerksam beobachtet und auf unübersichtliche Wald- und Feldränder achtet, hat eine Chance, ein größeres Tier schon von Weitem zu entdecken und rechtzeitig abzubremsen. Gleichzeitig sollte man das Fernlicht ausschalten (damit die Tiere nicht so stark geblendet werden, dass sie stehen bleiben) und kräftig hupen.

In ihrer Brunftzeit von September bis Februar sind Wildschweine besonders häufig unterwegs.

Bei Dämmerung, Nacht und Nebel gilt besondere Aufmerksamkeit. Wichtig: Rehe sind oft in Gruppen unterwegs, deswegen auf Nachzügler achten. Falls sich ein Zusammenstoß nicht vermeiden lässt, sollte man auf keinen Fall versuchen auszuweichen. Das Risiko, dabei gegen einen Baum oder in den Gegenverkehr zu fahren, ist zu hoch. Also unbedingt weiter geradeaus fahren und dabei kontrolliert so stark wie möglich abbremsen.

Was tun nach einem Unfall?

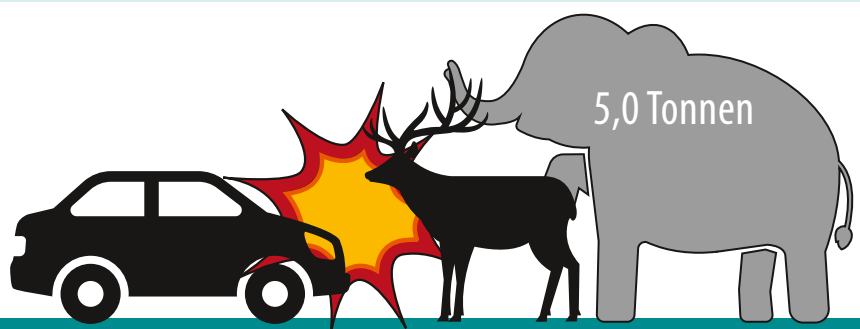
Grundsätzlich gilt nach einem Unfall mit Personenschaden die Reihenfolge Absichern, Notruf, Erste Hilfe. Hier beschreiben wir, was zu tun ist, wenn niemand verletzt wurde. Der Fahrer sichert trotz des Schrecks möglichst rasch die Unfallstelle: Warnblinklicht anstellen, prüfen, ob die Straße frei ist, aussteigen und Warnweste überziehen, dann das Warndreieck aufstellen. Auf einer Landstraße sollte es rund 100 Meter vom Unfallort entfernt stehen.

Ein totes Tier auf der Fahrbahn wird markiert oder zur Seite gezogen. Dabei aber Handschuhe tragen und auf den Verkehr achten. Verletzte Tiere darf man weder anfassen noch verfolgen. Um Polizei oder Jäger über den Standort zu informieren, nutzt man zum Beispiel die Koordinaten aus dem Navigationsgerät oder sucht das nächste Stationszeichen (meist weiße Schilder mit schwarzen Ziffern, sie stehen an der Straße oder befinden sich am Leitpfosten).

Auch wenn kein sichtbarer Schaden entstanden und das Tier geflüchtet ist, sollte man aus Tierschutzgründen jeden Wildunfall der Polizei melden. Es ist übrigens streng verboten und wird als Wilderei bestraft, getötete Tiere mitzunehmen und sie zum eigenen Nutzen zu verwenden. (dp)

www.jagdverband.de
www.wildunfall-vermeiden.de

Beim Zusammenstoß zwischen Pkw und Wildtieren wirken starke Kräfte auf das Fahrzeug ein. Die Wucht, mit der ein Rothirsch bei Tempo 60 in die Frontpartie einschlägt, entspricht dem Gewicht eines ausgewachsenen Elefanten: fünf Tonnen.



© www.jagdverband.de, Getty Images

Längerer Bremsweg

Auf Schnee kann der Bremsweg bis zu viermal so lang sein wie auf trockener Straße. Bei schneeglatten Straßen sollte man seine Geschwindigkeit deshalb unbedingt an die Witterungsbedingungen anpassen und einen größeren Abstand halten. Wenn das Auto rutscht, hilft nur eines: die Kupplung treten, bremsen und behutsam in die gewünschte Richtung lenken. Beim Automatikgetriebe gilt ebenfalls: Gas wegnehmen und bremsen. Ein gefühlvolles Gegenlenken hilft, das Auto in der Spur zu halten.

www.runtervomgas.de



© Getty Images/trendobjects



© Adobe Stock/Vladstar

Sparen an der Tankstelle

Wer ruhig fährt und selten heftig bremst oder beschleunigt, spart Benzin. Mit einer bewusst veränderten Fahrweise lässt sich der Kraftstoffverbrauch dauerhaft um bis zu 25 Prozent verringern. Auch der Ausstoß der verschiedenen Luftschadstoffe nimmt ab. Darauf weist der TÜV Süd hin.

Man sollte beschleunigen, ohne den Motor dabei hochzujubeln. Vollgas ist tabu, niedrige Drehzahlen dagegen schaden dem Motor keineswegs. Wer zum Beispiel bei Tempo 50 im vierten Gang fährt statt im zweiten, spart ungefähr die Hälfte des Kraftstoffs. Alte Zündkerzen und ein verstopfter Luftfilter können dagegen den Verbrauch erhöhen.

Neue Baustellenwarnung

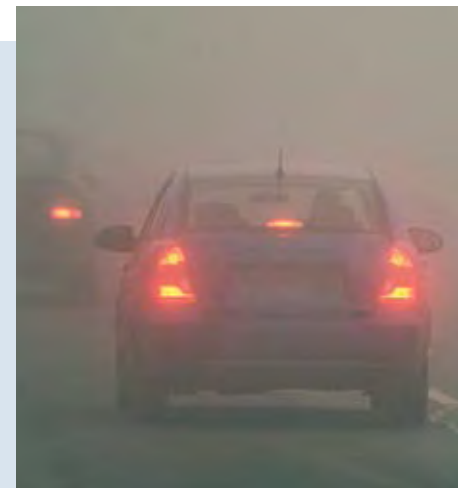
Aktuelle Informationen über Dauerbaustellen auf Bundesautobahnen gibt es auf der neuen Website „baustellen-check.de“. Die Webanwendung soll helfen, Routen besser zu planen und Staus zu vermeiden. Verschiedene Filtermöglichkeiten erleichtern den Überblick. Außerdem haben Nutzer die Möglichkeit, Feedback zu geben und Korrekturen zu melden.

Die Feedbacks werden den beteiligten Behörden zur Verfügung gestellt. Um das Tippen während der Fahrt zu vermeiden, bietet die Anwendung eine Sprachfunktion. Der Baustellen-Check ist Bestandteil des Forschungsprojekts proFUND, das vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur gefördert wird.

www.baustellen-check.de

Nebelschlussleuchte nur bei starkem Nebel

Bei schlechter Sicht schalten viele Autofahrer die Nebelschlussleuchten ein. Sie dürfen aber ausschließlich bei Nebel benutzt werden und auch nur, wenn die Sichtweite unter 50 Metern liegt. Das ist der Fall, wenn der nächste Leitpfosten am Straßenrand nicht zu erkennen ist. Bei Dunkelheit, Nieselregen oder schlechter Sicht aufgrund von Schneefall ist der Einsatz der Leuchten verboten. Nebelschlussleuchten verbessern nämlich die Sichtbarkeit des eigenen Fahrzeugs, gleichzeitig blenden sie bei falscher Verwendung aber nachfolgende Verkehrsteilnehmer. Für Nebelscheinwerfer gibt es hingegen keine Sichtweitenbeschränkung. Sie dürfen bei erheblichen Sichtbehinderungen durch Nebel, Schnee oder Regen eingeschaltet werden.



© Adobe Stock/Petr Dvořák



Funktionskleidung sorgt dafür,
dass Feuchtigkeit zügig
vom Körper abgeleitet wird.

Hautschutz im Winter

Wer bei Frost und Wind draußen arbeitet, achtet in der Regel auf warme Kleidung und richtige Schuhe. Trotzdem kommen manche Menschen mit leichten bis mittelschweren Erfrierungen nach Hause.

Vor allem Finger und Zehen, Ohren und Nase erwischt es manchmal eiskalt. Bei oberflächlichen Erfrierungen verfärbt sich die Haut hellrötlich oder weißgrau und fühlt sich taub an. Grund: Die Blutgefäße verengen sich so stark, dass das Gewebe nicht mehr richtig versorgt wird. Viele Menschen vergessen zum Beispiel, dass Wind und Nässe die gemessene Lufttemperatur noch einmal erheblich herabsetzen. Auch der Gegenwind beim Radfahren wird leicht unterschätzt.

Langsam auftauen

Beim „Auftauen“ in warmer Umgebung sollte man sich auf jeden Fall genug Zeit lassen. Am besten erwärmt man die ausgekühlte Haut mit warmen trockenen Händen. Oder – auch wenn das eher abschreckend klingt – man lässt zuerst kaltes Wasser darüberlaufen, das dann langsam wärmer wird. Auf heißes Wasser oder heftige Massagen mit Schnee sollten Sie dagegen verzichten! Ist nur die Oberhaut betroffen, erholt sie sich bald wieder – meist ist das Auftauen allerdings mit schmerzhaftem Kribbeln oder einer juckenden Rötung verbunden.

Vorsicht gilt beim Trinken von Alkohol, dessen wärmende Wirkung oft vollkommen falsch eingeschätzt wird. Er fördert zwar die Durchblutung der Hautoberfläche, aber damit verliert der Körper gleichzeitig Wärme, die nach außen abgegeben wird. Während der Arbeitszeit ist Alkohol ohnehin tabu. Warme Getränke dagegen

tun gut und erwärmen den Körper von innen. Bei Erfrierungen zweiten Grades wird das Hautgewebe in tieferen Schichten geschädigt. Das zeigt sich an Blasen, die sich häufig erst Stunden nach dem Auftauen bilden und mit heller Flüssigkeit oder Blut gefüllt sind. Geschieht das während der Arbeitszeit, melden Sie so einen Fall unbedingt direkt im Betrieb. Größere Blasen sollten vom Arzt unter sterilen Bedingungen geöffnet und mit einem Wundverband versorgt werden.

Alkoholfreie warme Getränke sind erste Wahl, um sich von innen warm zu halten.

Warm anziehen

Wie schützt man sich am besten? Tragen Sie mehrere Schichten locker sitzende Kleidung. Die Füße brauchen im Schuh genug Spielraum, weil Druck die Durchblutung verschlechtert. Verzichten Sie auf Schmuckstücke aus Metall wie etwa Ohrringe und Piercings, die die Kälte weiterleiten. Fetthaltige Hautcreme auf Gesicht und Händen schützt vor Austrocknung und Wärmeverlust. Mit Handschuhen, Mütze, Stirnband, Schal und warmen Schuhen mit dicken Sohlen kann Ihnen die Kälte nichts anhaben. (dp)

Was Sie über Trockeneis wissen sollten

Trockeneis ist gefrorenes Kohlendioxid und wird als Kühlmittel eingesetzt. Gelangt es in hoher Konzentration als Gas in die Atemluft, besteht Lebensgefahr.

Als Kühlmittel ist Trockeneis vielfältig einsetzbar – es kühlt effektiv und löst sich rückstandsfrei auf. Die Anwendung ist einfach und in den unterschiedlichsten Bereichen zu finden, zum Beispiel beim Catering, in der Gastronomie, beim Transport pharmazeutischer Produkte und zunehmend auch beim Transport gekühlter Lebensmittel. Wer mit dem praktischen Kühlmittel Umgang hat, muss allerdings gut über die Gefahren informiert sein und bestimmte Schutzmaßnahmen treffen.

Unfallbeispiel

Vielen Menschen ist unbekannt, welche Eigenschaften Trockeneis hat. Ein Gastronom zum Beispiel

wollte an einem heißen Sommertag zu einer auswärtigen Veranstaltung ein paar Säcke mit Eiswürfeln transportieren. Die Eiswürfel waren in einer Kunststoffwanne im Kofferraum seines Kombis verstaut und mit Trockeneisscheiben abgedeckt. Das sollte verhindern, dass die Eiswürfel unterwegs schmelzen.

Bei der Veranstaltung angekommen ist der Gastronom nicht. Passanten hatten ihn reglos in seinem Pkw sitzend entdeckt. Der Wagen stand in einer Parkbucht unweit entfernt von seinem Startpunkt. Rauch drang aus dem Innern des Fahrzeugs. Die herbeigerufene Feuerwehr konnte ihn nur noch

tot aus dem Fahrzeug bergen. Auch in Nordamerika kam es zu einem vergleichbaren Unfall mit Todesfolge.

Vorsicht bei kleinen Transportfahrzeugen

Handel und Logistik verzeichnen einen starken Anstieg von Onlinebestellungen. Der Kunde bestellt bequem vom Sofa aus und wird schnell bis an die Haustür beliefert. Dies gilt auch immer häufiger für Lebensmittelsendungen. In der Vergangenheit verzeichneten die Logistiker eine zweistellige Zuwachsrate. Diese Lebensmittel sind in isolierten Transportboxen untergebracht und mit Trockeneis gekühlt. Während des Transports entweicht

ständig Kohlendioxid in die Umgebungsluft – vom Menschen unbemerkt, denn wir können das geruchlose Gas mit unseren Sinnen nicht wahrnehmen!

Messungen der Unfallversicherungsträger beim Einsatz von Trockeneis haben ergeben, dass sich CO₂ in einer erheblichen Konzentration in der Atemluft anreichern kann. Dies gilt besonders für kleinere Transportfahrzeuge mit unzureichendem Luftwechsel, die trockenisgekühlte Lebensmittelsendungen ausliefern. Sind bei diesen Kombifahrzeugen Laderaum und Fahrerkabine miteinander verbunden, können kritische Gefährdungen entstehen. Gibt es zwischen Ladefläche und Fahrzeugführerhaus eine Trennwand, sinkt die CO₂-Belastung des Fahrers deutlich.

Die CO₂ Konzentration in den Arbeitsbereichen ist abhängig von der Anzahl der Tiefkühl-

© Getty Images/DmitriMaruta

Bei Hautkontakt sterben die Zellen nach wenigen Sekunden ab, deswegen ist das Tragen von Kälteschutzhandschuhen Pflicht.

Mögliche Symptome bei erhöhter Kohlendioxidkonzentration

Zentrales Nervensystem

Schläfrigkeit
leichte Narkose
Schwindel
Verwirrung
Kopfschmerz
Ohnmacht

Haut

Schwitzen

Muskeln

Zittern

Augen

getrübte Sicht

Ohren

vermindertes Hörvermögen

Atmung

Kurzatmigkeit

Herz

gesteigerte Herzfrequenz und erhöhter Blutdruck

Mehr als acht Prozent CO₂ in der Atemluft sind tödlich.

© Getty Images/ikowalska-art



Was ist Trockeneis?

Trockeneis ist festes Kohlendioxid, das sich unter normalem Umgebungsdruck bei minus 78,5 Grad Celsius ohne zu schmelzen direkt in Gas verwandelt und in die Umgebungsluft übergeht. Aus einem Kilogramm Trockeneis werden über 500 Liter (0,5 m³) gasförmiges Kohlendioxid oder anders gesagt: Aus einem relativ kleinen Stück Trockeneis bildet sich eine relativ große Menge Kohlendioxid, das die Atemluft verdrängt. CO₂ ist nicht brennbar, geruchlos, geschmacksneutral und anderthalbmal schwerer als Luft. Kohlendioxid sammelt sich in tiefer gelegenen Bereichen schnell an und hält sich dort beständig.

sendungen (und der damit verbundenen Trockeneismenge), der Umgebungstemperatur und den Transportfahrzeugen. Bei der Konfektionierung mit Trockeneis gekühlter Lebensmittelsendungen, bei der Zwischenlagerung oder bei der Lagerung des Trockeneises selbst entweicht ebenfalls Kohlendioxid in die Umgebungsluft. Schutzmaßnahmen sind auch dort unerlässlich.

STOP: Schutzmaßnahmen gegen Gefährdungen

S wie Substitution

Wenn möglich wird Trockeneis durch ungefährlichere Kühlmittel bzw. Kühlsysteme ersetzt.

Alternative Kälteträger zur Kühlung von Tiefkühlsendungen sind zum Beispiel Eis, eutektische Platten oder maschinelle Kühlung.

T wie technische Maßnahmen

Trockeneis darf nur dort eingesetzt werden, wo eine gute Belüftung, zum Beispiel des Laderaums, möglich ist. Für den Einsatz von Trockeneis beim Transport braucht man Behälter oder Boxen, die kälteisolierend und druckausgleichend wirken.

O wie organisatorische Maßnahmen

Beschäftigte, die mit Trockeneis Umgang haben, müssen vor Aufnahme der Tätigkeit unterwiesen werden. Die wichtigsten Punkte sind:

- ▶ Trockeneis darf man auf keinen Fall im Fahrerhaus transportieren.
- ▶ Der Laderaum muss gut belüftet werden.
- ▶ Im Fahrzeug muss die Lüftung auf Außenluftzufuhr gestellt werden.
- ▶ Das Trockeneis nur auf kurzen Transportwegen nutzen.

- ▶ Erst kurz vor Fahrtantritt beladen und zügig entladen.
- ▶ Fahrzeuge und Transportverpackungen entsprechend den gültigen Rechtsvorschriften kennzeichnen.
- ▶ Trockeneis nur an den vorgesehenen Lagerorten aufbewahren.

P wie persönliche Maßnahmen

Beim direkten Umgang mit Trockeneis oder Trockeneispackungen müssen die Beschäftigten Schutzhandschuhe mit ausreichendem Kälteschutz tragen. Hautkontakt ist unbedingt zu vermeiden, es kann zu Kälteverbrennungen kommen. Auf keinen Fall Trockeneis zur Erfrischung in den Mund nehmen oder schlucken, denn auch das kann wegen der großen Kälte Verletzungen verursachen.

In besonderen Fällen, zum Beispiel beim Zerkleinern von Trockeneis, ist weitere persönliche Schutzausrüstung (Schutzbrille) erforderlich.

Dipl.-Ing. Wolfram Neumann
Referatsleiter „Chemische und biologische Einwirkungen“

- +** Für unterschiedliche Anwendungsbereiche erarbeiteten derzeit die Unfallversicherungsträger die dreiteilige Informationsschrift „Gefährdungen beim Einsatz von Trockeneis als Kühlmittel“. Die Schriftreihe soll im nächsten Jahr erscheinen:
 - ▶ **Teil 1** – allgemeine Informationen
 - ▶ **Teil 2** – Trockeneis beim Transport
 - ▶ **Teil 3** – Handhabung bei Konfektionierung und Lagerung



Die Max-Bögl-
Asphaltmischanlagen
können über 90 verschiedene
Asphaltsorten mischen.

Heiße Ware

Asphalt ist anspruchsvoll. Er lässt sich nur weiterverarbeiten, wenn er pünktlich mit der richtigen Temperatur auf der Baustelle ankommt. Für die Fahrer von Max Bögl kein Problem.

Asphalt ist im Straßenbau seit Jahrzehnten unverzichtbar: Moderne Fahrbahnen sind eine technische Meisterleistung, individuell zusammengesetzt aus über 90 möglichen Sorten Asphalt. Dieser muss nach definierten Qualitätsstandards hergestellt, sicher transportiert und fast auf die Minute pünktlich ausgeliefert werden. Wir haben einen Asphaltfahrer der Firmengruppe Max Bögl auf eine Nachtbaustelle der A 3 begleitet.

Da schwappt nichts in den Kurven ...

Johann Schmidt beherrscht seinen MAN TG 65 18.440 samt Thermowannenaufleger aus dem Effeß. Heute





Schichtbeginn für den gut gelaunten Johann Schmid und seinen blitzblanken Thermowannenaufleger.



Von einer speziell dafür gebauten Bühne aus spritzt Schmid vor der Beladung mit Asphalt ein Trennmittel in die Mulde.

Nacht ist der Auflieger mit gut 26 Tonnen Binderasphalt voll beladen. Schmid ist gelernter Kfz-Mechaniker. In seinen Anfängen fuhr er Tankzüge. Seit 1991 ist er als Berufskraftfahrer bei Max Bögl angestellt. Hier fährt er alles – am liebsten aber Asphalt. „Da schwappt nichts in Kurven, da zehren nicht Tausende Kilometer Strecke an meinen Nerven und es gibt in der Regel auch kein Wochenendfahrverbot“, fasst er die Vorzüge zusammen. Im diffusen Licht der Zufahrt zur Autobahnnachtbaustelle dirigiert Schmid den fast zehn Meter langen und nun 40 Tonnen schweren Zug über einen holprigen Feldweg, der kaum breiter als sein Fahrzeug ist. Damit sich die Kollegen nicht an Engstellen begegnen, sprechen sie sich per Funk ab. Denn rückwärts zu rangieren wäre hier kaum möglich – ohne Einweiser oder Rückfahrkamera (sie würde das Entladen der gut 180 Grad heißen Ware nicht lange überstehen). Nach ungezählten Bodenwellen und Schlaglöchern erreicht Schmid endlich die bereits asphaltierte Tragschicht der neuen Fahrbahn. Ab hier geht es nun zügig im flackernden Schein zahlreicher Rundumkennleuchten zum heutigen Arbeitsabschnitt.

Langlebiger Straßenbau ist eine Kunst

Ein moderner Straßenbelag besteht aus drei Schichten: der Tragschicht aus grob gekörntem Gesteinsgranulat, der Binderschicht aus oft halb so großem „Korn“ und der Fahrbahndecke aus extrem feiner Körnung (ein Millimeter oder weniger). Allen gemeinsam ist das Bitumen, das jedem Granulat zugemischt und zur perfekten Verbindung auf gut 180 Grad erhitzt wird.

Die zehn Zentimeter dicke Tragschicht der neuen Fahrbahn wurde in den vergangenen Wochen asphaltiert. Inzwischen ist sie vollständig ausgehärtet. Gestern wurde Bindemittel auf den Abschnitt gesprüht, der in dieser Nachtschicht

bearbeitet wird. Jetzt kann die etwa acht Zentimeter dicke Zwischenschicht aufgetragen werden. Den Abschluss bildet später die vier Zentimeter dicke Fahrbahndecke, insgesamt also eine rund 30 Zentimeter dicke Fahrbahn. Dieser Autobahnabschnitt soll mindestens 30 Jahre halten.

Bei Tag beobachten Zuschauer die Bauarbeiten von der Autobahnbrücke aus.

Schicht für Schicht

Die Asphaltsschichten werden durch sogenannte Fertiger aufgebracht. Diese mächtigen Maschinen mit Raupen-antrieb müssen ohne Unterbrechung mit exakt temperiertem Asphalt versorgt werden. Damit das klappt, wird der Asphalt zuerst in einen sogenannten Beschicker gefüllt. Dieser Asphaltssammler fährt ebenfalls auf Raupen, besteht aus einem Einfülltrichter sowie speziellen Förderbändern (den „Kratzbändern“) und ist im professionellen Straßenbau unentbehrlich. Über den Beschicker erreicht die Asphaltmischung den Fertiger und von dort gelangt sie über Verteilerschnecken an die beheizten Einbaubohlen. Die Bohlen besitzen Vibrationseinrichtungen, die den Asphalt bereits vorverdichten. Tonnenschwere Walzen sorgen zum Schluss für die endgültige Verdichtung der Asphaltdecke. Das Verfahren wird je nach Straßentyp und den Vorgaben des Auftraggebers modifiziert.

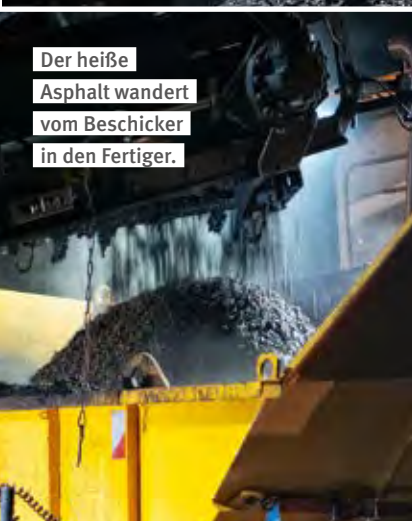




Während Schmidt den Beschicker mit Asphalt füllt, wird sein Lkw zentimeterweise vorwärts geschoben.



Hier ist die recht grobe Körnung des Binderasphalts gut zu erkennen.



Der heiße Asphalt wandert vom Beschicker in den Fertiger.



Die Heckstoßstange ist während des Abladens weggeklappt.

Auch Johann Schmidt hat inzwischen den Beschicker erreicht und lädt das Mischgut genau mittig in den Aufnahme- und Verteilungstrichter. Hilfestellung auf den letzten Metern rückwärts erhält er nur durch Handzeichen seiner Baustellenkollegen, denn Rufe und Pfiffe gehen im Lärm der sich zentimeterweise voranbewegenden Baumaschinen nahezu unter. „Rückwärtsfahren sollte man bei diesem Job schon beherrschen“, lautet Schmidts trockener Kommentar.

Innen heiß – außen kalt: Seit 2019 ist der Einsatz von Thermoaufliegern für jeglichen Straßenneubau zwingend vorgeschrieben.

Bloß keine Erschütterungen

Einmal angedockt, wird Schmidts 40-Tonner vom Abdrückbalken des Beschickers – einem Rollensystem, das an den hinteren Reifen des Anhängers anliegt – automatisch vorwärts geschoben. Johann Schmidt steuert jetzt mit voller Konzentration und viel Erfahrung über die Kipphöhe der Thermowanne den gleichmäßigen Abfluss des Asphalts in den Einfülltrichter. „Wir könnten auch direkt in den Fertiger kippen, aber wir dürften ihn dabei auf gar keinen Fall berühren“, erzählt Schmidt. Denn jede noch so kleine Vibration könnte zu Unebenheiten auf der Fahrbahndecke führen, die sich kaum korrigieren lassen.“

Vor allem die moderaten Temperaturen dieser als regenfrei prognostizierten Sommernacht sind der Grund für die Aufbringung der Binderdecke zur Schlafenszeit. Die Tragschicht ist vom sonnigen Tag noch gut temperiert und kann sich nun mithilfe des aufgespritzten „Klebers“ optimal mit der Binderschicht vereinen. Es dauert nur wenige Minuten, dann sind 26 Tonnen Mischgut im Schlund des Beschickers verschwunden und über die Kratzbänder auf dem Weg zum Fertiger. An dessen Heck bleiben sie als neue, heftig dampfende Fahrbahndecke zurück. Danach wird stundenlang gewalzt, bis die Asphaltdecke auftragsgemäß verdichtet ist.

Der Fertiger darf nicht stillstehen

Mindestens dreimal wird Johann Schmidt heute Nacht 26 Tonnen Binderasphalt im Trichter des Beschickers abliefern – gemeinsam mit 20 Kollegen und deren Thermowannenzügen, die ihr Mischgut allesamt im gut 80 Kilometer entfernten Asphaltmischwerk der Firmengruppe Max Bögl in Sengenthal laden. Bögl betreibt aktuell drei Mischwerke, die strategisch über ganz Deutschland verteilt liegen. Hinzu kommen noch mobile Anlagen. Per Funk stimmen sich alle Fahrer mit den Kollegen im Asphaltmischwerk ab, sodass eine unterbrechungsfreie Anlieferung auf der Baustelle sichergestellt ist. „Dass



Nachdem der Fertiger die Asphaltdecke aufgetragen hat, verdichten tonnenschwere Walzen die Fahrbahndecke.

der Fertiger niemals wegen Asphaltmangel stillsteht, ist eigentlich der einzige Termindruck, den wir haben“, sagt Schmidt entspannt.

Im Fuhrpark stehen 50 Thermoauflieger zur Verfügung. Derzeit beschäftigt das Unternehmen rund 70 Fahrerinnen und Fahrer, die bei Bedarf von eigenen Fahrlehrern ausgebildet und für den Umgang mit Thermoaufliegern geschult werden. Wie fast die gesamte Branche sucht auch Max Bögl ständig Personal.

Nacharbeit hat auch Vorteile

Schmidt kratzt nach dem Abladen an der Seite der Baustelle die letzten Asphaltreste mit einem großen Spachtel vom Rand der Thermowanne ab und klappt die Heckstoßstange des Aufliegers fahrbereit herunter. Dann geht es über freie Straßen durch die stockdunkle Nacht zurück zum Mischwerk. Der Ladevorgang dauert dort samt „Papierkram“ nur wenige Minuten und schon ist die nächste Lieferung auf dem Weg zur Nachtbaustelle.



Gegen die Nachtarbeit hat Schmidt wenig einzuwenden. „Der größte Nachteil ist, dass ich in Wochen mit Nachtschichten meine Frau kaum zu Gesicht bekomme“, resümiert der 58-Jährige, „denn sie arbeitet tagsüber. Aber das

Teer darf wegen seiner krebserregenden Wirkung im Straßenbau nicht mehr verwendet werden, Bitumen gilt bei korrekter Verarbeitung als unschädlich.

Fahren selbst ist deutlich angenehmer und entspannter. Die Straßen sind frei und die Arbeitszeiten klar geregelt.“ Und außerdem: Bögl tauscht alle fünf Jahre die Zugmaschinen aus. In ein paar Wochen bekommt Schmidt eine neue – mit allen modernen Assistenzsystemen, die die Fahrt mit der 180 Grad heißen Ware noch sicherer machen werden.

Text und Fotos: Heinz E. Studt

Asphalt, Teer, Bitumen – eine Richtigstellung

Bis Ende des 20. Jahrhunderts bestand der massenhaft verwendete Baustoff Asphalt aus dem – wie wir heute wissen – stark gesundheitsgefährdenden Basisstoff Teer, der aus Holz oder Kohle gewonnen wird. Teer ist seit 1984 im Straßenbau verboten, geregelt in den Technischen Regeln für Gefahrstoffe. Der heutige Baustoff Asphalt basiert auf dem Bindemittel Bitumen, einem aus Erdöl gewonnenen halbfesten Kohlenwasserstoffgemisch mit schwarzer (teergleicher) Farbe. Je nach gewünschter Asphaltart werden verschiedene Gesteinskörnungen mit heißem Bitumen zu verarbeitungsbereitem Asphalt gemischt. Grundsätzlich unterschieden wird zwischen Guss- und Walzasphalt. Teer darf man heutzutage weder verwenden noch wiederaufbereiten. Er muss als Sonderabfall entsorgt werden.

Verantwortung übernehmen

Jeder Fahrzeugführer trägt am Steuer die Verantwortung. Jeder Unternehmer ist für den Arbeitsschutz im Betrieb verantwortlich. Beide gemeinsam sollten mit aller Kraft versuchen, Unfälle zu vermeiden.

Berufskraftfahrerinnen und -fahrer haben gelernt, sich und andere im Verkehr zu schützen und umsichtiger zu fahren als die „Amateure“. Vielen gelingt das in herausragender Weise. Aber jedes Jahr sterben auch einige Fahrer während der Arbeit einen qualvollen Tod – und zwar nicht deswegen, weil sie unsagbares Pech haben, sondern weil sie sich unsagbar leichtsinnig verhalten.

Ablenkung während der Fahrt

In der nüchternen Sprache eines Untersuchungsberichts liest sich das so: Herr B. war am Unfalltag gegen 16 Uhr mit seiner Sattelzugmaschine, Baujahr 2017, und aufgesatteltem Anhänger auf der A7 unterwegs. Er fuhr annähernd ungebremst auf ein Stauende auf und zog sich dabei tödliche Verletzungen zu. Die Auswertung der Tachodaten ergab, dass das Tempo innerhalb einer Sekunde von 86 auf 79 km/h abfiel. Mit höchster Wahrscheinlichkeit wurde der Sattelzug durch eine Gefahrenbremsung bis zur Kollision verlangsamt. Herr B. war nicht angeschnallt. Im Führerhaus befand sich ein Mobiltelefon. Die Auswertung der Daten durch die Polizei ergab, dass das Gerät kurz vor dem Unfall benutzt wurde. Bei der Auslesung der Lkw-Daten wurde festgestellt, dass alle Fahrerassistenzgeräte ausgeschaltet waren. Der Notbremsassistent war nicht aktiv.

Herr B. fuhr also zu schnell, war nicht angeschnallt, hatte den Notbremsassistenten ausgeschaltet und während der Fahrt das Smartphone benutzt. Ist das Leichtsinn,

Selbstüberschätzung, Gedankenlosigkeit, war ihm alles egal? Herr B. kann das nicht mehr beantworten. Seine Frau und die beiden Söhne wissen es auch nicht.

Der Arbeitgeber allerdings weiß, dass er bis zu dem Unfall im Betrieb wenig unternommen hatte, um die Beschäftigten zum sicherheitsbewussten Fahren aufzufordern. Das fiel natürlich auch bei der Unfalluntersuchung auf und kann im schlimmsten Fall rechtliche Konsequenzen haben. Jetzt, wo es zu spät ist, fragen sich die Führungsverantwortlichen, warum sie nicht früher gehandelt haben. Welche Maßnahmen sofort in jedem Unternehmen umsetzbar wären, lesen Sie in dem Kasten „Was Arbeitgeber tun können“.

**Führungskräfte und
Fahrer sind gemeinsam
gefordert, damit die
Straßen sicherer werden.**

Eine Welt ohne Verkehrsunfälle?

Null Arbeitsunfälle, null Verkehrsunfälle, null Berufskrankheiten – das sind die Ziele der internationalen Kampagne Vision Zero, der sich auch die BG Verkehr angeschlossen hat. Dieses Ziel wird nur realisierbar sein, wenn auf vielen Ebenen und bei vielen Menschen – besonders denjenigen, die Verantwortung für die Sicherheit anderer tragen – ein Umdenken einsetzt. Wie das aussehen könnte, macht unter anderem die Kampagne

kommitmensch der Unfallversicherungsträger deutlich. Mehr darüber finden Sie in jedem SicherheitsProfi und auf den Internetseiten zur Kampagne.

Verkehrssicherheit ist ein Schwerpunktthema der BG Verkehr. Wir unterstützen unsere Mitgliedsunternehmen sehr gern mit Rat und Tat, sei es im Rahmen einer Veranstaltung im Unternehmen oder durch umfangreiches Informationsmaterial. Falls Sie Ihren Ansprechpartner noch nicht kennen, finden Sie die Kontaktdaten schnell über die Suche nach regionalen Ansprechpartnern auf der Homepage der BG Verkehr. (dp)

+ Regionale Ansprechpartner bei der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de

Unterweisungskarte A9 „Aufmerksamkeit im Straßenverkehr“
Schiebeanimation „Vernetzt und verheddert“
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Schriftenreihe Verkehrssicherheit 20 – Silent Killer – Wie kann die Unfallgefahr „Ablenkung im Straßenverkehr“ verringert werden?
www.dvr.de/presse/informationen

Kampagnen zum Thema Verkehrssicherheit
www.kommitmensch.de
www.runtervomgas.de
visionzero.global/de



Wer Verantwortung trägt,
muss vorausdenken und
zur rechten Zeit handeln.

Was Arbeitgeber tun können

- ✓ Machen Sie das Thema Verkehrssicherheit zur Chefsache und zu einem Bestandteil der Unternehmenskultur.
- ✓ Gehen Sie mit gutem Beispiel voran! Nur so sind Sie glaubwürdig und können Fahrerinnen und Fahrer dazu motivieren, sich am Steuersicherheitsbewusst zu verhalten.
- ✓ Appellieren Sie an die Vernunft der Beschäftigten, lassen Sie nicht locker, bleiben Sie engagiert und konsequent.
- ✓ Achten Sie darauf, dass Ihre Fahrer sich anschnallen. Überprüfen Sie das mit Stichproben.
- ✓ Geben Sie Ihren Fahrern die Möglichkeit, sich mit den Assistenzsystemen ihres Fahrzeuges vertraut zu machen.
- ✓ Weisen Sie an, dass die Fahrerassistenzsysteme unterwegs angeschaltet bleiben müssen.
- ✓ Schaffen Sie die technischen und organisatorischen Voraussetzungen dafür, dass beruflich notwendige Telefonate nur über die Freisprecheinrichtung, besser noch in einer Fahrpause, geführt werden.
- ✓ Treffen Sie Regelungen für die Nutzung privater Kommunikationsmittel in Ihren Fahrzeugen.
- ✓ Erstellen Sie eine Betriebsanweisung zum Thema „Ablenkung“.



Mehr Erfolg durch Organisation

© BG Verkehr/Heinz E. Studt

Arbeitssicherheit im Unternehmen hat viel mit guter Organisation zu tun. Die Kampagne **komm mit mensch** hilft dabei.

Über vorbildliche Unternehmen, die in Sachen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz konsequent und fantasievoll handeln, wird gern und oft berichtet. Und genauso oft hört man den Hinweis, so was funktioniere vielleicht in einer Verwaltung, aber doch nicht in den mobilen Betrieben, die bei der BG Verkehr mehrheitlich versichert sind. Zugegeben, die Organisation ist schwieriger – aber unmöglich?

Die Führung ist gefragt

Gerade bei der Organisation des Arbeitsschutzes dürfen Führungsverantwortliche nicht darauf hoffen, dass sich schon alles von selbst finden wird. Denken Sie zum Beispiel an den Umgang mit Mängeln und Fehlern. Wer konstruktiv mit Fehlern umgeht, nutzt sie, um daraus zu lernen – und es beim nächsten Mal besser zu machen. Über Fehler im Betrieb darf man nicht einfach hinwegsehen, man muss sie benennen und den Beteiligten klarmachen, welche Konsequenzen drohen.

In der Praxis beobachten wir allerdings häufig, dass Unternehmen einen unverbindlichen, manchmal sogar nachlässigen Umgang mit Fehlern pflegen. Erst nachdem etwas Gravierendes passiert ist, folgen Konsequenzen – dann aber gleich drastische. So ein Verhalten ist nicht konstruktiv und erscheint willkürlich. Die Betroffenen werden überlegen, ob sie ihre Fehler in Zukunft nicht besser unter den Teppich kehren. Es geht auch anders: Der konstruktive Umgang mit Fehlern setzt ein offenes und vertrauensvolles Miteinander im Betrieb voraus. Dann trauen sich die Beschäftigten, Fehler zugeben, sie zu analysieren und gemeinsam zu überlegen, was getan werden muss, damit sich ein Problem nicht wiederholt.

Ähnliches gilt auch für Mängel. Wer immer wieder erlebt, dass Mängel an Fahrzeugen oder Arbeitsmitteln ignoriert werden, wird auch selbst nichts dazu sagen. Wollen Führungsverantwortliche dieses Verhalten ändern, müssen sie ihre eigene Einstellung ändern und neue Prioritäten setzen – zum Beispiel eine Leitidee formulieren wie „Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten gehen immer vor“.

komm **mit** mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.

Praktisch bewährt hat sich ein betriebsinternes Meldesystem für Fehler, um die zuständigen Stellen schnell zu informieren. Im Bereich Transport und Verkehr lässt sich das leicht mit der Abfahrtskontrolle verbinden.

Motivation durch Wissen

Fundierte Informationen helfen dabei, die Mitarbeiter zu gesundheitsbewusstem und sicherheitsgerechtem Verhalten zu motivieren. Zur Vermittlung von Wissen gibt es im betrieblichen Alltag zwei wichtige Werkzeuge:

1. Einweisung: Eine gute Einweisung zu Beginn einer Tätigkeit zeigt neuen Kolleginnen und Kollegen, wie sie ihre Aufgaben richtig erfüllen, wo Gefahren bestehen und welche Maßnahmen zum Schutz vor Unfällen unerlässlich sind. Dazu gehört unbedingt auch die Benutzung der Persönlichen Schutzausrüstung.

2. Unterweisung: Die jährliche Unterweisung zur Arbeitssicherheit frischt vorhandenes Wissen auf, etwa zum Brandschutz im Betrieb. Darüber hinaus lädt der Vorgesetzte die Belegschaft anlassbezogen ein, zum Beispiel nach einem Unfall oder Beinaheunfall.

Die Unterweisung sollte mehr als ein Vortrag sein. Werden die Beschäftigten zum Mitreden oder Mitmachen aufgefordert, bleiben die Inhalte besser im Gedächtnis haften. Die Unterweisung ist Aufgabe der Vorgesetzten. Dabei können sie sich von den Fachkräften für Arbeitssicherheit und Betriebsärzten unterstützen lassen.

Die Themen der jährlichen Unterweisung müssen dokumentiert werden, die Teilnehmer bestätigen ihre Anwesenheit mit ihrer Unterschrift.

Regelkonform, vorausschauend oder gleichgültig?

Führungsverantwortliche sollten die „Kultur des Arbeitsschutzes im Unternehmen“ regelmäßig kritisch hinterfragen. Die Kampagne kommmitmensch bietet dafür einen sogenannten Kurzcheck an. Anhand einer Ampel können sowohl die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch die Geschäftsleitung eine Einschätzung treffen – die Skala reicht von gleichgültig über regelorientiert bis zu wertschöpfend (siehe Grafik rechts).

Jedes Unternehmen sollte mindestens die Stufe regelorientiert erreichen, also über eine funktionierende Arbeitsschutzorganisation verfügen. Aber zufrieden sein kann ein verantwortungsbewusster Arbeitgeber damit noch lange nicht: Erst wer in seinem Unternehmen bei allen Entscheidungen Sicherheit und Gesundheit mitdenkt, wer das Wissen der Mitarbeiter nutzt und sie beteiligt, wer nicht abwartet, ob sich ein Problem zeigt, sondern vorausschauend seine Arbeitsprozesse analysiert und mögliche Fehler im Vorfeld ausräumt, ist auf dem Weg zu den beiden höchsten Stufen. Und damit ist er auf dem Weg zu einem Unternehmen, das Sicherheit und Gesundheit nicht als zusätzliche Verpflichtung erlebt, sondern seine Leistungsfähigkeit durch sichere Arbeitsplätze und gesunde und motivierte Mitarbeiter steigert. (rb)

➕ Infos und kostenlose Materialien zur Kampagne:
www.kommmitmensch.de

Zur Nachahmung empfohlen

Die BG Verkehr hat 2019 auf mehreren Messen zufällig ausgewählte Standbesucher gefragt, wie in ihrem Betrieb das Fehlermanagement geregelt sei (natürlich anonym). Die Rückmeldung war durchaus positiv: Von 170 befragten Personen gab die Mehrzahl an, dass sie ihre Vorgesetzten auf einem Meldezettel und außerdem oft noch

mündlich über Probleme oder Mängel an Fahrzeugen im Betrieb informiert.

Auch die Häufigkeit der Unterweisungen im Unternehmen interessierte uns. Drei Viertel der Befragten gaben an, mindestens einmal im Jahr oder öfter unterwiesen zu werden, lediglich ein Viertel verneinte die Frage.

Und wie handeln Sie?



Vorausschauend

Wir steigern unsere Leistungsfähigkeit.



Proaktiv

Wir suchen aufmerksam nach Frühwarnsignalen und Verbesserungsmöglichkeiten.



Regelorientiert

Wir kontrollieren Risiken mit Regeln.



Reagierend

Wir werden aufmerksam, nachdem etwas passiert ist.



Gleichgültig

Wen interessiert's? Weiter so, solange es geht!

Ihre Frage:

Haftet der Arbeitgeber für Impfschäden?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Das Bundesarbeitsgericht hat das in einem aktuellen Fall negativ beschieden: Die Klägerin ließ sich von der Betriebsärztin gegen Grippe impfen. Der Arbeitgeber hatte zur Teilnahme aufgerufen und die Kosten übernommen. Wenige Stunden nach der Impfung klagte die Frau über starke Schmerzen und Bewegungseinschränkungen im Bereich der Halswirbelsäule. Im Beipackzettel der Impfstoffe waren mögliche Nebenwirkun-

© Gettyimages / Asawin_Klabma



gen aufgelistet. Deshalb ging die Klägerin davon aus, dass sie einen Impfschaden erlitten habe, für den ihr Arbeitgeber haften müsse, und forderte Schadenersatz und Schmerzensgeld. Ohne Erfolg. Das Bundesarbeitsgericht argumentierte, dass kein Behandlungsvertrag zwischen Arbeitgeber und Mitarbeiterin bestanden

habe und somit der Arbeitgeber nicht zur Aufklärung über mögliche Risiken der Impfung verpflichtet gewesen sei. Sollte die Betriebsärztin ihre Aufklärungspflichten vernachlässigt haben, sei dieser Fehler nicht dem Arbeitgeber zuzurechnen. (Urteil des Bundesarbeitsgerichts vom 21.12.2017, Az. 8 AZR 853/16)



© Westend61/KOALA3 by iterranux.com

Unfallversicherungsschutz auch an einem „Probetag“?

Im SicherheitsProfi 3-2019 haben wir über den Versicherungsschutz bei Probearbeit berichtet. Kurz nach Druckfreigabe fällte das Bundessozialgericht ein Urteil, das unserer Darstellung zu widersprechen scheint. Das Gericht hatte einem Kläger recht gegeben, der an einem Probearbeitstag als Lkw-Fahrer tätig war, dabei einen schweren Unfall erlitt und auf Anerkennung eines Arbeitsunfalls klagte. Obwohl es in Medienberichten teilweise anders

klingt, sind aber trotz dieses Urteils Probearbeitstage weiterhin nur in Ausnahmefällen versichert. Grund: Bei einem unverbindlichen „Schnupper-tag“ geht es normalerweise um das gegenseitige Kennenlernen, die Arbeitsleistung steht dabei im Hintergrund. Bei einer „richtigen“ Probearbeit wie in dem entschiedenen Fall übernimmt der Bewerber dagegen auf Anweisung des Chefs betrieblich notwendige Arbeiten – ebenso wie die regulär Be-

schäftigten. Damit handelt es sich um ein Arbeitsverhältnis, aus dem auch ein Anspruch auf Bezahlung entsteht. Auch nach dem BSG-Urteil bleibt es also dabei: Die private Arbeitssuche und Verhandlungen über den Abschluss eines Arbeitsvertrages einschließlich Probetag sind dem eigenwirtschaftlichen Bereich zuzuordnen und stehen grundsätzlich nicht unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Ausnahmen bestätigen die Regel.

109.346 Kinder

sind im vergangenen Jahr auf ihrem Schulweg verunglückt, meldet die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung. Etwa die Hälfte der Kinder stürzte auf dem Gehweg oder an einer Haltestelle und verletzte sich dabei an Armen, Beinen oder am Kopf. Ein Viertel der Unfälle auf dem Schulweg ereignete sich mit dem Fahrrad.



© Gettyimages / 13re_design

KURZ GESAGT IST

**GELD
WERT.**

Außer Gefecht nach Freizeitunfall? Und ein **Anderer** ist schuld?

Unfälle passieren schnell – auch in der Freizeit, beim Sport, im Urlaub oder auf dem Weg dorthin. Oft sind Sie selbst nicht schuld. Wenn Sie deswegen bei der Arbeit ausfallen, kümmert sich die BG Verkehr darum, dass der Unfallverursacher Ihrem Arbeitgeber die Lohn- oder Bezügefortzahlungen erstattet, die Sie während der Arbeitsunfähigkeit erhalten*. Informieren Sie deshalb Ihre Personalstelle, wenn ein Unfall der Grund für Ihre Krankmeldung ist.

Übrigens: Unser Regress macht es auch für Sie oft leichter, Schadensersatzansprüche durchzusetzen.

**Bescheid geben.
Ansprüche sichern.**
Mehr zum Thema:
[www.bg-verkehr.de/
freizeitunfall](http://www.bg-verkehr.de/freizeitunfall)

* Gilt nur für die BG Verkehr-Mitgliedsunternehmen der Sparte Post, Postbank, Telekom.



© AdobeStock/Elnur

Kontakt:
07071 933-0
tuebingen@bg-verkehr.de

 **BG Verkehr**

Ein Mann kämpft um seinen beruflichen Traum

Ein kurzer Augenblick und das ganze bisherige Leben ändert sich. So einen Moment erlebt Wladimir Isbrecht am 13. April 2016. Bei einem Zusammenstoß mit einem anderen Lkw erleidet der Berufskraftfahrer einen schweren Unfall.



Schwer verletzt wird der damals 38-Jährige, der für eine mittelfränkische Spedition fährt, in die Universitätsklinik Ulm eingeliefert. Seine linke Hand und ein Stück des Unterarms müssen amputiert werden. In der Schädeldecke klafft ein Loch. Die Hüfte ist so schwer verletzt, dass später ein künstliches Gelenk eingesetzt werden muss.

„Wie viel die Gesundheit und das eigene Leben wert sind, bemerkt man erst, wenn die Angst da ist, es zu verlieren“, fasst Isbrecht seine Gefühle nach dem Unfall zusammen. Und er beschließt zu kämpfen. „Ich bin aus dem Koma erwacht und wollte nur eines: unbedingt wieder Lkw fahren!“ Rüdiger Curth, der als Reha-Berater der BG Verkehr Wladimir Isbrecht wenige Tage nach seinem Unfall in der Klinik besucht, erinnert sich: „Ich war damals skeptisch, ob das jemals wieder möglich sein würde.“

„In einem Jahr fahre ich wieder Lkw“

Für Wladimir Isbrecht beginnt eine lange Leidenszeit. Monatlang liegt er im Krankenhaus. Bei der Heilung der Kopfverletzungen stellen sich Komplikationen ein. Der Patient wird in die BG Klinik Murnau verlegt. Die Fachärzte in dieser auf rekonstruktive Unfallchirurgie und Orthopädie spezialisierten Klinik implantieren Wladimir Isbrecht ein neues Stück Schädeldecke und versorgen ihn mit einer Bionik-Handprothese. Diese Prothese nimmt Signale der Muskeln und die dabei entstehende Spannung auf und verarbeitet sie zu Be-

wegungen der Prothesenfinger. Der Umgang damit muss aber geduldig gelernt werden.

Ein Team aus Ärzten und Physiotherapeuten kümmert sich intensiv darum, dass Isbrecht seine neue Hand schließlich wie selbstverständlich benutzen kann. Und dennoch: „Als ich meinem Professor in Murnau sagte, dass ich in einem Jahr wieder Lkw fahre, hat er das nicht geglaubt“, berichtet Isbrecht. Für Tätigkeiten, bei denen er mehr Kraft braucht, bekommt er alternativ zu der Hand einen robusten Greifer. Die BG Verkehr kommt für die Kosten auf. „Unser Ziel ist es, dass die Versicherten möglichst ohne größere Einschränkungen wieder in ihr soziales und berufliches Leben zurückkehren können. Deshalb zahlen wir die gesamte medizinische Behandlung und alle Hilfsmittel, die dazu notwendig sind“, erklärt Rüdiger Curth.

Gitarre spielen ist vorbei, aber Holz hacken geht gut.

Die gemeinsamen Anstrengungen von Patient, Ärzten und Therapeuten zeigen immer deutlichere Erfolge. Isbrecht, Curth und eine Betreuerin vom Berufsförderungszentrum Westmittelfranken vereinbaren daraufhin Praktika, um die Belastbarkeit des Patienten an verschiedenen Arbeitsplätzen zu erproben. Seinen Traum, wieder am Steuer eines Lkw zu sitzen, gibt Wladimir Isbrecht aber nicht auf. Er kämpft weiter, trainiert und übt uner-



Wladimir Isbrecht mit Rüdiger Curth von der BG Verkehr (rechts), Katharina Hofer-Steinert vom Berufsförderungszentrum Westmittelfranken und seinem Arbeitgeber Felix Köhler.



Mit Erfolg zurück in den Beruf: „Wenn es am Lkw was zu reparieren gibt, sage ich meinem Chef immer, lass mich das machen. Dauert zwar länger, aber ich kann das“, freut sich Wladimir Isbrecht.



© BG Verkehr/Heinz E. Studt

Der Lkw erhielt am Lenkrad einen Handgriff mit Multifunktionsknopf, über den unter anderem Blinker, Hupe und Licht bedient werden.

müde. Und diese Hartnäckigkeit zahlt sich schließlich aus: Die Ärzte bescheinigen ihm seine Fahrtauglichkeit. Geschafft – Isbrecht bekommt dank des Gutachtens der Führerscheinstelle seinen Lkw-Führerschein mit einigen Auflagen zurück.

Nachts wird Ware an Discounter geliefert

Wladimir Isbrecht bekommt eine Chance bei der Spedition Köhler in Hemmersheim. Das Praktikum zur Erprobung absolviert er erfolgreich und bekommt anschließend sofort ein Jobangebot. Damit er den Lkw selbstständig bedienen kann und die Führerscheinauflagen erfüllt werden, sind allerdings Anpassungen des Fahrzeuges notwendig. Die BG Verkehr übernimmt die Kosten für einen Multifunktionsknopf, der eine einfachere Handhabung verschiedener Bedienelemente ermöglicht. Außerdem zahlt die BG Verkehr sechs Monate

lang einen Teil des Lohns. Auch der private Pkw, mit dem Isbrecht jeden Tag mehr als 80 Kilometer zur Arbeit fährt, wird an die Bedürfnisse des Handamputierten angepasst. „Die Anstrengungen haben sich gelohnt“, freut sich Rüdiger Curth. Die Tätigkeit in der neuen Firma klappt unverändert gut. Wladimir Isbrecht liefert nachts Ware an einen Discounter. „Dass er es geschafft hat, alle damit verbundenen Aufgaben überwiegend allein zu erledigen, nötigt mir großen Respekt ab.“

Für Wladimir Isbrecht und seine Familie findet damit eine lange Zeit der Schmerzen, der Unsicherheit und der Entbehrungen ein gutes Ende, auch wenn einige Einschränkungen bleiben: „Für meine Freizeit musste ich mir neue Hobbys suchen“, erzählt Isbrecht, „Gitarre spielen kann ich nicht mehr, ich hab's versucht. Aber Holz hacken geht gut“, freut er sich. (ba)

Nachtsicht

Wenn Sie am Steuer Ihres Fahrzeugs in dieser dunklen Jahreszeit Menschen bemerken, die ein unbeleuchtetes Fahrrad fahren, haben Sie gegenüber anderen schon einen besonderen Vorteil: Sie haben das Fahrrad und die Person darauf bemerkt. Warum eigentlich? Viele Fahrradfahrende scheinen es ja geradezu darauf anzulegen, auf keinen Fall gesehen zu werden. Das Licht, das schon im Sommer kaputt war, aber nicht gebraucht wurde, ist immer noch nicht repariert, eine dunkle Jacke ist kleidsamer und reflektierende Materialien sind uncool. Diese Radlerinnen und Radler sind fest davon überzeugt, dass sie trotzdem gesehen werden. Sie, liebe Leserin, lieber Leser, haben das geschafft und damit vielleicht ein Leben gerettet – weil Sie entweder sehen wie

ein Adler oder erkannt haben, dass man besser hin und wieder prüfen lässt, ob das noch so ist. Nachts kommt es nicht nur auf eventuell erforderliche, optimale Korrektur der Sehschärfe an, sondern zum Beispiel auch auf die Blendempfindlichkeit und das Kontrastsehen. Sie haben sich in letzter Zeit augen- oder betriebsärztlich untersuchen lassen, haben eine neue Brille, vielleicht sogar eine neue Linse wegen einer Linsentrübung, wie sie viele Menschen im Laufe des Lebens betrifft? Super für die unbeleuchteten Radfahrenden im Winter, vielen, vielen Dank dafür! Liebe Radfahrende, nicht alle Menschen, die am Straßenverkehr teilnehmen, sind so umsichtig wie die Leserinnen und Leser dieser Kolumne. Ich würde mein Leben zumindest nicht davon abhängig machen.



© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention



Lagern bei Bewusstlosigkeit

Ist ein Mensch bewusstlos, befindet er sich immer in Lebensgefahr. Weil die Muskulatur völlig erschlafft ist, sind die Schutzreflexe ausgeschaltet. Daher besteht die Gefahr, dass die Zunge in den Rachenraum sinkt und dort die Atemwege verschließt. Weil außerdem der Hustenreflex außer Kraft gesetzt ist, können Speichel, Erbrochenes oder Blut in die Atemwege gelangen und zur Erstickung führen. Deswegen muss auf jeden Fall der Notruf abgesetzt werden.

Falls jemand regungslos daliegt, sprechen Sie ihn laut an und fassen ihn kräftig an den Schultern. Erfolgt darauf keine Reaktion, muss der Bewusstlose in die Seitenlage gebracht werden, damit er nicht erstickt. Dazu knien Sie seitlich neben ihm, fassen die Person an Schulter und Oberschenkel und ziehen sie vorsichtig zu sich. So wird der leblose Körper auf die Seite gelegt.



© DRK

Sollte es dabei passieren, dass die Person in die Bauchlage kommt, ist das nicht weiter tragisch. Denn wichtig ist nur eins: Die Zunge darf die Atemwege nicht verschließen und Flüssigkeit muss abfließen können. Um dies zu gewährleisten, beugen Sie den Kopf des Bewusstlosen nackenwärts und halten Sie dessen Mund geöffnet. Das gelingt auch in der Bauchlage. Legen Sie dem Verletzten die Hand des oben liegenden Arms mit dem Handrücken nach oben unter die Wange. So wird der Kopf in seiner Lage stabilisiert. Bis zum Eintreffen der Rettungskräfte sollten Sie den Bewusstlosen warm halten und ständig die Atmung kontrollieren.

Ingo Tappert
Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr

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 März 2020

© 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



Umfrage zum SicherheitsProfi

Sie finden den SicherheitsProfi langweilig, praxisfern und sowieso überflüssig? Oder doch eher informativ, gut zu lesen und nützlich für Ihre Arbeit?

Jetzt können Sie uns die Meinung sagen: Nutzen Sie einfach die vorfrankierte Postkarte auf Seite 9 oder machen Sie die Umfrage im Internet.

Wir sind gespannt.

Die Teilnahme ist komplett anonym.



Hier geht's zur Umfrage:
<https://befragungen.dguv.de>
TAN / Losung: Si-Profi